



Den Haag

Retouradres Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

[Geanonimiseerd]

Datum

Zie documentenlijst

Onderwerp

Verlening van de gevraagde omgevingsvergunning voor Adriaan Maasplein 1

Uw brief van

-

Ons kenmerk

202011439/8108032

Contactpersoon

[Geanonimiseerd]

Telefoonnummer

[Geanonimiseerd]

E-mailadres

Aantal bijlagen

Diverse

Geachte mevrouw/mijnheer,

Op 6 juli 2020 hebben wij uw aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen voor het afwijken van het bestemmingsplan voor het bouwen van een bediencentrale ter plaatse van de te slopen bediencentrale (Semafoor) Adriaan Maasplein 1 op het Noordelijk Havenhoofd.

Uw aanvraag omvat de activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' waarop de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing is.

Tijdens de behandeling van uw aanvraag hebben wij vastgesteld dat op basis van de beoordeling en de ingewonnen adviezen de omgevingsvergunning voor voornoemde activiteit kan worden verleend.

Het ontwerpbesluit en de daarbij behorende bescheiden hebben, met ingang van 16 maart 2021, gedurende zes weken, voor eenieder ter inzage gelegen.

Van de gelegenheid om tijdens de terinzagelegging zienswijzen in te dienen is gebruik gemaakt. De ingekomen zienswijzen op deze aanvraag heeft ons standpunt ten aanzien van de aanvraag niet gewijzigd. De beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit.

Voor de motivering van onze beslissing verwijzen wij naar de bij deze beschikking behorende bijlage 1 waarin per activiteit de beoordeling, advisering en de van toepassing zijnde voorschriften zijn opgenomen.

De genoemde bijlagen moeten hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.

Besluit:

Gelet op het bepaalde in artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht besluiten wij de gevraagde omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder c van deze wet te verlenen met de daarbij behorende in de documentenlijst genoemde bescheiden.

Gemeente Den Haag

Spui 70
Den Haag

Postbus 12600
2500 DJ Den Haag

T [Geanonimiseerd]
www.denhaag.nl

Volg uw aanvraag op www.mijndenhaag.nl



Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen,
Teammanager vergunningen, afdeling Vergunningen & Toezicht

[Geanonimiseerd]

Deze omgevingsvergunning treedt op grond van artikel 6.1, lid 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in werking op de dag na de termijn voor het indienen van een beroepschrift, tenzij gedurende deze termijn, met betrekking tot deze vergunning, bij de bevoegde rechter een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. In dat geval wordt de werking van dit besluit opgeschort, totdat op het verzoek is beslist.

Wij wijzen u erop dat deze vergunning aan u wordt verleend behoudens rechten van derden en dat door het verlenen van deze vergunning niet wordt vooruitgelopen op enige andere door de gemeente krachtens de wet of een gemeentelijke verordening, dan wel krachtens eigendomsrecht van de gemeente met betrekking tot de onderhavige aanvraag eventueel te nemen beslissing.

Tot slot maken wij u erop attent dat u op eigen risico handelt als u gebruik maakt van de verleende vergunning voordat deze onherroepelijk is.

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit binnen zes weken na bekendmaking daarvan een beroepschrift indienen bij de Rechtbank te Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag. U kunt ook via Internet een beroepschrift indienen. Dat kan alleen via een gebruikersnaam en wachtwoord.

Het beroepschrift dient tenminste te bevatten:

- a. naam en adres van de belanghebbende;
- b. datum en handtekening;
- c. een nauwkeurige omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt (bij voorkeur het kenmerk of een briefnummer);
- d. de gronden van beroep;
- e. indien het beroepschrift niet door de belanghebbende zelf wordt ingediend maar namens deze: een volmacht.

Indien u schriftelijk beroep instelt, wordt u verzocht om een kopie van het besluit waartegen het beroep is gericht mee te zenden.

De indiener van het beroepschrift kan, als onverwijlde spoed dat - gelet op de betrokken belangen - vereist, eveneens een voorlopige voorziening (bijvoorbeeld een schorsing van het besluit) vragen bij de Rechtbank te Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.

Bijlage 1 (beoordeling activiteit)

De aanvraag heeft betrekking op het perceel, kadastraal bekend als gemeente 's-Gravenhage, sectie AK, nummer 11563.

Op basis van de aard en inhoud van deze aanvraag is volgens de Wet basisregistraties adressen en gebouwen het gebruiksdoel 'industriefunctie' vastgesteld.

Activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'

Uw aanvraag voor deze activiteit hebben wij getoetst aan:

- Het bestemmingsplan 'Scheveningen Haven' waar ter plaatse van uw initiatief de bestemming 'Verkeer-Verblijfsstraat', de dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie' en 'Waterstaat-Waterkering', de (functie)aanduiding 'laad- en losplaats' en de gebiedsaanduiding 'milieuzone-gezoneerd industrieterrein' zijn opgenomen;
- Het bestemmingsplan 'Parapluherziening (fiets)parkeren'.

Gebleken is dat de aanvraag niet voldoet aan de artikelen 31 en 42 van het bestemmingsplan 'Scheveningen Haven' voor wat betreft het bouwen van een gebouw waar geen gebouwen zijn toegestaan, namelijk binnen de bestemmingen 'Verkeer-Verblijfsstraat' (artikel 31) en de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' (artikel 42).

Op grond van artikel 42.3 van het bestemmingsplan 'Scheveningen Haven' is het mogelijk om het bouwen van een gebouw binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' toe te staan onder de voorwaarde dat:

- a. Het bouwen van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen zoals omschreven in het eerste lid;
- b. Hieromtrent een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder;
- c. De bij de onderliggende bestemming(en) gegeven regels in acht worden genomen.

Toestaan van de overige afwijkingen is niet mogelijk op grond van het bestemmingsplan en ook niet via de kruimelregeling zoals opgenomen in artikel 4 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht. Dit betekent dat de gevraagde omgevingsvergunning niet kan worden verleend, tenzij met toepassing van de procedure ex. artikel 2.12, lid 1 onder a sub 1^o en 3^o, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt afgeweken van de betreffende planregels.

Wij zijn bereid deze afwijkingen toe te staan en motiveren dit als volgt. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning is een Ruimtelijke onderbouwing 'Bediencentrale Den Haag' aangeleverd, opgesteld door Antea Group, waarvan op 6 oktober 2021 een aangepaste versie d.d. 1 oktober 2021 is ingediend. In deze ruimtelijke onderbouwing zijn de uitkomsten van alle relevante toetsingskaders beschreven. Voorts zijn alle benodigde onderzoeken uitgevoerd. Daarmee voldoet het plan aan wet- en regelgeving en de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Wij kunnen ons vinden in deze goede ruimtelijke onderbouwing en deze onderbouwing dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Op 26 november 2015 heeft de gemeenteraad (RIS288041) een 'Algemene verklaring van geen bedenkingen' (hierna: algemene vvgb) vastgesteld. Op 11 maart 2020 (RIS304606) is aan de Raadscommissie Ruimte gemeld dat het onderhavige bouwplan onder de algemene vvgb valt.

Voorts overwegen wij bij deze beslissing als volgt.

De huidige situatie bestaat uit een kleine bediencentrale die niet alleen de bediening en aansturing van de havenfunctie verzorgt, maar ook van de Hubertustunnel. Met de bouw van de Rotterdamsebaan is bestuurlijk besloten alle bedieningsruimten onder één dak onder te brengen op deze locatie. De gebruiksooppervlakte van de bediencentrale dient daarom te worden vergroot (collegebesluit RIS299495).

Het voorgestelde volume behoort, doordat het terug ligt ten opzichte van de as van de wandelboulevard (en de hierbij horende zichtlijn), ruimtelijk niet tot de boulevard, maar tot het aan de haven gebonden bedrijfsgebied aan de kop van de Visafslagweg. Hierdoor blijft het hotel ruimtelijk het eindpunt van de boulevard vormen en wordt dit eindpunt door deze toevoeging niet verstoord. Het huidige ontwerp voorziet in een programmatisch logische opzet met een ruimtelijke oriëntatie op zee en een hoofdentree aan de belangrijkste aangrenzende verkeersruimte (ofwel de Visafslagweg). Ruimtelijk is dit voorstelbaar.

Desalniettemin plaatsen we een belangrijk aandachtspunt van kritische windhinder ter hoogte van de hoofdentree.

Windklimaat

De locatie is door het windklimaat feitelijk niet geschikt voor voetgangersverkeer. Toch staat op deze locatie ook in de huidige situatie al een bediencentrale. Zowel in de huidige als de nieuwe situatie wordt niet aan het Haagse windhinderbeleid voldaan en zijn er geen maatregelen denkbaar waarmee dit volledig kan worden opgelost. Vanuit het uitgangspunt een bediencentrale op deze locatie als gegeven te beschouwen, is het windklimaat verder beschouwd.

De conclusie dat optie 6 uit het aangeleverde rapport 'Mogelijke maatregelen ter verbetering van het windklimaat entree bediencentrale' de enige kansrijke maatregel is om de gevolgen van dit windklimaat te beperken, berust op een aantal uitgangspunten. De meeste volgen uit de situatie met de (voorgestelde) bebouwing. Daarnaast gaat het ook om niet zichtbare uitgangspunten.

Naast medewerkers komen ook bezoekers naar de bediencentrale. Conform het voorgestelde windprotocol zijn deze bezoekers niet vanaf de boulevard te verwachten, maar altijd vanaf de parkeerplaats aan de havenzijde. De bezoekers hoeven daardoor niet de straat tussen het naastgelegen hotel en de bediencentrale over te steken, waar het windklimaat slecht is. Echter, zoals op de grafische weergave van windklimaat en windgevaar te zien is, ook tussen de parkeerplaats en de oostelijke ingang zal een gebied met een slecht windklimaat en windgevaar gekruist moeten worden. Dit gebied ligt te ver van het beschouwde gebouw om aan de normen te toetsen, maar speelt mee in de windbeleving van het gebied.

De bediencentrale heeft geen groot effect op het windklimaat op afstand van het bouwwerk zelf. Het windklimaat rond het bouwwerk wordt wel beïnvloed door het gebouw zelf. Naast de openbare wandelroutes langs het gebouw zijn ook de entrees van de bediencentrale beoordeeld. Het windklimaat wordt voor de meeste plekken niet of nauwelijks door de bediencentrale beïnvloed (en daardoor niet aan het gebouw toegeschreven) of is acceptabel. De uitzondering hierop is beschreven in het

‘Windhinderonderzoek bediencentrale Scheveningen’ van Movares d.d. 21 april 2020 en betreft een onacceptabele windsituatie die 6,5 dag per jaar optreedt. Dit moet niet gelezen worden als een aaneengesloten periode van 6,5 dag: het gaat om 160 uren per jaar die mogelijk geclusterd zullen voorkomen.

Vanuit het uitgangspunt dat de bediencentrale op de gekozen locatie moet komen, onderschrijven wij dat optie 6 uit het rapport van Movares de best haalbare oplossing voor de windsituatie biedt.

Het voorgestelde windprotocol kent de passage ‘Bezoekers’. Bezoekers die de bediencentrale vanaf de Strandweg benaderen, worden door middel van het waarschuwbord op locatie 1 gewaarschuwd voor (potentieel) windgevaar in de looproute tussen het naastgelegen hotel en de bediencentrale. Bezoekers zonder afspraak en passanten zouden moeten worden ontmoedigd om deze route (vanaf de havenzijde naar/langs de hoofdingang) te nemen door de inrichting van de openbare ruimte. Bezoekers op afspraak zouden de locatie moeten naderen vanaf de zijde van de haven. Dit ontbreekt vooralsnog in het protocol. Om deze reden verbinden wij hiervoor een voorschrift aan dit besluit.

De fysieke maatregelen (waarschuwborden) zijn vooralsnog indicatief in een situatietekening aangegeven. Uiteraard moeten deze logisch worden geplaatst en leesbaar en begrijpelijk zijn.

Het windklimaat rond de centrale is verder sterk afhankelijk van de fysieke maatregelen op de locatie. In het kader van de realisatie van het naastgelegen hotel zullen bijvoorbeeld schermen moeten worden geplaatst. Zonder deze maatregelen ontstaat rond de centrale een andere windsituatie dan waarvan nu wordt uitgegaan. Meerdere maatregelen, gekoppeld aan meerdere (aanvragen voor) vergunningen zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden en zullen in een later stadium nader in samenhang beschouwd moeten worden. Wij verbinden hiervoor daarom een voorschrift en nadere aanwijzing aan dit besluit.

Stikstof

Uit een analyse op basis van AERIUS-Calculator 2019 blijkt dat er geen significant negatieve effecten te verwachten zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Archeologie

In het kader van het bouwplan is voor het plangebied archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Hierbij is vastgesteld dat er zich in het plangebied geen archeologische sporen en resten kunnen bevinden die door de voorgenomen grondwerkzaamheden bedreigd worden. Daarom heeft de gemeente, in haar rol van bevoegd gezag, besloten dat conform de nu ingediende stukken aan de vergunning geen voorwaarden vanuit de archeologische monumentenzorg verbonden worden.

Parkeren

Wij hebben conform het bestemmingsplan ‘Parapluherziening (fiets)parkeren’ op basis van de parkeernormen en berekeningsmethode zoals opgenomen in de Nota parkeernormen Den Haag en de meest recent wijzigingen hiervan de parkeerbehoefte voor motorvoertuigen berekend.

Er is sprake van een nieuwbouwsituatie van een bediencentrale op het Noordelijk Havenhoofd ter plaatse van de te slopen bediencentrale. Het vigerende parkeerbeleid kent geen auto- en fietsparkeernormen om de parkeerbehoefte van een bediencentrale te bepalen. Deze specifieke situatie vraagt om maatwerk. De parkeernorm van kantoor zonder baliefunctie is gebruikt als uitgangspunt voor de parkeerbehoefteberekening. Met deze norm bedraagt de parkeerbehoefte afgerond 20 parkeerplaatsen.

De aanvraag voorziet in 12 parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zijn voldoende bereikbaar en zijn in afmetingen afgestemd op gangbare personenauto's. Met de gehanteerde norm voor de functie kantoor zonder balie is er een tekort van 8 parkeerplaatsen. Gelet op de specifieke functie van de bediencentrale heeft de aanvrager met een inventarisatie van het personeel, het autogebruik en de bezetting van de parkeergarage aangetoond dat 12 parkeerplaatsen voorzien in de parkeerbehoefte voor motorvoertuigen. Wij gaan akkoord met deze parkeeroplossing.

Tevens hebben wij op basis van de fietsparkeernormen en berekeningsmethode zoals opgenomen in de Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016 de parkeerbehoefte voor fietsen berekend. De fietsparkeerbehoefte bedraagt afgerond 10 fietsparkeerplaatsen op het maatgevend moment overdag. De fietsparkeereis is daarmee vastgesteld op 10 fietsparkeerplaatsen. De aanvraag voorziet in 10 fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Deze fietsparkeerplaatsen zijn voldoende bereikbaar en zijn in afmetingen afgestemd op gangbare fietsen.

De aanvraag voldoet daarmee aan artikel 5.1, onder b van de algemene bouw- en gebruiksregels van het bestemmingsplan 'Parapluherziening (fiets)parkeren'.

De aanvraag is passend in het bestemmingsplan 'Parapluherziening (fiets)parkeren'.

Bodemkwaliteit

De Omgevingsdienst Haaglanden heeft op 27 augustus 2020 aangegeven dat ter plaatse van het bouwplan geen sprake is van verontreinigde bodem als bedoeld in artikel 2.4.1 van de Bouwverordening van de gemeente Den Haag.

Ingewonnen advies

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 28 september 2020 als volgt geadviseerd over de voorgenomen bouwactiviteiten ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering':

"Wij geven u graag advies ten aanzien van de wateraspecten in het plan, zoals die zijn opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing 'Bediencentrale Den Haag' d.d. 24 december 2019, opgesteld door Antea. In paragraaf 6.2 'Waterhuishouding' worden de effecten op de waterhuishouding benoemd. Specifiek hebben wij opmerkingen gerelateerd aan de buitendijkse ligging van het gebouw. Wij verzoeken u om onderstaande aandachtspunten te verwerken op de verbeelding, in de regels en de toelichting. De conclusie dat het aspect water geen belemmering vormt voor de omgevingsvergunning delen wij.

Waterkwantiteit

De mate van verharding in buitendijkse gebieden is voor Delfland niet relevant als het hemelwater buitendijks wordt afgevoerd. Dit heeft sterk de voorkeur: het hemelwater hoeft dan niet verpompt te worden. Mocht het regenwater toch naar het boezemgebied geleid worden, dan verzoeken wij u de noodzaak daarvan aan te tonen. In het rapport wordt hemelwater benoemd onder het kopje 'Afvalwater en riolering' maar past beter onder het kopje 'Waterkwantiteit'.

Afvalwater en riolering

Onder het kopje 'Afvalwater en riolering' graag beschrijven welk effect het plan heeft op dit thema.

Waterveiligheid

De bediencentrale ligt buitendijks en wordt niet beschermd door de zeewering. Dit betekent dat met het ontwerp rekening gehouden moet worden met onder andere hoge waterstanden en golfslag

alsmede de effecten van klimaatverandering daarop. Wij verzoeken u te beschrijven op welke wijze daar rekening mee wordt gehouden. Wellicht ten overvloede wijzen wij u erop dat niet alleen voor de bebouwing een watervergunning vereist is, ook voor werkzaamheden in de zonering is een watervergunning vereist. Daaronder valt ook uit te graven zand. Hierover loopt reeds overleg met Delfland.”

Mede naar aanleiding van dit advies heeft u een aangepaste ruimtelijke onderbouwing ‘Bediencentrale Den Haag’ d.d. 4 december 2020 aangeleverd.

Eindoordeel activiteit ‘Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’

Uit de beoordeling van de activiteit en het ingewonnen advies volgt dat de gevraagde omgevingsvergunning voor de activiteit ‘Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’ op basis van artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan worden verleend.

Aan de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’ verbinden wij het volgende voorschrift:

Nader in te dienen gegevens (maatregelen windklimaat)

De hierna genoemde maatregelen en aanpassingen moeten worden genomen dan wel gedaan en de hierop betrekking hebbende gegevens en bescheiden dienen alsnog te worden overgelegd:

- Voorstel concrete ruimtelijke maatregelen ter beperking van windhinder en windgevaar, zoals bebording;
- Aangepast windprotocol voor het gebruik van de nieuwe bediencentrale.

U kunt de gegevens indienen op dezelfde wijze als u de oorspronkelijke aanvraag heeft ingediend, vermeld hierbij ons kenmerk. Als de aanvraag via het omgevingsloket is ingediend kunt u de gegevens uploaden via www.omgevingsloket.nl.

Wij wijzen u erop, dat afhankelijk van de aard en omvang van de ruimtelijke maatregelen, hiervoor een omgevingsvergunning nodig kan zijn.

Met de uitvoering van de desbetreffende werkzaamheden mag niet worden begonnen voordat de daarop betrekking hebbende documenten door ons zijn goedgekeurd en de benodigde omgevingsvergunning(en) voor de activiteit ‘Bouwen’ is/zijn verleend.

Nadere aanwijzingen

Overige vergunningen en toestemmingen

Om de beoogde activiteiten te kunnen verrichten heeft u naast deze omgevingsvergunning ook een omgevingsvergunning voor de activiteit ‘Bouwen’ nodig. Daarnaast heeft u wellicht nog andere vergunningen/toestemmingen nodig. Wij wijzen u in ieder geval op de volgende:

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

- Een omgevingsvergunning voor de activiteit ‘Bouwen’ kan vereist zijn voor ruimtelijke maatregelen ter beperking van windhinder;

- Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' kan vereist zijn indien voorgestelde ruimtelijke maatregelen in strijd zijn met het bestemmingsplan;
- Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Reclame' is vereist indien sprake is van het plaatsen van verplaatsbare reclameborden op de straat of stickerreclame geplaatst aan de buitenzijde van een onroerende zaak en die zichtbaar is vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats.

Voor informatie hieromtrent kunt u bellen met 14 070 of onze website raadplegen:

<https://www.denhaag.nl/nl/vergunningen-en-ontheffingen/bouwvergunningen/omgevingsvergunning-aanvragen.htm>

De aanvraag met bijbehorende stukken kunt u indienen via www.omgevingsloket.nl.

Bouwbesluit 2012

- Een sloopmelding is vereist indien er meer dan 10 m³ afval ontstaat en/of er asbest dient te worden verwijderd;
- Een melding brandveilig gebruik is vereist indien u een bouwwerk in gebruik wilt nemen indien daarin meer dan 50 personen tegelijk aanwezig kunnen zijn.

Voor informatie hieromtrent kunt u bellen met telefoonnummer: 14 070 of onze website raadplegen.

De melding met bijbehorende stukken kunt u indienen via www.omgevingsloket.nl

Wet milieubeheer (Artikel 8.41a)

Voor het nieuwe gebruik is wellicht het Activiteitenbesluit van toepassing en als zodanig dient u op grond van artikel 8.41a van de Wet milieubeheer hiervan een melding te doen alvorens het bouwwerk (opnieuw) in gebruik wordt genomen.

Voor een check of het nieuwe gebruik valt onder het Activiteitenbesluit kunt u terecht op

<https://www.aimonline.nl/>

Een afschrift van deze (volledige) melding dient u bij de toekomstige aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit 'Bouwen' te voegen.

Archeologie

Het plangebied heeft volgens het bestemmingsplan Scheveningen-Haven een dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2. Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning geldt dat de waarde van het terrein dat door de werkzaamheden verstoord zal worden vooraf in voldoende mate moet worden vastgesteld. Dit om te kunnen bepalen of er voorwaarden aan de vergunning moeten worden verbonden. Deze bepaling is alleen van toepassing wanneer bij het plan een bodemverstoring op zal treden die groter is dan 50 m² en dieper gaat dan 50 cm – maaiveld. Uit de ingediende stukken blijkt dat dat bij dit plan het geval is.

In het kader van het bouwplan is voor het plangebied archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Hierbij is vastgesteld dat er zich in het plangebied geen archeologische sporen en resten kunnen bevinden die door de voorgenomen grondwerkzaamheden bedreigd worden. Daarom heeft de gemeente, in haar rol van bevoegd gezag, besloten dat conform de nu ingediende stukken aan de vergunning geen voorwaarden vanuit de archeologische monumentenzorg verbonden worden.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk

202011439/8108032

De wettelijke meldingsplicht blijft wel van kracht. Wanneer er tijdens de werkzaamheden toch archeologische sporen of vondsten aan het licht komen, moet dat per omgaande gemeld worden bij de afdeling Archeologie (ex art. 5.10 en 5.11 Erfgoedwet 2016). Dit kan op ons algemene telefoonnummer 070-3536639, of per e-mail op archeologie@denhaag.nl.

Bijlage 2 (beantwoording van de ingekomen zienswijzen)

Tijdens de terinzagelegging van het voornemen van de beschikking zijn verschillende zienswijzen ingediend:

Ingekomen zienswijzen:

1. [Geanonimiseerd]
2. [Geanonimiseerd]
3. [Geanonimiseerd]
4. [Geanonimiseerd] advocaten namens cliënt; [Geanonimiseerd]

In de zienswijzen wordt verzocht om de voorgenomen omgevingsvergunning aan te passen dan wel niet te verlenen. In de zienswijzen wordt het volgende naar voren gebracht:

1. Er is in de afgelopen jaren veel bebouwing in de Scheveningse haven bijgekomen, met als gevolg dat de al beperkte kaderuimte steeds verder is afgenomen. De gemeente heeft daarom in het Havenconvenant met zowel de Bewoners Organisatie Scheveningen als de Belangenvereniging Schevenings Havengebied afgesproken dat alle nieuwe gebiedsontwikkelingen worden aangehouden en de beschikbare kadecapaciteit in stand zal worden gehouden totdat onderzoeken zijn afgerond en er besluiten zijn genomen over de toekomstige inrichting van het Havengebied. Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning is hiermee in strijd; (zw 1, 2, 3)
2. Ook heeft de gemeente Den Haag in overeenstemming met het Viscluster en VolkerWessels Vastgoed de Gebiedsontwikkelingsovereenkomst getekend. In deze overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over de haven, waarin de geplande nieuwbouw van de bediencentrale niet is opgenomen. Het bouwplan is opgesteld zonder overleg met de partijen die de overeenkomst hebben getekend; (zw 1, 2, 3)
3. Met het bouwplan gaat te veel kaderuimte verloren. Er is door ontwikkelingen in de 2^e en 3^e haven al te weinig ruimte voor grotere schepen. De kade aan het Adriaan Maasplein is bestemd voor grotere schepen, schepen die moeten laden en lossen, klein onderhoud plegen of op station liggen. Als de kadecapaciteit aan de Adriaan Maaskade dusdanig ingeperkt wordt, dan worden daarmee de economische mogelijkheden van de aan de haven gevestigde bedrijven ingeperkt, wat gevolgen heeft voor de vitaliteit van de haven. De kadecapaciteit moet om deze reden gekoesterd worden; (zw 1, 2, 3)
4. Reclamanten stellen voor de parkeergarage te laten vervallen en het bouwblok zo veel mogelijk te verschuiven in de richting van het Inntel hotel; (zw 2, 3)
5. U hebt de omgevingsvergunning verleend met toepassing van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo gelezen in samenhang met de artikelen 2.10 en 2.12, eerste lid, onder a, ten derde, van de Wabo. Op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, ten derde, van de Wabo kan een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Op grond van artikel 5.20 van het Bor is artikel 3.1.6 van het Bro daarom van overeenkomstige toepassing op de ruimtelijke onderbouwing die aan de omgevingsvergunning ten grondslag ligt. Uit het ontwerpbesluit blijkt dat u zich kunt vinden in de ruimtelijke onderbouwing die bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd is. De ruimtelijke onderbouwing dient daarom volgens u als herhaald en ingelast in het ontwerpbesluit te worden beschouwd. Cliënte stelt zich op het standpunt dat de ruimtelijke onderbouwing onvoldoende is. Daartoe voert zij het

volgende aan. Cliënte stelt vast dat u in het geheel geen rekening heeft gehouden met de gevolgen van het bouwplan voor haar bedrijfsvoering. Uit het ontwerpbesluit en de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat inzicht in de mate waarin het realiseren van het bouwplan, als gevolg waarvan de kadecapaciteit functioneel halveert, de bedrijfsactiviteiten van cliënten beperkt, volledig ontbreekt. Het ontwerpbesluit is in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid en berust niet op een vereiste deugdelijke motivering. Reeds hierom is de ontwerp-omgevingsvergunning in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Awb tot stand gekomen; (zw 4)

6. Het belang van cliënte is gelegen in het kunnen voortzetten van haar bedrijfsvoering en bedrijfsactiviteiten. Hiervoor is vereist dat cliënte de beschikking blijft houden over de gehele werkkade op de Adriaan Maaskade. Het verlenen van toestemming voor de bouw van de bediencentrale in strijd is met het Havenconvenant (productie 2). Zo volgt uit artikel 4, onder c, van het Havenconvenant dat cliënte met de gemeente Den Haag overeengekomen is dat de Adriaan Maaskade op het water gewaarborgd zal blijven als ligplaats voor schepen én op het land behouden zal blijven voor bedrijfsmatige en havengerelateerde activiteiten. Bovendien is bepaald dat de kade zoveel mogelijk vrij moet blijven van obstakels die het laden en lossen belemmeren en moet de kade tijdelijk afsluitbaar worden gemaakt voor het veilig laden en lossen. In strijd met dit uitgangspunt zal een aanzienlijk deel van de kaderuimte als gevolg van het bouwplan echter verloren gaan. Vanwege het feit dat de nieuwe bediencentrale aanzienlijk groter wordt en het bouwvlak hiervan verder in zuidelijke en oostelijke richting zal komen te liggen, zal een behoorlijk deel, namelijk de helft van de huidige werkkade verdwijnen. Het verdwijnen van functionele kaderuimte wordt echter vooral veroorzaakt door de voorziene ondergrondse parkeergarage op kadeniveau, in combinatie met de hiernaartoe leidende inrit en hierop geplaatste keermuren. Zoals reeds in de eerste zienswijze gesteld, leidt dat ertoe dat de kade over een lengte van circa 60 meter wordt versmald en dat op dit gedeelte nog slechts 3 tot 4 meter werkruimte zal resteren; (zw 4)
7. Noch uit de ontwerp-omgevingsvergunning noch uit de daaraan ten grondslag liggende ruimtelijke onderbouwing blijkt dat u gewicht hebt toegekend aan het belang van cliënte bij behoud van de werkkade en dat u dit belang hebt afgewogen tegen het belang van realisering van de bediencentrale. In paragraaf 2.2 van de ruimtelijke onderbouwing wordt enkel gesteld dat op kadeniveau een bepaalde breedte voor de openbare ruimte tussen de haven en de bediencentrale gehandhaafd wordt om de functie van werkkade in stand te kunnen houden. Uit een situatietekening van de toekomstige situatie volgt echter dat de breedte van de kade in de toekomst nog slechts bruto 4,21 meter zal bedragen, terwijl de huidige kadebreedte, gemeten vanaf de technische ruimte van de huidige bediencentrale, minimaal 5,35 meter tot ruim 10 meter bedraagt. Dat de functie van werkkade in stand zal blijven wordt in de ruimtelijke onderbouwing dus wel vermeld, maar hierin wordt niet onderbouwd in hoeverre laad- en losactiviteiten op de versmalde kade mogelijk blijven. De belangen van cliënte bij behoud van de werkruimte op de Adriaan Maaskade zijn in hierbij in strijd met artikel 3:4, eerste lid, van de Awb niet meegewogen; (zw 4)
8. Het verdwijnen van kaderuimte als gevolg van het verlenen van toestemming voor dit bouwplan is niet alleen in strijd met de afspraken die de gemeente Den Haag met cliënten heeft gemaakt over de invulling van het Noordelijk Havenhoofd, maar ook met het gemeentelijk beleid van de gemeente Den Haag. Zo blijkt uit de Structuurvisie Den Haag 2020 dat de visserij in Scheveningen-Haven actief moet blijven (Structuurvisie Den Haag 2020, p. 55). Het opheffen van kaderuimte die benodigd is om visserijactiviteiten, zoals het laden en lossen van (vissers)schepen, te kunnen uitvoeren, is hiermee niet in overeenstemming. Daarnaast is sprake van strijd met de Agenda Ruimte voor de Stad (2016). Dit beleidsstuk voorziet in een eigen profiel voor Scheveningen-Haven als viscentrum, als viscluster met een

duurzame concurrentiepositie (Agenda Ruimte voor de Stad 2016, p. 54). Ook met deze beleidsvisie voor Scheveningen-Haven valt het opheffen van kaderuimte niet te verenigen. Van een viscentrum of viscluster met een gezonde, duurzame concurrentiepositie kan immers niet gesproken worden als primaire bedrijfsactiviteiten, zoals laden en lossen, onmogelijk worden gemaakt door het vervallen van kaderuimte. Naast een belangrijke plek voor de visserij is de Adriaan Maaskade een passanten- annex schuilplek voor grotere schepen en schepen die op station liggen. Als deze ruimte voor de helft vervalt, betekent dat meer druk elders in de haven, waar al een tekort aan kadefengte is. Gelegen tussen Rotterdam en IJmuiden heeft Scheveningen Haven een strategische functie aan de steeds drukker wordende Noordzee, zodat behoud van de kade essentieel is; (zw 4)

9. In de ontwerp-omgevingsvergunning overweegt u dat het bouwplan niet aan het windhinderbeleid van de gemeente Den Haag voldoet, en dat er geen maatregelen denkbaar zijn waarmee dit volledig kan worden opgelost. In het rapport 'Mogelijke maatregelen ter verbetering van het windklimaat entree bediencentrale' is geconcludeerd dat de optie 6 uit het rapport van Movares (Windonderzoek bediencentrale Scheveningen, Windbelastingonderzoek (CFD analyse)) de enige kansrijke maatregel is om de gevolgen van het windklimaat te beperken. Optie 6 komt erop neer dat gedurende momenten waarop gevaarlijke windhinder optreedt (160 uur c.q. 6,5 dag per jaar), de oostelijke ingang, zijnde de entree voor medewerkers naar de parkeergarage, bij slecht weer aangeduid kan worden als hoofdentree (oplossing 6 van het Movares-windonderzoek). Geconstateerd is dat de oostelijke zijde van de bediencentrale windluw is. Hierdoor kunnen bezoekers van de bediencentrale zich door een windluw gebied naar het gebouw begeven. Die keuze brengt met zich dat op momenten waarop gevaarlijke windhinder optreedt, bezoekers van de werkkade gebruik zullen maken om de bediencentrale te bereiken; (zw 4)
10. Aan de ontwerp-omgevingsvergunning is daarnaast het voorschrift verbonden dat bezoekers op afspraak de locatie moeten naderen vanaf de zijde van de haven, en dus van de kade gebruik zullen maken. Het plaatsen van bebording op en rondom het Adriaan Maasplein om bezoekers te attenderen de oostelijke entree te gebruiken in windgevaarlijke situaties, zal er bovendien toe leiden dat ook buiten de in het rapport aangegeven 160 uur waarbinnen sprake is van gevaarlijke windhinder, bezoekers van de werkkade gebruik zullen maken en de oostelijke entree zullen gebruiken. Een windgevaarlijke situatie betreft situaties waarin sprake is van windkracht 7. Lagere windsnelheden, zoals windkracht 5 of 6, die zeer regelmatig voorkomen, zullen ook door bezoekers als 'windgevaarlijke situatie' worden aangemerkt. Ook in dergelijke gevallen zullen bezoekers van de werkkade gebruik maken en de oostelijke ingang gebruiken, waardoor veel vaker dan 160 uur per jaar bezoekers voor hinder op de werkkade kunnen zorgen. Omdat de werkkade primair gebruikt wordt voor het laden en lossen van schepen aan de kade, acht cliënte het onwenselijk dat op dergelijke momenten extra drukte op de werkkade zal ontstaan. De gevolgen voor de bedrijfsvoering van cliënten door ook dit gebruik van de werkkade toe te staan, is ten onrechte niet in ogenschouw genomen; (zw 4)
11. Cliënte stelt zich op het standpunt dat u ten onrechte geen alternatievenonderzoek heeft verricht. Er zijn echter wel degelijk voldoende alternatieven voor de bediencentrale en de voorziene ondergrondse parkeergarage. Om die reden had u medewerking aan het ingediende bouwplan in de huidige vorm moeten onthouden. Cliënte heeft in haar eerdere zienswijze reeds een alternatief voorgesteld. Dat alternatief komt erop neer dat de ondergrondse parkeergarage van de bediencentrale kan vervallen en het bouwvlak zover als mogelijk kan worden opgeschoven richting het Inntel-hotel. Een groot deel van het voorziene bouwvlak, dat bovendien ten opzichte van de huidige bediencentrale is opgeschoven richting de kade, bestaat immers uit de ondergrondse parkeergarage, terwijl deze slechts voor twaalf

parkeerplekken bestemd is. Vanwege de situering van de inrit van de parkeergarage aan de oostelijke zijde van de voorziene centrale, valt bovendien het kadegedeelte dat hieraan grenst functioneel weg als werkkade, als gevolg van het bestemmingsverkeer op de inrit. Vanwege haar belang bij behoud van de werkkade stelt cliënte een alternatief zonder ondergrondse parkeergarage voor. In plaats daarvan kunnen medewerkers gebruikmaken van de toekomstige openbare parkeergarage op het Noordelijk Havenhoofd. Cliënte verzoekt u dit alternatief in overweging te nemen; (zw 4)

12. Een ander alternatief betreft overigens het realiseren van parkeerplaatsen op straatniveau op het Adriaan Maasplein, die exclusief bestemd moeten worden voor medewerkers van de bediencentrale. Op het Adriaan Maasplein, tussen de bediencentrale en het Inntel-hotel en op gronden ten westen van de toekomstige bediencentrale, is meer dan voldoende ruimte beschikbaar voor een beperkt aantal parkeerplaatsen voor calamiteiten. Voor het overige de hierboven genoemde openbare parkeergarage kan worden benut. Cliënte verzoekt u ook dit alternatief in aanmerking te nemen. Beide alternatieven zien enkel op het schrappen van de (ondergrondse) parkeergarage op kadeniveau en hebben geen gevolgen voor de begane grond en de bovenste twee verdiepingen, behoudens het verschuiven van de bediencentrale richting het Inntel-hotel. Daarmee is op voorhand duidelijk dat door verwezenlijking van een of beide alternatieven, een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt dat tot aanmerkelijk minder bezwaren bij cliënten leidt; (zw 4)
13. Ten aanzien van de verkeerskundige onderbouwing, opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing (par. 5.3) stelt cliënten verder nog dat de wens dat medewerkers van de bediencentrale vlakbij het gebouw moeten kunnen parkeren, onvoldoende gemotiveerd is. Indien medewerkers in de toekomstige parkeergarage aan het Noordelijk Havenhoofd zouden parkeren, zullen zij ('s nachts) hooguit enkele honderden meters te voet moeten afleggen naar de bediencentrale. U hebt niet onderbouwd waarom een veilige aankomst op de bediencentrale met dit alternatief niet gegarandeerd kan worden; (zw 4)
14. Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, in samenhang gezien met artikel 5.20 van het Bor, dient een ruimtelijke onderbouwing in het kader van een omgevingsvergunning waarmee een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. In par. 4.1.3 van de ruimtelijke onderbouwing stelt u dat de voorgenomen ontwikkeling de vervanging behelst van de bestaande functie op dezelfde locatie. Volgens u is hierdoor geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is de ladder voor duurzame verstedelijking hierdoor niet van toepassing op de bediencentrale. Cliënten kunnen zich hier niet in vinden, omdat u voorbijgaat aan de toets die volgens vaste rechtspraak van de Afdeling moet worden aangelegd om te beoordelen of een omgevingsvergunning een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Los hiervan is de stelling dat er sprake is van vervanging van een bestaande functie op dezelfde locatie, onjuist, omdat de nieuwe bediencentrale aanzienlijk groter wordt dan de huidige bediencentrale en een groter deel van de Adriaan Maaskade en het Adriaan Maasplein in beslag neemt. Uit de rechtspraak van de Afdeling blijkt dat voor de vraag wanneer sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', in onderlinge samenhang beoordeeld worden in hoeverre de omgevingsvergunning in vergelijking met het geldende bestemmingsplan waarvan wordt afgeweken, voorziet in een functiewijziging. Daarnaast moet worden gezien welk planologisch beslag op de ruimte de omgevingsvergunning mogelijk maakt in vergelijking met het bestemmingsplan. Cliënten constateren dat het geldende bestemmingsplan 'Scheveningen Haven' niet voorziet in een bediencentrale op de betrokken gronden aan de Adriaan Maaskade en op het Adriaan Maasplein. Dat de nieuwe bediencentrale de vervanging van de bestaande functie van de huidige bediencentrale behelst, zoals het college in par. 4.1.3 van de ruimtelijke onderbouwing stelt, is voor toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking dus niet van

- belang. De nieuwe bediencentrale krijgt een totale bruto vloeroppervlakte van 1400 m², zo blijkt uit par. 2.2 van de ruimtelijke onderbouwing. Dat brengt met zich dat het bouwplan voorziet in een aanzienlijke toename van het toegestane aantal bebouwde m², aangezien het vigerende bestemmingsplan in het geheel geen bediencentrale toestaat. Vanwege de omvang van het bouwplan is sprake van een substantieel planologisch beslag op de ruimte op het Adriaan Maasplein en de Adriaan Maaskade. Om die reden heeft u ten onrechte het bouwplan niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling aangemerkt. Cliënten stellen zich op het standpunt dat de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is op deze ontwikkeling. Ook een beschrijving van de behoefte aan deze ontwikkeling ontbreekt daarom ten onrechte; (zw 4)
15. Ik concludeer dat de ontwerp-omgevingsvergunning in strijd met artikel 3:2 en 3:46 van de Awb tot stand gekomen. De belangen van cliënten bij behoud van de werkkade zijn bovendien, in strijd met artikel 3:4, eerste lid, van de Awb, in het geheel niet meegewogen. Voor zover deze zouden zijn meegewogen, dan heeft u niet in redelijkheid de belangen die zijn gediend met het realiseren van de bediencentrale in de aangevraagde vorm, zwaarder kunnen laten wegen dan de belangen van cliënten bij instandhouding van hun kaderuimte, hetgeen strijd oplevert met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb. U dient daarom redelijkerwijze af te zien van het verlenen van de omgevingsvergunning. (zw 4)

Ten aanzien van deze zienswijzen overwegen wij als volgt:

- ad 1. Het is juist dat de Gemeente Den Haag, de Bewoners Organisatie Scheveningen en de Belangenvereniging Schevenings Havengebied samen in 2020 het Convenant Scheveningse Haven hebben getekend. In tegenstelling tot wat reclamanten stellen is het bouwplan niet in strijd met de bepalingen van het Convenant. Immers, in artikel 9 staat onder lid c. opgenomen dat: “Lopende ontwikkelingen die hun basis vinden in bestaande contracten of genomen besluiten van het college van B&W of de gemeenteraad, niet ter discussie staan voor de gemeente.” Alle ondertekende partijen hebben zich hieraan gecommitteerd. Onder andere in april 2018 heeft de Raad ingestemd met de financiering voor de sloop- en nieuwbouw van de bediencentrale op het Noordelijk havenhoofd in Scheveningen ter vervanging van de verouderde bediencentrale (RIS299495 en RIS300605). Daarmee is dit bouwplan bij alle partijen bekend, niet ter discussie gesteld, onderdeel van, en passend binnen het Convenant Scheveningen Haven;
- ad 2. Het niet terugkomen van de sloop en nieuwbouw in de Gebiedsovereenkomst is gelegen in het feit dat hiertoe reeds beslist is voorafgaand aan het sluiten van deze gebiedsovereenkomst en om die reden er geen onderdeel van uitmaakt. Van een strijdigheid is hier om die reden geen sprake. De plannen voor de nieuwe bediencentrale zijn reeds enkele jaren in voorbereiding. Hierover is op verschillende momenten en op uiteenlopende wijze gecommuniceerd door de gemeente. Het ontwerpplan is reeds in 2019 gedeeld met de raad en openbaar gemaakt (RIS304173).
- In dit besluit is opgenomen dat: “voor de communicatie over de bouw van de nieuwe bediencentrale wordt een communicatieplan opgesteld. Voorafgaand aan en tijdens de bouw van de nieuwe bediencentrale wordt de omgeving rond de haven tijdig geïnformeerd over de werkzaamheden. Daarvoor zijn de reguliere gemeentebrede communicatiekanalen beschikbaar (o.a. website en nieuwsbrief) en wordt de directe omgeving op de hoogte gehouden met behulp van bewonersbrieven en lokale media, zoals de huis-aan-huisbladen.” Van een in stilte voorbereid plan waarmee de omgeving van het Adriaan Maasplein is ‘overvallen’ kan om die reden alleen al geen sprake zijn. Daarnaast hebben partijen het recht om hun zienswijzen kenbaar te maken op het ter inzage gelegde ontwerpbesluit. Partijen hebben hier gebruik van gemaakt. In het kader van de belangenafweging bij het definitieve

besluit worden de ingebrachte zienswijzen gewogen en beantwoord. Deze nota van beantwoording zal deel uitmaken van het definitieve besluit;

- ad 3. De Kade aan het Adriaan Maasplein kan gebruikt worden voor het laden en lossen van schepen, zoals in het convenant is opgenomen. Artikel 4 van het Havenconvenant kan echter, net als de overige bepalingen in het Havenconvenant niet los gezien worden van het gestelde in artikel 9 van het convenant. Partijen hebben tijdens de onderhandelingen over het convenant de besluiten ten aanzien van de nieuwe bediencentrale niet (impliciet of expliciet) uitgesloten als onderdeel van artikel 9 van het convenant. Hoewel het voorstelbaar is dat een smallere kade een andere wijze van werken kan vragen bij laad- en loswerkzaamheden, maakt het dit gebruik niet onmogelijk. Buiten het gebouw van de (nieuwe) bediencentrale blijft de kade bruikbaar. Zo worden er geen horeca-activiteiten ontplooid of obstakels geplaatst op de kade die de bruikbaarheid belemmeren. Daarbij merken wij op dat hoewel laad- en losactiviteiten op deze kade zijn toegestaan de Adriaan Maaskade niet als zodanig gebruikt wordt door de havenpartners. Wel wordt de kade gebruikt voor het op station liggen en het bij tijd en wijle uitvoeren van klein onderhoud. Wat daar ook van zij, zoals wij reeds hebben opgemerkt, wordt de huidige bruikbaarheid van de kade niet onredelijk beperkt of onmogelijk gemaakt door dit bouwplan. De kaderuimte die als gevolg van dit bouwplan overblijft, is gezien het voorgaande voldoende en geschikt voor de in het convenant opgenomen werkzaamheden;
- ad 4. De parkeergarage laten vervallen is geen optie. Naast het gebruik als parkeergarage wordt hier een materialenopslag en de opslag van de RIB-boten gerealiseerd. Met het vervallen van de parkeergarage onder het gebouw zal hiervoor ruimte op de kade gevonden moeten worden. Het opschuiven van het gebouw richting het Inntel hotel is eveneens geen optie in verband met de daar gelegen calamiteitenroute;
- ad 5. Dat er geen rekening zou zijn gehouden met de belangen van cliënten en dat daardoor het voorgenomen besluit onzorgvuldig tot stand is gekozen, delen wij niet. Het (ontwerp) besluit is met de nodige zorgvuldigheid voorbereid en voldoende gemotiveerd. Daarnaast merken wij op dat ter hoogte van de bestaande bediencentrale de kade reeds is versmald tot 5 meter. In het nieuwe plan wordt deze versmalling wel langer. Dat met het halveren van de breedte van de kade ter hoogte van de nieuwe bediencentrale de kade functioneel wordt gehalveerd, is niet onderbouwd. Kijkend naar de uitgevoerde werkzaamheden langs deze kade, waarbij laden en lossen in de praktijk niet voorkomt kan de redenering van reclamant niet gevolgd worden. Ook heeft reclamant niet onderbouwd dat met een smaller kadeprofiel het laden en lossen van schepen, zo het een keer plaats zou vinden, dit praktisch en technisch onmogelijk zou worden gemaakt. Om die reden volgen wij deze zienswijze niet;
- ad 6. Wij verwijzen reclamant naar het gestelde onder antwoord onder ad 3;
- ad 7. Reclamant onderbouwt niet waarom de resterende werkruimte op de kade langs het versmalde gedeelte van de Adriaan Maaskade onbruikbaar zal worden voor laad- en losactiviteiten. Het simpele stellen dat 5 meter te smal is, is hierbij onvoldoende. Wij stellen ons op het standpunt dat deze breedte voldoende is voor het laden en lossen van vissersschepen. De kade langs de visafslag gelegen aan de Eerste Haven is immers gelijk aan, of smaller dan 5 meter. Deze kade wordt vrijwel dagelijks gebruikt voor het laden en lossen van vissersschepen. Reeds om die reden hebben wij ons mogen verlaten op de stelling in de ruimtelijke onderbouwing dat de Adriaan Maaskade ter hoogte van de nieuwe bediencentrale geschikt is en blijft voor het uitvoeren van deze havenactiviteiten. Reclamant heeft daarnaast niet onderbouwd waarom voor de Adriaan Maaskade voor vergelijkbare activiteiten andere breedten zouden moeten gelden om de kade te kunnen gebruiken. Om die reden volgen wij deze zienswijze niet.

- ad 8. In tegenstelling tot wat reclamant stelt wordt er geen kaderuimte opgeheven. Ter hoogte van de bediencentrale wordt de werkkade inderdaad versmald, maar dit is in overeenstemming met de eerdere besluiten van college en Raad. De stelling dat met dit bouwplan het gemeentelijk beleid verlaten wordt zoals neergelegd in de Structuurvisie Den Haag 2020 de Agenda Ruimte voor de Stad volgen wij niet. De stelling dat het versmallen van een deel van de kade ter hoogte van de nieuwe bediencentrale ertoe leidt dat de Scheveningse haven niet langer gezien kan worden als een viscentrum of viscluster met een gezonde, duurzame concurrentiepositie mist elke onderbouwing. Niet alleen omdat de laad- en los mogelijkheden door de nieuwbouwplannen niet onmogelijk worden gemaakt, maar ook omdat de kade in de praktijk niet als zodanig wordt gebruikt. Tevens heeft een versmalling van de kade geen enkel effect op het gebruik als een passanten- annex schuilplek voor grotere schepen en schepen die op station liggen. Reclamant heeft ook hier niet onderbouwd waarom voor het aanmeren van schepen om te schuilen of om op station te liggen een bredere kade noodzakelijk zou zijn. De toekomstige kadebreedte is ook hiervoor ruim voldoende. Om die reden volgen wij deze zienswijze niet;
- ad 9. Dit is juist. Wij merken hierbij op dat, zoals uit het rapport blijkt, de windhinder situatie niet voortkomt uit het bouwplan voor de nieuwe bediencentrale;
- ad 10. Reclamant wekt onterecht het beeld op van grote aantallen bezoekers voor de bediencentrale die over de kade uitzwermen op winderige dagen. Zoals uit de stukken blijkt wordt de bediencentrale voornamelijk bezocht door medewerkers die bekend zullen zijn met het windhinder protocol en dit zullen navolgen. Van een willekeurig aanvoelen of er wel of geen sprake zal zijn van windkracht 7 is reeds om die reden geen sprake. Reclamant gaat er verder aan voorbij dat de kade in de huidige en toekomstige situatie onderdeel is van het openbaar gebied en vrij toegankelijk is voor voetgangers en fietsers. Het windhinder protocol creëert om die reden geen nieuwe situatie, doch stelt regels voor de gebruikers en bezoekers om het gebouw veilig te kunnen betreden en verlaten bij windkracht 7 of hoger. Om die reden volgen wij deze zienswijze niet;
- ad 11. In tegenstelling tot wat reclamant meent is de gemeente als bevoegd gezag voor het behandelen van aanvragen voor omgevingsvergunningen niet bevoegd tot het wijzigen van een aanvraag. Het is om die reden niet aan ons om alternatieve mogelijkheden te onderzoeken, zo die er al zullen zijn. De initiatiefnemer bepaalt de omvang en inhoud van de aanvraag. Het bevoegd gezag komt vanuit de wet slechts een toetsende rol toe. Het niet uitvoeren van een alternatievenonderzoek is om die reden geen omissie van het bevoegd gezag. Voor zover reclamant alternatieven aandraagt verwijzen wij u naar het antwoord onder ad. 4;
- ad 12. Voor dit alternatief verwijzen wij u naar het antwoord onder ad. 11;
- ad 13. Het opheffen van de parkeerplaatsen op de kade hangt samen met het doel om de boulevard autovrij te maken met uitzondering van hulpdiensten en expeditieverkeer. Dit houdt in dat de medewerkers van de bediencentrale niet (zoals nu wel het geval is) vlakbij hun werkplek kunnen parkeren. In de nieuwe bediencentrale zal de verkeersveiligheid in de Haagse tunnels worden gemonitord evenals het veilig afwikkelen van het scheepvaartverkeer in de Scheveningse haven. De centrale wordt 24 uur per dag bemand. Tevens dient er snel en adequaat gereageerd te kunnen worden. Dat het in geval van veiligheid niet wenselijk is dat medewerkers om wat voor reden dan ook kunnen worden opgehouden of er langer dan noodzakelijk over doen om de centrale te bereiken is evident;
- ad 14. Het is juist dat de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet op correcte wijze was opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Naar aanleiding hiervan hebben wij de aanvrager deze toets opnieuw laten uitvoeren en de ruimtelijke onderbouwing hierop aan laten passen. De conclusie uit deze nieuwe toets luidt positief. De aangepaste ruimtelijke onderbouwing is

bij het besluit gevoegd en dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Wij nemen de conclusie over;

- ad 15. Wij volgen deze zienswijze niet. De belangen van cliënten zijn meegewogen. Het besluit is derhalve niet in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb tot stand gekomen.

Gelet op de bovenstaande overwegingen, hebben de ingediende zienswijzen geen reden gevormd om niet tot het verlenen van het definitieve besluit in de huidige vorm over te gaan, zoals verwoord in de beoordeling van de aangevraagde activiteiten en de daarbij behorende documenten.