

Bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009

(Vastgesteld bij raadsbesluit 27, d.d. 18 februari 2010)

**Brief van de Raad van State, d.d. 18-05-2010, nr. 201004837, beroep doch geen
verzoek om voorlopige voorziening ingediend.**

Het bestemmingsplan is ingaande 13-05-2010 in werking getreden.

**Brief van de Raad van State, d.d. 23-03-2011, nr. 201004723/1/R1: beroepen ongegrond
verklaard. Het bestemmingsplan is door deze uitspraak onherroepelijk geworden.**

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding nieuw bestemmingsplan	5
1.2 Doel nieuw bestemmingsplan	6
1.3 Ligging plangebieden	7
1.4 Geldende bestemmingsplannen	8
1.5 leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	10
2.1 Inleiding	10
2.2 Ontstaansgeschiedenis	10
2.3 Bestaande situatie	10
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Ruimtelijk beleid	15
3.3 Archeologie	16
3.4 Groen	18
3.5 Natuur en landschap	19
3.6 Verkeer en parkeren	21
Hoofdstuk 4 Milieu	22
4.1 Bodem	22
4.2 Brandveiligheidseisen	22
4.3 Externe veiligheid	22
4.4 Kabels en leidingen	25
4.5 Lucht	25
4.6 Geluid	25
4.7 Water	25
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	29
5.1 Inleiding	29
5.2 Functies in het plangebied	29
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	32
6.1 Inleiding	32
6.2 Inleidende regels	32
6.3 Bestemmingsregels	32
6.4 Algemene regels	33
6.5 Overgangs- en slotregels	34
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	35
Hoofdstuk 8 Overleg en inspraak	36
8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	36
Inventarisatielijst woonwagens behorende bij de toelichting	39
Regels	47
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	48
Artikel 1 Begrippen	48
Artikel 2 Wijze van meten	55
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	56
Artikel 3 Groen	56
Artikel 4 Maatschappelijk	57
Artikel 5 Verkeer - Verblijfsstraat	58

Artikel 6 Water	59
Artikel 7 Wonen-1	60
Artikel 8 Wonen-2	62
Artikel 9 Leiding - hoogspanning	64
Artikel 10 Waarde - Archeologie	66
Hoofdstuk 3 Algemene regels	68
Artikel 11 Anti-dubbeltelregel	68
Artikel 12 Algemene bouwregels	69
Artikel 13 Algemene gebruiksregels	70
Artikel 14 Algemene procedureregels	71
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	72
Artikel 15 Overgangsrecht	72
Artikel 16 Slotregel	73
Bijlagen	75
Bijlage 1 bijlage bij artikel 8 (Wonen-2) van de regels	76

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding nieuw bestemmingsplan

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij uitspraak van 1 oktober 2008, zaaknummer 200701722/1, grotendeels goedkeuring onthouden aan het door de gemeenteraad op 1 juni 2006 vastgestelde bestemmingsplan "Woonwagenlocaties".

Blijkens de uitspraak overweegt de Afdeling, dat de met het bestemmingsplan beoogde stedenbouwkundige opzet, zoals deze onder meer blijkt uit de toegestane bouwoppervlakte, bouwhoogte en de minimaal onderling aan te houden afstand van de woonwagens, bijdraagt aan een leefbare, brandveilige en duurzame situatie. De Afdeling zag echter in de omstandigheid, dat in het bestemmingsplan naar haar oordeel in onvoldoende mate rekening was gehouden met gevestigde rechten en belangen met betrekking tot de omvang van woonwagens, reden voor de onthouding van goedkeuring aan het plan. De Afdeling zag geen reden om goedkeuring te onthouden aan de regeling voor de woonwagenlocatie Strijkade. Deze locatie was in het bestemmingsplan als een uit te werken bestemming opgenomen. De locatie wordt dan ook niet in dit bestemmingsplan meegenomen, maar in de vorm van een uitwerkingsplan nader uitgewerkt. Onder 1.1.1 wordt meer in detail op de uitspraak teruggekomen.

Het thans geformuleerde plan beoogt te voorzien in het geconstateerde gebrek.

In het nieuwe bestemmingsplan zijn tien Haagse woonwagenlocaties opgenomen. In totaal betreft het 228 woonwagens. Gekozen is voor bestaande locaties van enige omvang met minimaal 4 woonwagens. Andere locaties in Den Haag betreffen vaak zogenaamde snipperlocaties, terreinen met één of twee woonwagens, vermengd met voornamelijk bedrijfsmatige functies. Deze snipperlocaties zullen in de bestemmingsplannen worden meegenomen van het gebied waarin ze zijn gelegen.

De volgende locaties zijn in het bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009 opgenomen: Energiestraat, Erasmusweg, Guntersteinweg, Jan Hanlostraat, Henricuskade, Isabellaland, Tom Mandersstraat, Bob Oosthoeklaan, Schapenatjesduin, Viaductweg.

Met betrekking tot de voormalige woonwagenlocatie Escampaan is inmiddels een bestemmingsplan opgesteld, dat woningbouw mogelijk maakt.

1.1.1 Uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

De Afdeling heeft in haar uitspraak met betrekking tot het bestemmingsplan Woonwagenlocaties het volgende overwogen.

Er is een zwaarwegend belang gemoeid met de verwezenlijking van een goed woon- en leefklimaat en het is in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet onredelijk dat voorschriften worden gesteld met betrekking tot maatvoering van bouwwerken, waaronder woonwagens, en de inrichtingsmogelijkheden op woonwagenlocaties.

De gemeente Den Haag heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de beoogde stedenbouwkundige opzet van woonwagenlocaties bijdraagt aan een leefbare, brandveilige en duurzame situatie. Het woon- en leefklimaat in het algemeen en de bezonningssituatie in het bijzonder op woonwagenlocaties wordt beïnvloed door de bouwhoogte en omvang van woonwagens en de afstand die tussen woonwagens wordt aangehouden. Ook de brandveiligheidssituatie wordt door de bouwomvang en de afstand tussen woonwagens beïnvloed.

De in het bestemmingsplan opgenomen maximale afmetingen, mede in aanmerking genomen de mogelijkheden tot het oprichten van bijgebouwen, zijn niet zodanig beperkt, dat het wonen in een woonwagen daarmee feitelijk onmogelijk wordt gemaakt, of dat onvoldoende differentiatie in de omvang van woonwagens mogelijk is.

De beoogde stedenbouwkundige opzet van de woonwagenlocaties brengt in het algemeen geen onaanvaardbare gevolgen mee voor de mogelijkheid om in woonwagens te wonen.

De in het plan neergelegde gewenste stedenbouwkundige opzet, waaronder bouwoppervlakte, bouwhoogte en de minimaal aan te houden afstand tussen woonwagens, is niet onredelijk.

Gelet op de algemene ontheffingsmogelijkheid, zoals is opgenomen in de Wro in samenhang met het besluit Ruimtelijke ordening (Bro), is het ontbreken van een in het bestemmingsplan opgenomen vrijstellingsbevoegdheid geen reden voor vernietiging van het goedkeuringsbesluit.

Vervolgens komt de Afdeling tot overwegingen welke uiteindelijk leiden tot het onthouden van goedkeuring aan grote delen van het plan. De voornaamste overwegingen kunnen als volgt kort worden weergegeven.

De Afdeling deelt de woonwagens in in vijf categorieën en concludeert dat bij enkele categorieën gesproken dient te worden van legale bouwwerken welke in verband met de rechtszekerheid als zodanig dienen te worden beschermd. Op dit uitgangspunt kan een uitzondering worden gemaakt indien een overeenkomstige bestemming op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang van de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen die voortvloeien uit de omstandigheid dat het bouwwerk legaal is opgericht.

De Afdeling komt tot de conclusie dat er onvoldoende inzicht is verkregen in, en betekenis toegekend aan, omstandigheden anders dan in het verleden verleende bouwvergunningen waaruit gevestigde rechten en belangen met betrekking tot de omvang van woonwagens kunnen voortvloeien. Voor zover door de gemeente is onderkend dat er sprake is van gevestigde rechten en belangen met betrekking tot de omvang van woonwagens, is hieraan onvoldoende gewicht toegekend. Voorts is onvoldoende rekening gehouden met gevestigde rechten en belangen met betrekking tot de ontmoetingsruimte naast de standplaats Isabellaland 2304.

De conclusie is dat de plandelen met de bestemming woondoeleinden ter plaatse van de woonwagenlocaties Energiestraat, Erasmusweg, Guntersteinweg, Isabellaland, Schapenatjesduin, Viaductweg, Bob Oosthoeklaan, Henricuskade, Tom Mandersstraat en Jan Hanlostraat, en het plandeel met de bestemming Groenvoorzieningen naast de standplaats Isabellaland 2304 zijn vastgesteld in strijd met de te betrachten zorgvuldigheid. Gelet op de samenhang tussen de diverse bestemmingen (woondoeleinden, groenvoorzieningen en verkeersdoeleinden) ter plaatse van deze locaties, wordt eveneens de goedkeuring van deze plandelen vernietigd.

1.2 Doel nieuw bestemmingsplan

Het doel van bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009 is meerledig:

- a. het vastleggen van de ruimtelijke structuur in een juridisch-planologisch kader voor tien in Den Haag gelegen woonwagenlocaties. Het betreft de locaties Energiestraat, Erasmusweg, Guntersteinweg, Isabellaland, Schapenatjesduin, Viaductweg, Bob Oosthoeklaan, Henricuskade, Tom Mandersstraat en Jan Hanlostraat;
- b. In de huidige situatie zijn meerdere bestemmingsplannen van toepassing waarvan de regels voor de bouw en plaatsing van woonwagens heel verschillend zijn en niet meer aansluiten bij de vorm en oppervlakte van de hedendaagse woonwagens. Bij de gemeente Den Haag bestaat de behoefte aan een duidelijk beleidskader voor de woonwagenlocaties, zodat voor de bewoners hiervan, maar ook voor degenen die belast zijn met de uitvoering van de regelgeving, helder is wat binnen de gemeentegrenzen op Haagse woonwagenlocaties wel en niet is toegestaan. Het doel is daarom te komen tot een zoveel mogelijk eenduidige en actuele regeling voor alle in dit plan betrokken woonwagens. Het uitgangspunt is daarbij een regelgeving die qua benadering zoveel mogelijk overeenkomt met een bestemmingsplan voor een woonwijk, rekening houdend met de specifieke omstandigheden op de woonwagenlocaties; daardoor is enige afwijking van de gebruikelijke regelgeving onontkoombaar;
- c. Er is de laatste jaren een tendens om steeds grotere zwaardere woonwagens te plaatsen, wat de nodige problemen als overmatige bebouwing van het grondgebied, brandveiligheids- en verzakingsproblemen kan opleveren. Het doel is daarom tevens een halt toe te roepen aan de steeds verder toenemende omvang van de woonwagens;
- d. Bij de opzet van de regeling is rekening gehouden met de beperkte ruimte op een standplaats en het waarborgen een redelijke en veilige afstand tussen woonwagens onderling;
- e. De integratie in het bestemmingsplan van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De gegevens van alle woonwagens zijn in dat kader door de gemeente Den Haag onderzocht (zie Inventarisatielijst woonwagens behorende bij de toelichting) met als doel alle beschikbare gegevens met betrekking tot de maatvoering en een categorisering op basis van de uitspraak vast te leggen. De woonwagens zijn op grond van de uitkomsten bestemd.

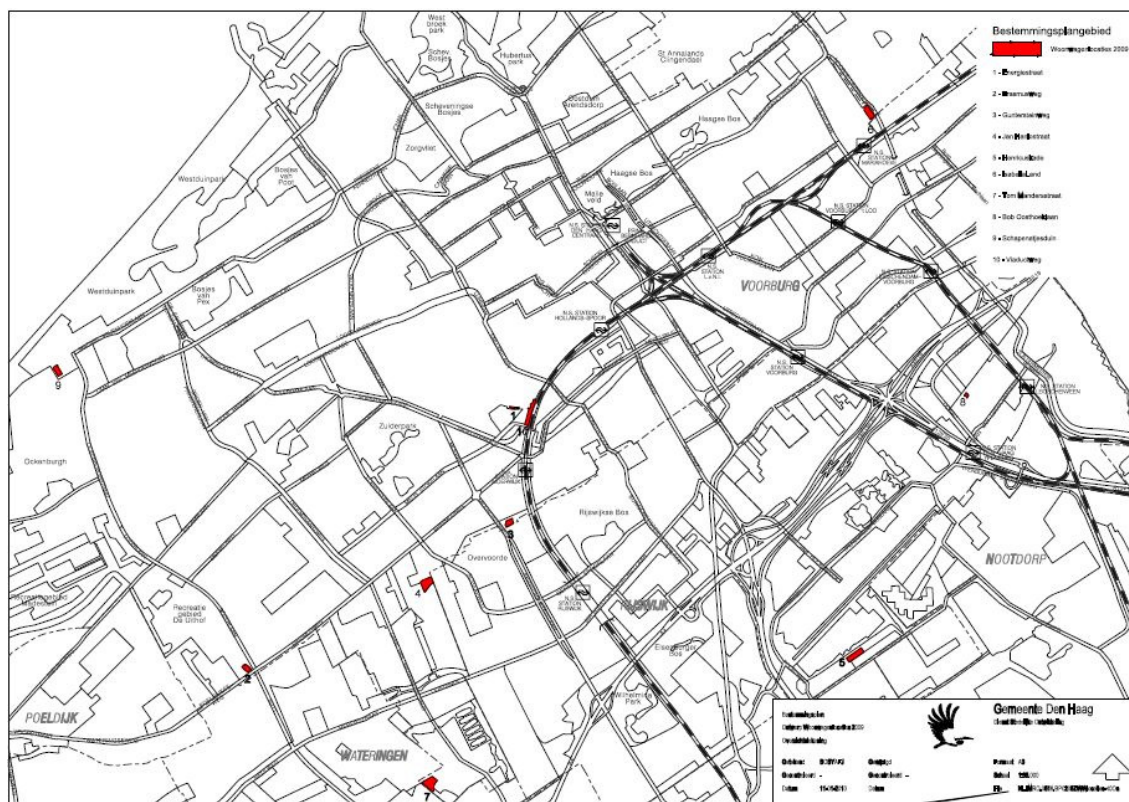
- f. Voor zover in de uitspraak van de Raad van State ook wordt ingegaan op de vergunde ontmoetingsruimte op de locatie Isabellaland is in het onderhavige bestemmingsplan deze ruimte niet opgenomen op de plankaart en in de voorschriften. De reden daarvoor is dat ook in 2009 nog geen aanvang is gemaakt met het realiseren van de op 8 april 2002 vergunde ontmoetingsruimte. In oktober 2009 zijn betrokkenen op de hoogte gesteld van het voornemen van de intrekking van de bouwvergunning. Hangende de verdere procedure geldt voor de bouwvergunning dat deze -tot het intrekkingbesluit rechtskracht krijgt- onder het in het bestemmingsplan opgenomen overgangsrecht komt te vallen. Daarnaast geldt in het algemeen voor ontmoetingsruimten op woonwagenlocaties dat dit haaks staat op de gewenste maatschappelijke integratie van de bewoners. Bovendien is gebleken is dat dergelijke ontmoetingsruimten ook voor regeloverschrijdende activiteiten zoals illegaal gokken worden gebruikt. Het beleid van de gemeente richt zich voor de toekomst op het niet meer toe staan van dergelijke ontmoetingsruimten op woonwagenlocaties. De op de locatie Henricuskade 131 aanwezige bewonersontmoetingsruimte, welke is vergund op 22 augustus 2000, heeft de bestemming Maatschappelijk gekregen.
- g. Daarnaast is op 1 juli 2008 de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden, waarin onder andere is bepaald dat de gemeente voor het gehele grondgebied een of meer bestemmingsplannen vaststelt en dat de bestemming van de gronden binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum van de vaststelling van het bestemmingsplan, telkens opnieuw wordt vastgesteld. Met de vaststelling van dit plan wordt aan deze verplichting voldaan.

1.3 Ligging plangebieden

Den Haag telt meerdere bestaande woonwagenlocaties. Binnen dit bestemmingsplan zijn alleen locaties van enige omvang (minimaal vier woonwagens), zonder vermenging met andere functies, ondergebracht. De andere locaties zijn vaak terreinen, zogenoemde snipperlocaties, met één of twee woonwagens, vermengd met andere vaak bedrijfsmatige functies.

De volgende tien locaties, genoemd naar de straat waar ze aan zijn gelegen, zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

1. Energiestraat (10 standplaatsen);
2. Erasmusweg (18 standplaatsen);
3. Guntersteinweg (15 standplaatsen);
4. Jan Hanlostraat (35 standplaatsen);
5. Henricuskade (34 standplaatsen);
6. Isabellaland (18 standplaatsen);
7. Tom Mandersstraat (38 standplaatsen);
8. Bob Oosthoeklaan (5 standplaatsen);
9. Schapenatjesduin (18 standplaatsen);
10. Viaductweg (37 standplaatsen).



1.4 Geldende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden tot het van kracht worden van het onderhavige bestemmingsplan de volgende regelingen:

	vigerende stedenbouwkundige regeling	vastgesteld
1	bestemmingsplan Groothandelsmarktterrein e.o. (Energiestraat)	13 juni 1991
2	bestemmingsplan De Uithof, eerste herziening (Erasmusweg)	17 oktober 2002
3	Uitbreidingsplan Moerwijk (Guntersteinweg)	27 april 1953
4	bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk 2000 (Henricuskade)	21 november 2000
5	bestemmingsplan Noordelijke Randweg-Marlot/Mariahoeve (Isabellaland)	30 januari 1997
6	Bestemmingsplan Wateringse Veld (Jan Hanlostraat, Tom Mandersstraat)	6 juni 1996
7	Bestemmingsplan Ockenburgh (Schapenatjesduin)	30 januari 1978
8	Bestemmingsplan Buitengebied Nootdorp (Bob Oosthoeklaan)	20 maart 1973
9	Uitbreidingsplan Berlage 1911 (Viaductweg)	14 juni 1911
10	Bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen	25 november 2004
11	Bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk	25 november 2004

Met het inwerkingtreden van dit bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009 komen voor wat betreft de 10 plangebieden de onder 1 t/m 10 genoemde bestemmingsplannen te vervallen.

De regeling van de onder 10 genoemde parapluherziening is geïntegreerd in dit bestemmingsplan. Een groot deel van het grondgebied van de gemeente Den Haag is beschermd tegen ongebreidelde vestiging van seksinrichtingen (prostitutiebedrijven, seksclubs en escortbedrijven) door een tweetal leefmilieuverordeningen: Oude Centrum en Stationsbuurt (1992) en Recreatie-inrichtingen c.a. (1994). Beide verordeningen werden in 1999 aangepast. De regeling in de leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is hierna geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen. Omdat deze parapluherziening uitging van een bestaande situatie ter plaatse – anders dan de Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk die uitgaat van een situatie (en een maximaal aantal bedrijven) voor heel het

grondgebied van de gemeente Den Haag – is het beleid in dit bestemmingsplan geïntegreerd en door dit plan vervangen voor wat betreft de plangebieden.

In het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk. Omdat via dit paraplubestemmingsplan voor het gehele grondgebied een samenhangend beleid is geformuleerd, blijft de Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk naast onderhavig bestemmingsplan gelden.

1.5 leeswijzer

In het voorgaande hoofdstuk is de aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan aangegeven. Verder werden de doelen, die met het bestemmingsplan worden nagestreefd, omschreven.

In hoofdstuk 2 wordt de ontstaangeschiedenis en de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van de diverse woonwagenlocaties beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op het vigerend beleidskader, hoofdstuk 4 op het milieubeleid en het milieuonderzoek dat voor de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied is verricht. In hoofdstuk 5 wordt beschreven welke bestemmingen en bestemmingsregelingen uit de beleidsuitspraken zijn afgeleid. De juridische aspecten van het plan staan in hoofdstuk 6 centraal. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid en het kostenverhaal verantwoord conform de eisen ex afdeling 6.4 Wro. Hoofdstuk 8 geeft tenslotte de vooroverleg- en inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan weer alsmede de beantwoording ervan. Tenslotte bevat bijlage 1 bij de toelichting een overzicht van alle bekende gegevens van de woonwagens.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

Om te beschrijven op welke wijze rekening wordt gehouden met de eventuele waarden in de gebieden en de verhouding tot de aangrenzende gebieden, worden achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis en de bestaande situatie beschreven. Ook wordt ingegaan op de diverse functies en waarden in de plangebieden.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

Uit de geschiedenis van de woonwagenbewoners blijkt dat aan het einde van de negentiende eeuw een toenemend aantal personen in woonwagens ging wonen. Aan het begin van de twintigste eeuw werden in Den Haag voor het eerst een tiental woonwagens gesignaleerd in het gebied nabij de Waldorpsstraat en Laakhaven. In de volgende jaren groeide dit aantal.

In 1918 is de eerste "Wet op Woonwagens en Woonschepen" in werking getreden. De wet verplichtte gemeentes tot het aanwijzen en inrichten van standplaatsen. In Den Haag werd het eerste (tijdelijke) terrein gevonden in 1920 bij de Binckhorstlaan tussen de spoorlijn en het PTT-gebouw. Later werden ook terreinen ingericht aan de Slachthuisgade en de Lozerlaan.

Landelijk werden in 1911 584 woonwagens geteld, in 1938 waren het er al bijna 3000 en in 1967 ruim 9000.

In 1968 werd een nieuwe Woonwagenwet aangenomen met de bedoeling te komen tot het inrichten van grote regionale woonwagenlocaties. In Den Haag waren dit destijds een grote locatie aan de Leyweg en de van oorsprong tijdelijke locatie Viaductweg. Grote locaties bleken echter om velerlei redenen geen goede oplossing en al halverwege de jaren 70 werd het landelijke beleid omgegooid. Met de wetswijziging van 1977 werd juist de vestiging van kleine locaties dichtbij woonwijken in het kader van integratie centraal geplaatst. In de daarop volgende jaren werden in Den Haag meerdere kleinere locaties toegevoegd of werden grotere locaties verkleind of opgeheven.

Een duidelijk beleidskader en een eenduidig bestemmingsplan ontbrak echter, hetgeen uiteindelijk heeft geleid tot het bestemmingsplan Woonwagenlocaties in 2006. Zie voor een schets van de geschiedenis van het gemeentelijk woonwagenbeleid ook het vermelde onder 3.2.4.1.

2.3 Bestaande situatie

2.3.1 Inleiding

In het bestemmingsplan zijn, zoals hiervoor reeds eerder aangegeven, woonwagenlocaties van enige omvang (minimaal vier wagens) opgenomen. De omgeving waarin de locaties zijn gelegen loopt uiteen: van een binnenstedelijke locatie als de Viaductweg tot een locatie als de Erasmusweg die in een stedelijke ecologische verbindingszone, binnen het grote groengebied De Uithof ligt. Alhoewel de ruimtelijke structuur van de locaties vergelijkbaar is, voegt de ligging soms functies en waarden toe aan een locatie.

2.3.2 Ruimtelijke structuur en bebouwingsbeeld

In functioneel opzicht kan de ruimtelijke structuur en het bebouwingsbeeld van de tien plangebieden als volgt worden omschreven.

1. Energiestraat

Deze locatie ligt in stadsdeel Centrum en heeft 10 standplaatsen. De kavels liggen in een enkele rij naast elkaar aan een openbare weg, de Energiestraat, aan de rand van het bedrijventerrein Fruitweg. Elke kavel heeft een ontsluiting aan de Energiestraat en grenst aan de achterkant aan de tuinen van de woningen aan de Groenteweg. De woonwagens hebben ongeveer dezelfde maat en hoofdvorm en staan op dezelfde plek op de kavel.

2. Erasmusweg

Deze locatie ligt in stadsdeel Escamp en heeft 18 standplaatsen. De kavels liggen in twee licht gekromde rijen tegenover elkaar, gescheiden door een centrale ontsluitingsweg, die aan een kant verbonden is met het parkeerterrein van de naastgelegen woontoren aan de Lozerlaan en aan de andere kant uitkomt op de Erasmusweg. De locatie is gelegen in het natuur- en recreatiegebied "De Uithof" op de hoek van de Lozerlaan en de Erasmusweg en ligt binnen de stedelijke ecologische verbindingszone Erasmuszone.

3. Guntersteinweg

Deze locatie ligt in stadsdeel Escamp en heeft 15 standplaatsen. De verkaveling is in de vorm van twee rijen tegenover elkaar gelegen wagens aan een interne ontsluitingsweg welke verbonden is met de Guntersteinweg. De locatie is gelegen in een groenstrook op de overgang van de wijk Moerwijk met de Rijswijkse landgoederenzone en ligt binnen de stedelijke ecologische verbindingszone Erasmuszone. Onder het plangebied loopt een ondergrondse 150 kV hoogspanningsleiding.

4. Jan Hanlostraat

Deze locatie ligt in Stadsdeel Escamp en heeft 35 standplaatsen in een hofvormige opzet met een binnenstraat/binnenplein. De locatie wordt ontsloten door de Noordweg en grenst aan de stedelijke ecologische verbindingszone Erasmuszone.

5. Henricuskade

Deze locatie ligt in het stadsdeel Leidschenveen/Ypenburg en heeft 34 standplaatsen. De kavels liggen in twee rijen tegenover elkaar met daartussen een ontsluitingsweg, de Ebrostraat. De locatie is gelegen in de wijk Ypenburg op een smalle strook grond met aan twee zijden water, de Rijswijkse Waterweg en de Henricuskade. Bij de ingang van de locatie bevindt zich een bewonersontmoetingsruimte.

6. Isabellaland

Deze locatie ligt in stadsdeel Haagse Hout en heeft 18 standplaatsen. De kavels liggen in twee rijen tegenover elkaar, gescheiden door een interne ontsluitingsweg welke verbonden is met Isabellaland en Margarethaland. De locatie is gelegen in een groenstrook tussen de stadsrandbebouwing en het tracé van de Noordelijke Randweg/ N14 en ligt binnen de stedelijke ecologische verbindingszone Schenkzone.

7. Tom Mandersstraat

Deze locatie ligt in Stadsdeel Escamp en heeft 38 standplaatsen. Het terrein wordt ontsloten door de Middenweg en de Henri ter Hallstraat. Het ligt in de buurt Zonneveld aan de rand van het bedrijventerrein Wateringse Veld en wordt omzoomd door een singel.

8. Bob Oosthoeklaan

Deze locatie ligt in het stadsdeel Leidschenveen/Ypenburg en heeft 5 standplaatsen. De opzet van de verkaveling is gericht naar het middelpunt van een pleinachtig gedeelte van de Bob Oosthoeklaan. De locatie is gelegen in het zuidwesten van de wijk Leidschenveen en wordt aan twee zijden begrensd door het water langs de Oude Polderweg en de Bob Oosthoeklaan.

9. Schapenatjesduin

Deze locatie ligt in stadsdeel Loosduinen en heeft 18 standplaatsen. De kavels liggen in twee rijen tegenover elkaar aan een interne ontsluitingsweg welke uitkomt op de Schapenatjesduin. De locatie wordt onder meer begrensd door duingebied, een complex voetbalvelden en de Machiel Vrijenhoeklaan, aan de overzijde waarvan de Haagse Beek zone en een villawijk zijn gelegen.

10. Viaductweg

Deze locatie ligt in het stadsdeel Centrum en heeft 37 standplaatsen. De kavels liggen in twee rijen tegenover elkaar met daartussen een ontsluitingsweg. De locatie ligt geïsoleerd tussen de spoordijk met aan de andere zijde de Waldorpstraat en bedrijfsbebouwing langs de Fruitweg tot aan de Parallelweg. Onder het plangebied loopt een ondergrondse 150 kV hoogspanningsleiding.

2.3.3 Verkeersstructuur

Alle plangebieden, behalve de locatie Energiestraat, zijn in verkeerskundig opzicht feitelijk opgezet als woonerven welke ontsluiten op naastgelegen straten, verblijfsstraten, dan wel hoofdverkeerswegen. Binnen de plangebieden liggen enkele formele en informele voet- en fietspaden.

De woonwagenstandplaatsen van de locatie Energiestraat liggen naast elkaar aan een openbare weg, welke onderdeel is van het bedrijventerrein Fruitweg en het daarvoor geldende bestemmingsplan.

2.3.4 Groenstructuur

De plangebieden zelf kenmerken zich voornamelijk door woonbebouwing met wat kleinschalig groen. Voor meerdere locaties geldt echter dat zij liggen in een omgeving met een groen karakter. De woonwagenlocatie Erasmusweg ligt bijvoorbeeld in het grote groengebied De Uithof. Verwezen wordt op dit punt naar hoofdstuk 3.4.

2.3.5 Watersysteem

Alleen bij de locatie Jan Hanlostraat is sprake van waterbelangen binnen het plangebied in de vorm van water. Bij de overige woonwagenlocaties is geen sprake van waterbelangen.

2.3.6 Archeologie

De woonwagenlocaties Erasmusweg en Jan Hanlostraat zijn volgens de Nieuwe Geologische Kaart van Den Haag en Rijswijk gelegen op een strandwal of de overblijfselen daarvan en liggen in gebieden met een archeologische verwachting. Strandwallen zijn grofweg evenwijdig aan de kustlijn gelegen zandruggen die enige duizenden jaren voor Christus door natuurlijke processen zijn gevormd. Daartussen waren de lager gelegen strandvlaktes gelegen. Het strandwallenlandschap heeft grote archeologische potentie.

Andere locaties liggen hetzij in gebieden waar in het verleden geen mensen konden wonen, omdat het veel te drassig en moerassig was, hetzij op gronden die in het recente verleden dusdanig zijn verstoord, dat geen archeologische waarden meer mogelijk zijn.

2.3.7 Bodem

Voor alle locaties geldt dat er voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging hebben (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op alle locaties is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat alleen op de locatie Viaductweg een geval is geconstateerd van ernstige bodemverontreiniging. Dit geval is reeds gesaneerd. Bij de andere locaties zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging geconstateerd.

In het kader van dit bestemmingsplan zijn geen nieuwe bodemonderzoeken vereist, omdat de in het bestemmingsplan opgenomen locaties reeds zijn gerealiseerd en het bestemmingsplan ter plaatse de bestaande toestand vastlegt. Bij nieuwe bouwplannen/herinrichtingsplannen zal het bodemonderzoek moeten worden geactualiseerd.

2.3.7.1 Bodemsituatie per plangebied

Het bestemmingsplan ziet op tien woonwagenlocaties welke op verschillende plaatsen in Den Haag zijn gesitueerd. Voor alle locaties geldt dat er voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging hebben (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op alle locaties is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat alleen op de locatie Viaductweg een geval is geconstateerd van ernstige bodemverontreiniging. Dit geval is reeds gesaneerd. Bij de andere locaties zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging geconstateerd.

De in het bestemmingsplan opgenomen woonwagenlocaties zijn reeds gerealiseerd en het bestemmingsplan legt ter plaatse de bestaande toestand vast, gekoppeld aan een zoveel mogelijk uniforme bebouwings- en gebruiksregeling. Uit het bovenstaande volgt dat er in het kader van dit bestemmingsplan geen nieuwe bodemonderzoeken vereist zijn.

Hieronder is de situatie per woonwagenlocatie nader weergegeven.

Energiestraat

Het deelplangebied is gelegen in de buurt Moerwijk-noord tussen de Energiestraat en de Groenteweg. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op de gehele locatie is bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodembolume). Indien voor deze locatie bouwplannen/herinrichtingsplannen zijn zal het bodemonderzoek geactualiseerd moeten worden.

Erasmusweg

Het deelplangebied is gelegen in de buurt De Uithof van de wijk Bouwlust tussen de Guntersteinweg en gemeente Rijswijk. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op het grootste deel van de locatie is bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/herinrichtingsplannen zijn zal het bodemonderzoek geactualiseerd moeten worden en/of bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden.

Guntersteinweg

Het deelplangebied is gelegen in de buurt Moerwijk-oost ongeveer op de hoek van de Erasmusweg en de Lozerlaan. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op een deel van de locatie is bodemonderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/ herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden en/of bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden.

Jan Hanlostraat

Het deelplangebied is gelegen in het Wateringseveld en wordt omsloten door Noordweg, Joke Smitpad, J.C. Bloemstraat en de gemeentegrens met Rijswijk. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Het gebied maakt deel uit van een groter gebied waar verscheidene bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er ter plaatse van het deelplangebied geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/ herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Henricuskade

Het deelplangebied is gelegen in Ypenburg tussen de Henricuskade, Ebrostraat en Rijswijkse Waterweg. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Het gebied maakt deel uit van een groter gebied waar verscheidene bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/ herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Isabellaland

Het deelplangebied is gelegen in de buurt Landen van de wijk Mariahoeve en Marlot aan Isabellaland tussen De Schenk en de gemeente grenzen met Leidschendam-Voorburg en Wassenaar. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op de gehele locatie is bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/herinrichtingsplannen zijn zal het bodemonderzoek geactualiseerd moeten worden.

Tom Mandersstraat

Het deelplangebied is gelegen in het Wateringseveld en wordt omsloten door Middenweg, Eduard Verkadelaan, Henri ter Hallstraat en de gemeente grens met Wateringen. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. In en in de directe omgeving van het deelplangebied zijn verscheidene bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er ter plaatse van het deelplangebied geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/ herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Bob Oosthoeklaan

Het deelplangebied is gelegen in Leidschenveen en wordt omsloten door Oude Polderweg, Bob Oosthoeklaan en Martina van Dethlaan. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. In en in de directe omgeving van het deelplangebied zijn verscheidene bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er ter plaatse van het deelplangebied geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/ herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Schapenatjesduin

Het deelplangebied is gelegen in de buurt Ockenburgh tussen Schapenatjesduin, Buitenklingen en Binnenklingen. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Het gebied maakt deel uit van een groter gebied waar verscheidene bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Indien voor deze locatie bouwplannen/ herinrichtingsplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

Viaductweg

Het deelplangebied is gelegen in de gelijknamige wijk en buurt Groente- en Fruitmarkt grofweg tussen Viaductweg, Fruitweg, Spoorslag en het treinspoor. Er hebben voor zover bekend geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er zijn ook geen ondergrondse tanks bekend. Op de gehele locatie is bodemonderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn sterk verouderd (ouder dan vijf jaar). Hieruit is gebleken dat er sprake was van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Dit geval is reeds gesaneerd. Er is restverontreiniging achtergebleven waardoor er gebruiksbeperkingen zijn. In het geval er voor deze locatie nieuwbouwplannen en/of herinrichtingsplannen zijn, zal het bodemonderzoek geactualiseerd moeten worden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk schetst het beleidskader. In hoofdstuk 5 wordt dit beleidskader op de plangebieden toegepast.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid, Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020 met een doorkijk naar de periode 2020-2030. De belangrijkste beleidslijn voor de bestaande woongebieden in Den Haag is 'de optimale benutting van het bestaand bebouwd gebied'. Het rijk stimuleert in het bijzonder revitalisering, herstructurering en transformatie van verouderde woongebieden ter groting van ontwikkelingskansen en vermindering van integratieproblemen.

3.2.2 Provinciaal beleid

Op 19 februari 2003 hebben de Provinciale Staten van Zuid-Holland het Streekplan Zuid-Holland West vastgesteld. Het heeft een planhorizon tot 2015. Het ondersteunt de ontwikkeling van de Randstad tot groene Deltametropool.

In het streekplan is ervoor gekozen het stedelijk ruimtebeslag met behulp van rode bebouwingscontouren te sturen. De rode contouren zijn getrokken rond bestaand stedelijk gebied. Met deze contouren wordt het gebied, waarbinnen de verstedelijkingsopgaven tot 2015 moet worden gerealiseerd, vastgelegd. Nieuwe woningbouw en bedrijfsvestiging dienen plaats te vinden binnen het stedelijke gebied en in de nabijheid van haltes van het (regionaal) openbaarvervoerssysteem. Op de plankaart van het streekplan Zuid-Holland West liggende meeste woonwagenlocaties binnen de hoofdbestemming 'Bestaand Stads- en dorpsgebied'. De locaties Guntersteinweg en Jan Hanlostraat liggen in gebied dat is aangeduid als openluchtrecreatiegebied of stedelijk groen. Alle locaties liggen binnen de rode bebouwingscontouren.

3.2.3 Regionaal beleid

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben het RSP goedgekeurd, met uitzondering van de afwegingssystematiek waarmee kan worden afgeweken van de ('rode') bebouwingscontouren uit het Streekplan Zuid-Holland West 2003 van de provincie.

Het RSP geldt als referentiekader (dus geen toetsingskader) voor bestemmingsplannen van de gemeenten in het stadsgewest Haaglanden, voor zover daarbij regionale belangen in het geding zijn.

In het RSP worden de ambities samengevat in tien regionale investeringsprioriteiten. De negen regiogemeenten spreken hiermee de ambitie uit om door te groeien als internationaal concurrerende regio, als goed functionerend stedelijk netwerk en als regio die kwaliteit van leven biedt. De tien prioriteiten werken door in beleid en investeringen van het stadsgewest en de betrokken gemeenten. De tien woonwagenlocaties zijn daarin niet betrokken.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 Geschiedenis woonwagenbeleid

De geschiedenis van de woonwagenlocaties en het woonwagenbeleid strekt zich uit over het grootste gedeelte van de 20e eeuw en kent een aantal momenten waarop het beleid een andere richting is ingeslagen.

Zo kenmerkte de Woonwagenwet van 1918 zich door het tegengaan van het wonen in woonwagens om de mogelijkheden van de woonwagenbevolking tot het volgen van onderwijs te vergroten.

Het hoofddoel van de Woonwagenwet van 1968 was de bevordering van het welzijn van de woonwagenbevolking. Daartoe moesten grote regionale centra met eigen materiële voorzieningen worden opgericht.

Ter uitvoering van de Woonwagennota van het Rijk van 1975 is Den Haag in de tweede helft van de zeventiger jaren met de vertaling daarvan naar gemeentelijk beleid begonnen. Dit heeft geresulteerd in de toewijzing van standplaatsen en bewoningsvergunningen in Den Haag. Met de uitvoering van het deconcentratiebeleid van de rijksoverheid maakte de gemeente Den Haag in 1986 een begin met de nota Woonwagenbeleid. Het doel van de gemeentelijke nota was gelijke behandeling van woonwagenbewoners en andere burgers en normalisatie van de omstandigheden op de centra. In de daarop volgende jaren richtte de aandacht zich vooral op de inrichting van kleine woonwagencentra. Het normalisatiebeleid zag toe op de maatschappelijke integratie van woonwagenbewoners en vond zijn weerslag op vele beleidsterreinen.

De realisering van kleinere woonwagencentra is in maart 1987 door de Gemeenteraad vorm gegeven door het besluit om een viertal nieuwe locaties in te richten. Het gemeentelijke beleid concentreerde zich in deze jaren ook op het tegengaan van regeloverschrijdend gedrag, het tegengaan van discriminatie en het bevorderen van een economische infrastructuur voor deze bevolkingsgroep. Dit besluit ontlokte felle protesten bij de Haagse bevolking tegen deze nieuwe locaties. De uitvoering heeft daardoor geruime tijd op zich laten wachten. Uiteindelijk is pas eind 1993 definitief besloten tot de aanleg van vier kleine woonwagencentra aan de Guntersteinweg, Lozerlaan/Erasmusweg, Schapenatjesduin en de Energiestraat. Daarnaast is in 1996-1997 de locatie Viaductweg, gerenoveerd.

Het Haagse woonwagenbeleid is in 1997 vastgesteld in de nota "Wonen op wielen in beweging". Dit beleid is gebaseerd op de principes van "normalisatie en deconcentratie" en ambitieus in zijn doelstellingen getuige o.a. een uitgebreid actieplan. Het actieplan betreft niet alleen "harde" fysieke maatregelen betreffende de aanleg of modernisering van locaties maar ook flankerend beleid in de "zachte" sector, zoals het verbeteren van kansen op werkgelegenheid en onderwijs voor de doelgroep.

Bij de VROM-begrotingsbehandeling van 2001 bleek Den Haag landelijk topscorer met een toename van meer dan 120 standplaatsen tegenover nauwelijks of geen toename in de andere drie grote steden. Overigens lijkt de noodzaak voor volkshuisvestingsbeleid op woonwagenlocaties ook te verminderen door het veranderende karakter van woongedrag en een daarbij horende typologie van woonwagens.

3.2.4.2 Ontwikkeling en beheer woonwagenlocaties

De ontwikkeling en het beheer van woonwagenlocaties is zowel in de beleidskaders van het Rijk als van de gemeente bij voorkeur onder te brengen bij toegelaten instellingen als onderdeel van hun bredere volkshuisvestingstaak.

Per raamovereenkomst van 1998 tussen de gemeente en de Vereniging (inmiddels Federatie) van Haagse woningcorporaties wordt voorzien in condities van overdracht van het beheer en eigendom van de specifiek benoemde woonwagenlocaties aan daartoe aangewezen woningcorporaties i.c. leden van de Federatie. Naast daarbij geldende uitgangspunten ten aanzien van financiële en volkshuisvestelijke aspecten voor de corporaties zijn ook handhavingsverplichtingen voor de gemeente overeengekomen: beheer en onderhoud openbare ruimte, regelmatige kwaliteitsbewaking van de bebouwde omgeving, handhaving openbare orde.

Meerdere locaties zijn reeds aan Haagse woningcorporaties overgedragen; uiteindelijk zullen ook de resterende worden overgedragen.

3.3 Archeologie

3.3.1 Beleidskader

De gemeente Den Haag draagt sinds 1982 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het Rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het archeologiebeleid van de gemeente is erop gericht:

- te zorgen voor het behoud van zoveel mogelijk archeologische waarden ter plaatse in de bodem;

- te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is;
- een archeologisch depot te onderhouden waarin alle in Den Haag aangetroffen archeologische voorwerpen op een veilige en systematische manier kunnen worden bewaard;
- te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek middels tentoonstellingen, publicaties, presentaties etc. onder de aandacht van de Haagse burger worden gebracht.

Voor het uitvoeren van het archeologisch beleid, voor het ontwikkelen van nieuw beleid en voor het nemen van beslissingen aangaande beheer en behoud van archeologische waarden, hebben burgemeester en wethouders de Afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer gemandateerd.

Het huidige archeologische beleid is verwoord in de gemeentelijke beleidsnota Archeologie 2000-2005 en in de nieuwe beleidsnota 2009-2015. Een nieuwe beleidsnota zal zijn geënt op de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz), onderdeel van de gewijzigde Monumentenwet 1988. Deze wet is per 1 september 2007 in werking getreden en kent enkele nieuwe elementen.

Een nieuw element is de bepaling dat “de verstoorder betaalt”: initiatiefnemers van projecten die schade aan archeologische waarden zullen veroorzaken zijn verantwoordelijk voor de kosten van het noodzakelijk archeologisch onderzoek. Daarnaast legt deze wet ook de verplichting op om in nieuwe bestemmingsplannen en bij wijziging van bestaande bestemmingsplannen met de archeologische waarden rekening te houden.

In het kader van deze wet wordt momenteel ook een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart opgesteld. Deze zal een plaats krijgen in het gemeentelijke beleid en wordt naar verwachting opgenomen in de gemeentelijke Monumentenverordening.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen worden de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW), de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland en lokale waardenkaarten voor zover van toepassing.

De Haagse bodem is rijk aan archeologische waarden. Veel daarvan zijn echter nog niet of maar zeer ten dele bekend. Bij gebieden waar de waarden niet bekend zijn, maar waar de bodemopbouw de aanwezigheid van archeologische waarden mogelijk maakt, wordt gesproken van een archeologische verwachting. Indien in een bestemmingsplan gebieden met archeologische waarden en/of verwachtingen aanwezig zijn, dan staan deze gebieden aangegeven op de plankaart binnen de aanduiding “grens archeologisch waardevol gebied”. Voor werkzaamheden die daar de grond roeren, geen bouwwerken zijnde, is een aanlegvergunning noodzakelijk, zoals aangegeven in de voorschriften van het bestemmingsplan. Dat geldt eveneens voor roeren van grond in het kader van een bouwvergunning. Bij bouwvergunningvrije bouwwerken, waarbij de grond geroerd wordt, geldt de verplichting van het hebben van een aanlegvergunning. Daarbij geldt een vrijstelling voor projecten kleiner dan 50 m² en ondieper dan 0,5 meter.

In dit bestemmingsplan is de diepte van 0.5 meter, zoals is aangegeven in de monumentenverordening, aangehouden. Er is gekozen voor de diepte van 0.5 meter, omdat binnen de bebouwde kom van de gemeente Den Haag de archeologische waarden bijna nooit op een geringere diepte voorkomen. Voor een grens van 50 m² is gekozen omdat een grotere vrijstelling de ensemblewaarde binnen archeologische sites te veel kan aantasten.

Initiatiefnemers dienen bij de aanvraag van bovengenoemde aanlegvergunning of bouwvergunning een rapport te overleggen. Daarin moet de daadwerkelijke archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag zal worden verstoord zijn vastgesteld.

Het vaststellen van de daadwerkelijke archeologische waarde vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen. Voor zover deze stappen gevolgd moeten worden, dienen deze in dat rapport opgenomen te worden met vermelding van de resultaten. Teneinde onnodige procedures te vermijden wordt initiatienemer verzocht vooraf contact op te nemen met de Afdeling Archeologie van de gemeente.

Uitvoering van archeologisch (voor)onderzoek is in Nederland voorbehouden aan daarvoor vergunninghoudende bedrijven of instanties. De Afdeling Archeologie van de gemeente is daar één van.

3.3.2 Gebieden met archeologische verwachting

Van de tien binnen dit bestemmingsplan onderscheiden woonwagenlocaties liggen de meeste buiten de gebieden met een archeologische verwachting. Deze locaties liggen hetzij in gebieden waar in het verleden geen mensen konden wonen, omdat het veel te drassig en moerassig was, hetzij op gronden die in het recente verleden dusdanig zijn verstoord, dat geen archeologische waarden meer mogelijk zijn.

De woonwagenlocaties Erasmusweg, Jan Hanlostraat en Schapenatjesduin liggen echter wel in een gebied met een archeologische verwachting.

Deze locaties zijn volgens de Nieuwe geologische kaart van Den Haag en Rijswijk gelegen op een strandwal of de overblijfselen daarvan. Strandwallen zijn grofweg evenwijdig aan de kustlijn gelegen zandruggen die enige duizenden jaren voor Christus door natuurlijke processen zijn gevormd. Daartussen waren de lager gelegen strandvlaktes gelegen.

Het strandwallenlandschap heeft grote archeologische potentie. Al vanaf de late Steentijd (ca. 2500 v. Chr.) waren de strandwallen geschikt voor menselijke bewoning. Op veel plekken binnen de gemeentegrenzen (en daarbuiten) zijn er vondsten op gedaan en resten van nederzettingen op teruggevonden, zowel uit de prehistorie als uit de Romeinse tijd of Vroege Middeleeuwen. Strandvlaktes werden vroeger wel voor het weiden van het vee gebruikt of voor de aanleg van akkers, en hebben als zodanig ook altijd enige archeologische potentie.

Om die reden is op de plankaart sprake van een medebestemming voor de locaties Erasmusweg, Jan Hanlostraat en Schapenatjesduin, zijnde de bestemming Waarde - Archeologie. In deze plangebieden geldt een aanlegvergunningstelsel.

Voor de woonwagenlocaties, die geen archeologische waarde of verwachting hebben, geldt dit stelsel niet.

3.4 Groen

3.4.1 Nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones

In de Nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones 2008-2018 is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingszones. De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. Er zijn twaalf ecologische verbindingszones in de stad onderscheiden. Per verbindingszone zijn het ambitieniveau, streefbeelden, doeltypen, doelsoorten, biotoopwensen en inrichtingseisen aangegeven.

De woonwagenlocaties Energiestraat, Henricuskade, Tom Mandersstraat, Bob Oosthoeklaan en Viaductweg liggen niet in en grenzen niet aan de SEHS.

Woonwagenlocaties Erasmusweg en Guntersteinweg liggen in de Erasmuszone; de locatie Jan Hanlostraat grenst aan de Erasmuszone. De Erasmuszone is en wordt ingericht met bosstroken met vochtig loofbos, struweel-, mantel- en zoombegroeiing en bloemrijk grasland. Daar waar een watergang aanwezig is, zijn ook rietland en ruigtestroken te vinden.

De locatie Isabellaland ligt in de Schenkzone. De Schenkzone is een natte tot vochtige verbindingszone die aansluit op het noordelijk gelegen veengebied en waar onder andere vegetatie van plas- en draszones worden nagestreefd.

De locatie Schapenatjesduin grenst aan de Haagse beekzone. De ambities voor de Haagse beekzone zijn het verbinden van de Westduinen met de Oostduinen via de Bosjes van Pex en Zorgvliet en deze verbinding wordt ingericht als duinverbinding.

Voor woonwagenlocaties die in of aan de SEHS liggen, geldt dat deze niet uitgebreid mogen worden ten koste van de ecologische verbindingszone.

3.4.2 Beleidsplan "Groen kleurt de stad" 2005-2015

Op 13 oktober 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag het beleidsplan 'Groen kleurt de stad' vastgesteld. In de nota is een tweetal doelstellingen opgenomen:

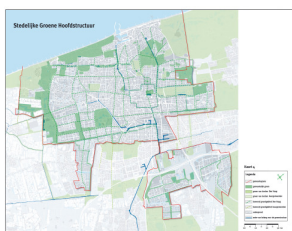
1. het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen, waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker;
2. het beleidsplan biedt een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in vier ambities:

1. ruimte voor groen in en om de stad;
2. aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
3. duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
4. samen het groen beheren.

Op grond van de aanwezige waarden zijn grote delen van het groen in Den Haag van bijzonder belang voor de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad alsmede voor de kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren. Deze vormen gezamenlijk de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Inzet is deze stedelijke groenstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken. In de nota zijn m.b.t. de Stedelijke Groene Hoofdstructuur twee kaarten opgenomen; een kaart met de "Stedelijke Groene Hoofd Structuur" en een kaart met "Ambities voor versterking van de Stedelijke Groene Hoofd Structuur".

De woonwagenlocaties Erasmusweg, Guntersteinweg, Isabellaland en Schapenatjesduin liggen binnen de stedelijke groene hoofdstructuur. De locatie Erasmusweg ligt in het grote groengebied De Uithof, dat een natuur- en recreatiefunctie heeft. Door de afwisseling van bos, riet- en waterland, weide- en hooiland is de natuurwaarde van de Uithof groot.



3.5 Natuur en landschap

3.5.1 Flora en fauna

De op 1 april 2002 in werking getreden Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. Zij legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland. Dit betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in Nederland voorkomende soorten. Die zorg bestaat bijvoorbeeld uit het niet onnodig verontrusten van dieren, onder meer door de wijze en het tijdstip van werken (rekening houden met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen). Daarnaast legt de Flora- en Faunawet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de algemene beschermde soorten geldt sinds februari 2005 bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling, voor andere soorten die strenger zijn beschermd (zoals vleermuizen, vogels, eekhoorns) kan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing aangevraagd worden. Bij de plangebieden zijn naar verwachting streng beschermde soorten aanwezig (in elk geval vogels en kleine zoogdieren). Er zijn geen actuele gegevens met betrekking tot de flora en fauna in de plangebieden beschikbaar.

Gelet op het laag-dynamische karakter van het bestemmingsplan kan met toetsing aan de Flora- en Faunawet bij de vergunningverlening worden volstaan. Daarbij is met name het volgende aandachtspunt van belang. Bij sloop van gebouwen mogen geen verblijfplaatsen van vleermuizen en vogels worden verstoord. Sloopwerken dienen bij voorkeur in de periode tussen half september en half november te worden uitgevoerd. Voordat er werkzaamheden plaatsvinden, dienen de flora en fauna nader onderzocht te worden middels een zogenaamde quickscan. Wanneer werkzaamheden kunnen leiden tot verstoring van beschermde soorten, dient een ontheffing aangevraagd te worden.

3.5.2 Herziene Natuurbeschermingswet 1998

De gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden (Natura2000-gebieden) is geregeld in de Herziene Natuurbeschermingswet 1998. In oktober 2005 is deze wet in werking getreden. In januari 2006 is de formele aanwijzingsprocedure van Natura 2000-gebieden gestart. Na deze aanwijzing is daarmee de gebiedsbescherming uit de Habitatrictlijn en Vogelrichtlijn geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet. Daarmee vervalt de rechtstreekse werking van de Habitatrictlijn en Vogelrichtlijn in Nederland.

In Den Haag hebben we te maken met de Natura2000-gebieden: Meijndel en Berkheide (incl. Harstenhoek, Oostduinen en Vlake van Waalsdorp), Westduinpark (incl. Bosjes van Poot) en Wapendal alsmede Solleveld (incl. landgoed Ockenburgh, Hyacintenbos, van Leydenhof en Westduinen). Dit betreft Habitatrictlijngebieden. Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden in de gemeente Den Haag.

Indien ontwikkelingen en activiteiten in het plangebied een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura2000-gebied, dient een habitattoets uitgevoerd te worden. In het bestemmingsplan dient aangegeven te worden in hoeverre de uitvoering van het plan belemmerd wordt door de verplichtingen vanuit de Natuurbeschermingswet.

De woonwagenlocatie Schapenatjesduin ligt op ongeveer 500 meter afstand van het Natura 2000-gebied Westduinpark en Wapendal. De instandhoudingsdoelen voor dit Natura 2000-gebied betreffen het behouden en verbeteren van duinbos, duindoornstruwelen en kalkrijke grijze duinen. Gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009 en de bestaande situatie op de locatie Schapenatjesduin zelf, worden er geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt of effecten verwacht die deze doelstellingen mogelijk zouden kunnen aantasten.

3.5.3 Boswet

De Boswet is niet van toepassing als gronden, vastgelegd in een goedgekeurd bestemmingsplan, geen bosbestemming hebben. In de nog vigerende bestemmingsplannen is voor geen van de plangebieden een bosbestemming opgenomen, zodat de Boswet geen gevolgen heeft voor het bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009.

3.5.4 Bomenverordening Den Haag

Volgens de gemeentelijke Bomenverordening 2005 is voor het kappen van bomen een vergunning of een ontheffing nodig. Door deze verordening kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een kapvergunning of een ontheffing wordt afgegeven dan wel geweigerd. In de Bomenverordening is een mogelijkheid opgenomen monumentale bomen aan te wijzen.

Er zijn geen monumentale bomen aanwezig in de bestemmingsplangebieden.

3.6 Verkeer en parkeren

Algemeen

Op 27 juni 2002 heeft de gemeenteraad van Den Haag het 'Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010' vastgesteld. Het behelst het gemeentelijk verkeer- en parkeerbeleid in deze periode. Het is gericht op het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en het verbeteren en in stand houden van een verkeersveilige en een leefbare stad. Dit gebeurt onder andere door het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, het benutten van goede doorstroomroutes voor het noodzakelijke autoverkeer in de vorm van samenhangende netwerken en het uitvoering geven aan het parkeerbeleid.

Concentratie op een stelsel van hoofdverkeerswegen

Het verkeersplan wil het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk concentreren op een stelsel van hoofdverkeerswegen met voldoende capaciteit. Een goede, veilige doorstroming van het verkeer is nodig om de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad mogelijk te maken. Het is van belang voor de bestrijding van geluidsoverlast, de uitstoot van schadelijke stoffen of andere vormen van hinder; het voorkomen van sluisverkeer en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Het plan hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdverkeerswegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen. Het betreft de buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfs- en woonstraten). Openbare wegen waar geen autoverkeer is toegestaan, vormt verblijfsgebied. Er komen in het bestemmingsplan geen hoofdverkeerswegen voor, alleen verblijfsstraten.

Parkeren

Het parkeerbeleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om via een stelsel van parkeernormen voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw te creëren. De gemeente stelt parkeereisen om de schaarse (openbare) parkeergelegenheid in de stad zo goed mogelijk te verdelen, om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken en ten slotte om een leefbare (woon)omgeving te bevorderen. Zo mogelijk worden bestaande parkeerproblemen aangepakt, vaak in combinatie met flankerend beleid zoals de (her)inrichting van een weg en met beheersmaatregelen zoals de invoering van betaald parkeren en de uitgifte van parkeervergunningen. De parkeerplaatsen die conform de parkeernormen in een (bouw)plan nodig zijn, moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. De parkeernormen voor woningen zijn in beginsel behoeftevolgend en afhankelijk van de grootte, de aard en het type van de woningen.

Parkeren binnen de plangebieden van Woonwagenlocaties 2009 gebeurt al zo mogelijk op eigen terrein. Daarnaast zijn er ook binnen de openbare ruimte parkeerplaatsen aanwezig. Het plan is conserverend van aard en maakt geen nieuwe parkeergelegenheid mogelijk.

Hoofdstuk 4 Milieu

4.1 Bodem

Op 1 januari 2006 is de wijziging van de Wet bodembescherming (Wbb) in werking getreden. Vertrekpunt van de nieuwe wet is, dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van een plangebied dan wel projectlocatie.

De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld, maar dit bleek in de praktijk niet haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden voor stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende drie uitgangspunten overheersen:

- * het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik.
- * het beperken van blootstelling aan de verspreiding van de verontreiniging.
- * het treffen van beheersmaatregelen.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's, die samenhangen met het toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet altijd meer nodig de hele locatie aan te pakken. Wanneer economische of maatschappelijke omstandigheden rond een vervuilde locatie om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

4.2 Brandveiligheidseisen

Met betrekking tot de brandveiligheid is onderlinge afstand van belang voor het veilig kunnen ontvluchten en voor de brandoverslag van en naar andere woonwagens cq. bouwwerken. In de gemeente Den Haag zijn er woonwagenlocaties die in het verleden zijn ingericht met een afstand tussen de opstelvakken van 3,5 meter en locaties waar de onderlinge afstand 5 meter betreft. Uit het oogpunt van brandveiligheid is 5 meter de gewenste afstand. Bij nieuwe locaties en herinrichtingen wordt waar mogelijk, mede gelet op het overgangsrecht en het bepaalde in artikel 8.4 (wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot de bestemming Wonen-2) gestreefd naar een onderlinge afstand tussen de opstelvakken van 5 meter. Om de ontvluchting te kunnen waarborgen dient op de plaats waar de toegang van de woonwagen ligt een vrije strook aanwezig te zijn van minimaal 3 meter gelegen tussen twee woonwagens. Binnen de standplaatsen bevindt zich veelal een berging cq. natte ruimte. Deze ruimtes worden gezien als onderdeel van de aanwezige of nog te plaatsen woonwagen. Met betrekking tot de brandoverslag behoeven geen voorzieningen te worden aangebracht naar de eigen woonwagen. Naar belendingen dient de kwaliteit van het bouwwerk te voldoen aan het gestelde in de vigerende regelgeving.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 algemene beginselen externe veiligheid

Burgers mogen voor de veiligheid en hun woonomgeving rekenen op:

- een minimum beschermingsniveau, uitgedrukt als het plaatsgebonden risico (PR) en
- een expliciete afweging en verantwoording van de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers, uitgedrukt als het groepsrisico (GR).

Externe veiligheid vindt haar wettelijke grondslag in de Wet Milieubeheer.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Het laat zich goed ruimtelijk vertalen. Het gaat om punten waar zich een overlijdensrisico voordoet. Deze punten kunnen met elkaar worden verbonden tot een contour, de z.g. PR-contour. Deze PR-contour ligt doorgaans ruim binnen de begrenzing van het gebied, waarbinnen effecten optreden, het z.g. invloedsgebied.

Als algemeen uitgangspunt voor het extern veiligheidsbeleid geldt in principe, dat het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan 1 op de miljoen (10^{-6}).

Groepsrisico

Bij het groepsrisico (GR) gaat het in het algemeen om de kans per jaar dat een groep mensen in minimaal een bepaalde omvang slachtoffer wordt van een ongeval. Voor het groepsrisico geldt geen vaste wettelijk voorgeschreven normering. Wel bestaat er een maatschappelijke verantwoordingsplicht. In de toelichting op een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan dat risico van de in het bestemmingsplan voorziene ruimtelijke ontwikkeling. Aan de hand daarvan zal dan een maatschappelijke afweging moeten plaatsvinden of de hoogte van het groepsrisico in het concrete geval aanvaardbaar is, gelet op alle betrokken belangen. De aanvaardbaarheid van het groepsrisico wordt beoordeeld op basis van de kans op een ongeval in relatie tot een aantal dodelijke slachtoffers. De relatie tussen de kans en het effect van een calamiteit wordt de oriënterende waarde, of oriëntatiewaarde (OW) genoemd. Dit is, zoals hiervoor reeds aangegeven, geen harde norm. De gemeente heeft beleidsruimte om hiervan af te wijken en gelet op de gemoeide belangen een overschrijding van het de oriëntatiewaarde aanvaardbaar te achten..

Voor het berekenen van het groepsrisico is het vaststellen van het invloedsgebied van belang. Dit gebied wordt doorgaans bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1% letaliteit). Voor LPG-tankstations wordt echter het invloedsgebied bepaald door de 100% letaliteitsgrens.

De afweging voor de aanvaardbaarheid van het groepsrisico is gebaseerd op de specifieke invloedsgebieden (inventarisatieafstanden) van de risicobron. Wanneer kwetsbare bestemmingen buiten de invloedsgebieden liggen behoeft het groepsrisico niet te worden vastgesteld.

4.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Voor het beoordelen van het groepsrisico reikt het invloedsgebied tot 200 meter vanaf het hart van de weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De meeste woonwagenlocaties vallen buiten zo'n invloedsgebied. Woonwagenlocatie Erasmusweg valt wel binnen de 200 meter van de Route gevaarlijke stoffen zoals deze bij besluit van 25 maart 2004 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze locatie bevindt zich nabij de kruising Erasmusweg-Lozerlaan. Dit wegvak heeft een zeer laag groepsrisiconiveau dat kleiner is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Een nader onderzoek naar het groepsrisico, op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, is daarom niet noodzakelijk.

4.3.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

De woonwagenlocaties Energiestraat en Viaductweg liggen binnen 200 meter vanaf de spoorlijn Delft-Leiden. Op basis van de Risicoatlas Spoor is er sprake van het transport van 50 wagons met stoffen behorende tot categorie B2 (giftige gassen, zoals ammoniak) per jaar (baanvak 44 tussen Delft en Leiden). Wat betreft het spoorvervoer is alleen het transport van ammoniak relevant. De contour voor het plaatsgebonden risico, zowel $PR 10^{-6}$, 10^{-7} als 10^{-8} , is kleiner dan 10 m, gerekend van het hart van het spoor. De twee genoemde woonwagenlocaties liggen buiten deze 10 meter. De risicoatlas stelt ook cijfers beschikbaar voor het groepsrisico. Den Haag wordt echter niet nader beschouwd (verwaarloosbaar groepsrisico).

4.3.4 Buisleidingen

De woonwagenlocaties zijn beoordeeld op de aanwezigheid van hogedruk aardgastransportleidingen. De locaties zijn getoetst aan de toetsingsafstanden volgens de Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen, van 26 november 1984. De locaties zijn ook beoordeeld op grond van de inventarisatieafstanden voor het verantwoorden van het groepsrisico zoals deze zijn vastgelegd in de Memorandum van de Gasunie "Input groepsrisicoberekeningen, revisie 3" van 21 januari 2008, kenmerk TAM 07.0138.

De meeste woonwagenlocaties vallen buiten het invloedsgebied van de meest nabijgelegen aardgastransportleiding. De locaties Energiestraat, Erasmusweg, Tom Mandersstraat en Viaductweg liggen wel binnen het invloedsgebied. De nabijgelegen gasleidingen en de relevante beoordelingsafstanden zijn vermeld in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht gasleidingen en beoordelingsafstanden per woonwagenlocatie

Woonwagen locatie	Gasleiding	Bar	Diam "	Toetsingsafstand m	Bebouwingsafstand m	Inventarisatie afstand m
Energiestraat	Toekomstig	40	4	20	4	45
	W-509-06-KR	40	12	30	14	140
Erasmusweg	A-617-KR	80	12	40	17	180
	W-509-02-KR	40	16	40	20	170
Tom Mandersstraat	W-509-01-KR	40	16	40	20	170
	W-514-01-KR	40	12	30	14	140
Viaductweg	W-509-06-KR	40	12	30	14	140

De woonwagenlocaties Energiestraat en Viaductweg liggen buiten de toetsingsafstanden van de meest nabijgelegen aardgastransportleidingen. De woonwagenlocaties Erasmusweg en Tom Mandersstraat liggen binnen de toetsingsafstand van de meest nabijgelegen aardgastransportleiding, dit zijn respectievelijk de gasleidingen A-617-KR en W-509-01-KR. Planologische, economische en technische belangen laten een kortere afstand toe. Dit is de zogenaamde bebouwingsafstand, gemeten vanaf het hart van de leiding tot de gevel. De bestaande woonwagens staan buiten deze bebouwingsafstand.

Binnen de toetsingsafstand vinden geen ontwikkelingen plaats van (beperkt) kwetsbare objecten. Een nadere risicobeoordeling op grond van deze circulaire is daarom niet noodzakelijk.

De woonwagenlocatie Energiestraat ligt buiten de inventarisatieafstand van de toekomstige aardgasleiding welke in het aangrenzende plangebied (bestemmingsplan Fruitweg) is geprojecteerd ten behoeve van de bevoorrading van het toekomstige aardgastankstation. De leiding loopt langs de Dynamostraat. De beoordeling van het groepsrisico ten gevolge van deze toekomstige gasleiding W-509-06-KR zal onderzocht worden in het kader van het bestemmingsplan Fruitweg. Een nader onderzoek naar het groepsrisico vanwege deze leiding is in het kader van het onderhavige bestemmingsplan niet noodzakelijk.

De woonwagenlocaties Erasmusweg, Tom Mandersstraat en Viaductweg vallen binnen de inventarisatieafstand van de meest nabijgelegen aardgastransportleidingen. Doordat er geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan neemt het groepsrisico niet toe.

4.3.5 Inrichtingen

Er zijn geen LPG-tankstations of andere inrichtingen voor de opslag van gevaarlijke stoffen aanwezig of geprojecteerd waarvan de veiligheidscontouren op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de bijbehorende regeling geheel of gedeeltelijk in de woonwagenlocaties zijn gelegen. Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en installaties van LPG-tankstations liggen op meer dan 150 m (invloedsgebied) vanaf de grens van de woonwagenlocaties. Op 80 meter van de woonwagenlocatie Viaductweg bevindt zich aan de Parallelweg nabij de HTM remise een gasdrukregel- en meetstation van Eneco. Volgens de Provinciale Risicokaart is sprake van een veiligheidscontour van 25 m. De veiligheidsafstand volgt uit artikel 3.12 van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. Deze contour geldt voor een gasdrukregel- en meetstation type C met een jaarlijkse doorzet van meer dan 40.000 m³ aardgas. Dit is de maximale contour. De capaciteit van het hierboven genoemde station (en daarmee de veiligheidscontour) is in werkelijkheid kleiner. Woonwagenlocatie Viaductweg ligt ook ruim buiten de veiligheidscontouren zoals deze gelden voor het aardgastankstation aan de Dynamostraat. Een nader onderzoek naar het groepsrisico als gevolg van stationaire risicobronnen is niet vereist.

4.4 Kabels en leidingen

Door het plangebied van de woonwagenlocatie Viaductweg loopt een ondergrondse 150 kV hoogspanningsleiding. Deze leiding is geen risicovolle inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en kan derhalve uit een oogpunt van externe veiligheid buiten beschouwing blijven. TenneT is op grond van de elektriciteitswet de beheerder van deze leiding. De leiding heeft een zakelijk rechtstrook van 4 m ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, waarbinnen belemmeringen gelden voor het gebruik en de bebouwing. Omdat de leiding als bestaande situatie wordt aangemerkt en er geen nieuwe gevoelige ontwikkelingen in het gebied worden toegestaan, heeft de leiding geen gevolgen voor de in het plangebied opgenomen bestemmingen. De leiding is op de plankaart aangegeven.

4.5 Lucht

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Daarmee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen.

Artikel 5.16 van de Wet luchtkwaliteit vermeldt dat bevoegdheden, waarvan de uitoefening gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, uitgeoefend kunnen worden indien:

- Er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een in bijlage 2 van titel 5.2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde (art. 5.16, lid 1, onder a)
- Bij uitoefening de concentratie in de buitenlucht van de betreffende stof per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (art. 5.16, lid 1, onder b, sub 1)

Het betreft hier een conserverend bestemmingsplan, waarin de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven. Deze regels betreffen in elk geval regels omtrent het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken. Het bestemmingsplan voegt geen nieuwe bestemmingen toe. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen wat inhoudt dat de luchtkwaliteit niet zal veranderen. Op grond van deze overwegingen kan reeds zonder luchtonderzoek worden vastgesteld dat het bestemmingsplan voldoet aan de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

4.6 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidbelasting van geluidsgevoelige gebouwen en terreinen door drie verschillende geluidsbronnen: wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie. Bij de wijziging of vaststelling van een bestemmingsplan moet nagegaan worden of onderzoek verricht moet worden naar de omvang van deze drie geluidsbronnen. Als het bestemmingsplan mogelijkheden biedt voor het realiseren van geluidsgevoelige gebouwen in de geluidzone van een weg of spoorweg, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Bij de reconstructie van wegen en/of spoorwegen wordt eveneens een akoestisch onderzoek ingesteld in het kader van de Wgh.

Het onderhavige bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden voor het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. De reconstructie van een weg en/of spoorweg is ook niet aan de orde. Derhalve is een geluidsonderzoek voor het bestemmingsplan niet noodzakelijk. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

4.7 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in de diverse plangebieden. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de plankaart en de regels. In deze waterparagraaf zijn de hierbij gemaakt afspraken verwerkt.

4.7.1 beleidskader

Ten aanzien van het thema water zijn er op verschillende niveaus diverse beleidsstukken van kracht. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

EU Kaderrichtlijn Water

Sinds 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. De Europese Kaderrichtlijn water beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen van regenwater, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Op 2 juli 2003 is in het kader van de richtlijn door rijk, provincies, waterschappen en gemeenten het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) gesloten.

Nationaal

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft aan dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde duurzame watersystemen. Om de veerkracht van watersystemen te vergroten dient waterconservering en waterbuffering te worden bevorderd. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden.

Vanuit het beleid van Waterbeheer 21e eeuw worden voor zowel waterkwantiteit als waterkwaliteit twee drietrapsstrategieën gehanteerd, om afwenteling op gebieden benedenstrooms te voorkomen. Deze strategieën zijn voor waterkwantiteit: vasthouden, bergen, afvoeren en voor waterkwaliteit: schoonhouden, scheiden, zuiveren.

Provinciaal

In aansluiting op het nationale beleid, richt ook de provincie Zuid-Holland met haar Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 (2000) zich op duurzaam stedelijk waterbeheer. Aandachtspunten hierbij zijn:

- de relatie tussen stedelijk water en water in het omliggende gebied;
- vergroting van het waterbergend vermogen in stedelijk gebied, met name in de stadsranden;
- verbetering van de waterkwaliteit;
- vergroten van de belevingswaarde van water;
- kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

Verder heeft de Provincie Zuid-Holland met de Zuid-Hollandse waterschappen een gezamenlijke visie over het waterbeheer in de toekomst opgesteld. Deze visie met de benaming 'Bruisend Water' behandelt een aantal thema's waarop geanticipeerd dient te worden bij beslissingen op het gebied van de ruimtelijke inrichting.

Delfland

Recent heeft het Hoogheemraadschap van Delfland haar waterbeheersplan geactualiseerd: Waterbeheersplan 2006-2009, Realiseren en intensiveren(2005). De komende jaren ligt het accent op het realiseren van de opgestelde plannen en het intensiveren van de uitvoering ervan. De thema's waarbinnen dit plaatsvindt zijn: veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid, bruikbaarheid, aanleggen en beheren, overleggen, samenwerken, reguleren en toezicht houden. Het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water vragen om daadkrachtige uitvoering van een groot aantal maatregelen. Goede samenwerking en overleg met gemeenten ten aanzien van de watertoets van ruimtelijke plannen is een belangrijk streven.

Delfland streeft naar water als sturend beginsel in de ruimtelijke ordening. Delfland hecht veel waarde aan een robuust watersysteem en verlangt daarom een waterbergend vermogen van 325 m³ per ha voor stedelijk gebied. Ten aanzien van de waterkwaliteit in de boezemwateren streeft Delfland naar concentraties die voldoen aan de MTR-waarden van de Vierde Nota waterhuishouding.

Watertoets

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is getekend op 2 juli 2003. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft in 2004 de 'Handreiking Watertoets 2004' opgesteld. Hiermee wordt inzicht gegeven in de manier waarop het Hoogheemraadschap procedureel en inhoudelijk om wil gaan met de watertoets.

Voor dempen en graven van watergangen en werkzaamheden aan of langs watergangen is de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing en is voor de werken een vergunning op basis van de Keur vereist. Ditzelfde geldt ook voor werken in de zeewering, de boezem- en de polderkaden. Ook voor lozingen op het oppervlaktewater is op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo) een vergunning vereist.

Het ABC-Delfland is een studieprogramma van waaruit een maatregelenpakket wordt samengesteld voor het waterhuishoudkundig systeem van Delfland. Uiteindelijk doel is het realiseren van een duurzaam watersysteem, ook in bestaand stedelijk gebied.

4.7.2 Waterplan en Waterbergingsvisie Den Haag

Verder is voor de gemeente Den Haag van kracht het 'Waterplan Den Haag'. Het Waterplan is een gezamenlijk beleidsplan van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland. In het plan is een visie beschreven voor het samenhangend beheer van de riolering, oppervlaktewater, watergebonden natuur en ondiep grondwater in Den Haag voor de middellange termijn.

In 2003 besloten de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland om samen de waterbergingsopgave voor Den Haag in beeld te brengen en maatregelen af te spreken om het bergingstekort voor de verschillende delen van de stad op te lossen. De afspraak om te komen tot een Waterbergingsvisie is als deelproject opgenomen in het Waterplan Den Haag.

De Waterbergingsvisie Den Haag bestaat uit acht deelgebiedrapportages en een Samenvatting. In de Samenvatting staan de afspraken over de concrete uitvoering en financiering van de maatregelen, die nodig zijn om het bergingstekort in de deelgebieden op te lossen.

Zodra alle maatregelen zijn uitgevoerd, zijn er bij toekomstige plannen in de stad geen problemen meer met waterberging. Maatregelen voor het verbeteren van de waterkwaliteit blijven nog wel noodzakelijk. De Waterbergingsvisie geeft behalve oplossingen voor de bergingstekorten, ook inspirerende voorbeelden voor het bergen van extra water, die tevens een bijdrage kunnen leveren aan de waterkwaliteit.

Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zullen Den Haag en Delfland in onderling overleg water meenemen in de planvorming en op een creatieve manier inpassen in het stedelijk gebied. De Waterbergingsvisie hoopt hiermee een bijdrage te leveren aan het realiseren en behouden van een robuust en duurzaam watersysteem in Den Haag.

4.7.3 Vergunningverlening

Activiteiten en maatregelen kunnen van invloed zijn op het waterstaatkundig systeem. Voor veel van deze activiteiten en maatregelen is een vergunning van Delfland vereist. Dit is gebaseerd op grond van de Algemene Keur van Delfland en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO).

De watertoets en de vergunningverlening blijven twee afzonderlijk procedures. Dit betekent dat het Hoogheemraadschap bij het verlenen van een vergunning altijd aanvullende voorwaarden kunnen stellen.

4.7.4 Veiligheid/waterkering

Voor wat betreft de woonwagenlocaties kan -na overleg met het Hoogheemraadschap Delfland- op dit punt het volgende worden vastgesteld.

1. Energiestraat

Er zijn geen waterbelangen op deze locatie. Er is geen waterbergingsopgave.

2. Erasmusweg

Ten zuidoosten en zuidwesten van deze woonwagenlocatie is oppervlaktewater aanwezig. Dit zijn polderwaterlopen van de Eshofpolder en deze maken geen deel uit van het hoofdwaterlopenstelsel. In het plangebied zelf zijn geen waterbelangen aanwezig.

3. Guntersteinweg

Aan de zuidoostzijde van de locatie aan de Guntersteinweg is een hoofdwaterloop aanwezig. Dit valt echter buiten het bestemmingsplangebied. In 'Waterberging in Den Haag' is opgenomen dat in de landgoederenzone, waar deze locatie onder valt, zoekgebied voor waterberging is. Binnen de locatie is daar echter geen mogelijkheid voor.

4. Jan Hanlostraat

Het op de locatie aanwezige water krijgt op de plankaart en in de voorschriften de bestemming Water. Blijkens de overlegreactie ex art.3.1.1 Bro van het Hoogheemraadschap van Delfland van 7 december 2009 liggen er geen polder- en boezemkade meer binnen het plangebied.

5. Henricuskade

Zowel aan de noordwest- (polderwaterloop) als aan de zuidoostzijde (hoofdwaterloop) van de locatie aan de Henricuskade is oppervlaktewater gelegen. Dit water valt echter buiten het bestemmingsplangebied en behoeft daarom niet op de plankaart en in de voorschriften te worden opgenomen.

6. Isabellaland

Aan de zuidwestzijde van de locatie is een hoofdwaterloop en landscheiding gelegen. Beiden vallen echter buiten het bestemmingsplangebied en behoeft daarom niet op de plankaart en in de voorschriften te worden opgenomen.

7. Tom Mandersstraat

Deze locatie is omgeven door oppervlaktewater. Het betreffen polderwaterlopen en een hoofdwaterloop aan de noordwestzijde. Dit water valt echter buiten het bestemmingsplangebied en behoeft daarom niet op de plankaart en in de voorschriften te worden opgenomen.

8 Bob Oosthoeklaan

Er zijn geen waterbelangen op deze locatie. Er is geen waterbergingsopgave op dit gebied gelegen.

9. Schapenatjesduin

Er zijn geen waterbelangen op deze locatie. De waterlopen rond de locatie vallen buiten het plangebied en maken geen deel uit van het hoofdwaterlopenstelsel. Ook is er geen waterbergingsopgave op dit gebied gelegen.

10. Viaductweg

Er zijn geen waterbelangen op deze locatie. Er is geen waterbergingsopgave op dit gebied gelegen.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bestaande situatie (hoofdstuk 2), het beleidskader (hoofdstuk 3) en de milieukwaliteitseisen (hoofdstuk 4) uiteengezet. Dit diende ertoe om de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen voor het bestemmingsplan. Aan de hand hiervan worden in paragraaf 5.2 bepaalde beleidsuitspraken, welke afkomstig zijn van het Rijk, gemeente Den Haag en/of andere instanties, vertaald naar de in de plangebieden toe te laten functies. Met deze keuze kunnen in hoofdstuk 6 de opzet van het bestemmingsplan en de bestemmingen globaal beschreven worden.

5.2 Functies in het plangebied

5.2.1 Inleiding

Zoals al werd aangegeven heeft het bestemmingsplan als eerste doel om de bestaande ruimtelijke structuur juridisch-planologisch zodanig te regelen, dat deze wat betreft functie, bouwvorm, ligging, afmetingen in een goede ruimtelijke ordening worden ondergebracht.

In de plangebieden zijn geen ingrepen te verwachten die de hoofdstructuur zullen aantasten. Het bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Openbare ruimtes en bouwblokken worden, zo dat mogelijk en/of gewenst is, conform de huidige situatie bestemd.

Omtrent bepaalde functies in de plangebieden -archeologie, groen, verkeer, water en wonen- zijn beleidsuitspraken gedaan door Rijk, gemeente Den Haag en/of andere instanties, welke vertaald zijn naar de in de plangebieden toe te laten functies.

5.2.2 Archeologie

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
Bij het opstellen van bestemmingsplannen worden de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW), de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland en lokale waardenkaarten voor zover van toepassing	Voor wat betreft de woonwagenlocaties Erasmusweg, Jan Hanlostraat en Schapenatjesduin is sprake van gebieden met een archeologische verwachting. Deze locaties zijn volgens de Nieuwe geologische kaart van Den Haag en Rijswijk gelegen op een strandwal of de overblijfselen daarvan. Om die reden is op de plankaart sprake van een medebestemming voor deze locaties, zijnde de bestemming "Waarde-archeologie" en is een aanlegvergunningstelsel opgenomen in de regels.

5.2.3 Groen

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
Beleidsplan "Groen kleurt de Stad"	Het groen dat in de plangebieden voorkomt kan worden gekenmerkt als kleinschalig groen in de directe woonomgeving. Naar verwachting zullen in de komende bestemmingsplanperiode in de plangebieden geen nieuwe groengebieden en openbare ruimtes verdwijnen of (kunnen) worden toegevoegd.
Flora- en Faunawet	Gelet op het laag-dynamische karakter van het bestemmingsplan kan met toetsing aan de Flora- en Faunawet bij de vergunningverlening worden volstaan. Er is op dit moment geen aanleiding voor nader onderzoek.

Ontwerpbesluit tot aanwijzing van het Natura2000-gebied Westduinpark en Wapendal	De woonwagenlocatie Schapenatjesduin ligt op ongeveer 500 meter afstand van dit gebied. Gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009 worden er geen effecten verwacht op het Natura2000-gebied.
--	---

5.2.4 Verkeer

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
Het beleid hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdverkeerswegen voor het doorgaande verkeer zijn er buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfsstraten). Openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan, vormt verblijfsgebied	In de plangebieden is slechts sprake van erfontsluitingswegen, die om die reden als Verkeer-verblijfsstraat zijn bestemd.
Het beleid gaat uit van het stellen van parkeereisen.	Deze eis is opgenomen in de Bouwverordening, zodat van opname in het bestemmingsplan kan worden afgezien.

5.2.5 Water

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
O.a. Waterplan en waterbergingsvisie Den Haag en Keur Hoogheemraadschap Delfland	De bestemming Water is opgenomen vanwege het binnen het plangebied Jan Hanlostraat gelegen water. Er is verder geen sprake van waterbelangen bij de locaties.

5.2.6 Wonen

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
Het beleid streeft naar een zoveel mogelijk eenduidige actuele regeling voor alle woonwagenlocaties.	Het bestemmingsplan bevat voor 10 bestaande locaties met minimaal 4 woonwagens een gelijke regeling, waarin de wagens zijn onderverdeeld in twee woonbestemmingen.
Het beleid streeft naar het waarborgen van een redelijke en veilige afstand tussen woonwagens onderling.	De onderlinge gegroeide afstand tussen de wagens ligt tussen de 3.50 en 5 meter, waarbij een afstand van 5 meter wordt nagestreefd als gewenste afstand.
Het beleid streeft er naar de toename van de omvang van woonwagens een halt toe te roepen om overmatige bebouwing van het plangebied, brandgevaar en verzakings- en bezonningsproblemen te voorkomen.	1. De bestemming Wonen-1 ziet op de woonwagens waarvan de afmetingen als acceptabel kunnen worden aangemerkt. 2. De bestemming Wonen-2 ziet op de woonwagens die beleidsmatig als te groot worden beschouwd, maar gelet op in het verleden afgegeven bouwvergunningen of andere rechten, en voortvloeiend uit de uitspraak van de Raad van State, positief dienen te worden bestemd. Om duidelijk vast te leggen wát de huidige situatie is, zijn de maten van alle woonwagens nagegaan (zie de bijlage Inventarisatielijst woonwagens behorende bij de toelichting). In de bijlage bij artikel 8 (Wonen-2) van de regels is een tabel opgenomen, waarin per standplaats de maximaal toegestane afmetingen van de hoofdbebouwing is opgenomen. Daarnaast bevat de bestemming

	Wonen-2 een wijzigingsbevoegdheid om bij gelegenheid andere, kleinere oppervlaktematen te realiseren, welke overeenkomen met de maten van de bestemming Wonen-1.
--	--

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit 2 plankaarten, regels en een toelichting. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels. De analoge plankaart van de plangebieden is, gelet op de aard en omvang van de plangebieden, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:1000. De plankaart betreffende de overzichttekening is afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:12.500.

De regels zijn als volgt ingedeeld:

- a. Inleidende regels. De inleidende regels (Hoofdstuk 1) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
- b. Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (Hoofdstuk 2) bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een ontheffingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.
- c. Algemene regels. De algemene regels (Hoofdstuk 3) bevatten voor alle bestemmingen geldende bepalingen: algemene gebruiksregels, algemene ontheffingsregels en algemene procedureregels.
- d. Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in Hoofdstuk 4.

6.2 Inleidende regels

In Artikel 1 Begrippen worden belangrijke begrippen die in het plan veel voorkomen, nader gedefinieerd. In Artikel 2 Wijze van meten is aangegeven hoe afstanden en maten die in de regels worden voorgeschreven, moeten worden gemeten. Het definiëren van begrippen en de aanwijzingen voor het meten vergroten de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

6.3 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

De belangrijkste groenstroken in de plangebieden hebben de bestemming Groen gekregen. Het betreft beplantingen die kunnen worden gekenmerkt als kleinschalig groen in de directe woonomgeving.

Artikel 4 Maatschappelijk

De bestemming Maatschappelijk is opgenomen vanwege de op de locatie Henricuskade aanwezige bewonersontmoetingsruimte.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsstraat

In de plangebieden zijn alleen erfontsluitingswegen aanwezig, bedoeld voor de afwikkeling van lokaal, gebiedsgebonden verkeer. Aan deze straten is de bestemming Verkeer - Verblijfsstraat toegekend.

Artikel 6 Water

De bestemming Water is opgenomen vanwege het om het het plangebied Jan Hanlostraat liggende water.

Artikel 7 Wonen-1

De voor 'Wonen-1' aangewezen gronden zijn bestemd voor hoofdbebouwing in de vorm van woonwagens. Als hoofdgebouwen mogen uitsluitend woonwagens worden gebouwd welke inclusief aanbouwen niet groter zijn dan 7 bij 17 meter, met een maximale goothoogte van 3,5 meter en een maximale nokhoogte van 4,5 meter.

Voor zover onder deze bestemming gerangschikte woonwagens afwijken van deze basismaten, is bij het onderzoek naar de beschikbare gegevens van alle woonwagens inzake maatvoering en rechten (zie de uiteenzetting in de bijlage "Inventarisatielijst woonwagens behorende bij de toelichting") geconstateerd, dat het woonwagens betreft, waarbij geen sprake is van bepaalde gevestigde rechten en belangen met betrekking tot de omvang van de wagen.

Artikel 8 Wonen-2

De bestemming Wonen-2 ziet op de woonwagens waarvan de afmetingen beleidsmatig als te groot worden beschouwd, maar die gelet op in het verleden afgegeven bouwvergunningen en andere rechten, alsmede voortvloeiend uit de uitspraak van de Raad van State positief dienen te worden bestemd. Om duidelijk vast te leggen wát de huidige situatie is, zijn de maten, rechten en belangen van alle woonwagens nagegaan (zie in de bijlage "Inventarisatielijst woonwagens behorende bij de toelichting"). Voortvloeiend daaruit is in de bijlage bij artikel 8 (Wonen-2) van de regels een tabel opgenomen, waarin per standplaats de maximaal toegestane afmetingen van de hoofdbebouwing zijn opgenomen.

Daarnaast bevat de bestemming Wonen-2 onder artikel 8.4 een wijzigingsbevoegdheid om bij bepaalde gelegenheden andere, kleinere oppervlaktematoren te realiseren, welke overeenkomen met de maten van de bestemming Wonen-1.

Artikel 9 Leiding - hoogspanning

Deze aanduiding op de plankaart heeft betrekking op de ondergrondse hoogspanningsleidingen binnen de plangebieden van de woonwagenlocaties Guntersteinweg en Viaductweg. Uitgangspunt is dat binnen een strook van 4 meter van de leiding geen (nieuwe) bebouwing is toegestaan zonder ontheffing. In deze dubbelbestemming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

Voor wat betreft de woonwagenlocaties Erasmusweg, Jan Hanlostraat en Schapenatjesduin is sprake van gebieden met een archeologische verwachting. Om die reden is op de plankaart sprake van een medebestemming voor deze locaties, zijnde de dubbelbestemming Waarde - Archeologie en is een aanlegvergunningstelsel opgenomen in de regels. Dit betekent dat als men in deze gebied wil bouwen en daarbij het terrein wordt verstoord, bijvoorbeeld door de aanleg van een fundering, dan moet de aanvrager van een bouwvergunning een archeologisch onderzoek laten uitvoeren. Vervolgens kan de gemeente op basis van de resultaten van dat onderzoek voorwaarden aan de bouwvergunning verbinden, bijvoorbeeld de verplichting tot het doen van boringen. Voor andere werkzaamheden dan bouwen verlenen burgemeester en wethouders een aanlegvergunning mits de beoogde werkzaamheden de archeologische waarden niet aantasten en pas nadat archeologisch vooronderzoek heeft plaatsgevonden.

6.4 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

De regel bepaalt dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven, of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen op grond waarvan het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan. Er is onder andere expliciet aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik van gronden en gebouwen voor het uitoefenen van prostitutie, voor de verkoop en opslag van vuurwerk, voor de exploitatie van een garagebedrijf en voor de exploitatie van een prostitutie-inrichting of een seksclub, tenzij in de regels van dit plan anders is bepaald.

Artikel 14 Algemene procedureregels

De procedureregels regelen de procedure die burgemeester en wethouders moeten volgen als zij ontheffing willen verlenen.

6.5 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht De overgangsregels hebben als doel tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan de rechtstoestand vast te leggen van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het plan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden – dat wil zeggen waarvoor bouwvergunning is verleend of nog te verlenen is – en die afwijken van de bouwregels in dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van dit bestemmingsplan afwijkt van dit plan.

Artikel 16 Slotregel: Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009'.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan legt een nieuwe juridisch-planologische regeling vast voor een bestaande situatie. Deze regeling gaat in principe uit van consolidatie van de bestaande situatie. Er is geen sprake van een plan dat nog dient te worden verwezenlijkt, zodat het aspect van de economische uitvoerbaarheid in die zin niet speelt.

Nieuwe ontwikkelingen, die op grond van dit plan mogelijk zouden kunnen zijn, zoals veranderingen aan een woonwagen, komen in beginsel geheel voor rekening van de betreffende particuliere initiatiefnemer. De gemeente Den Haag is hierbij uiteraard wel betrokken als bevoegd gezag, maar hieruit vloeien geen bijzondere financiële consequenties voort voor de gemeente.

Hoofdstuk 8 Overleg en inspraak

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is op 14 september 2009 in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Provincie Zuid-Holland
2. Politie Haaglanden
3. Brandweer Den Haag, Afdeling Risicobeheersing/Hulpverleningsregio Haaglanden
4. VROM Inspectie Regio Zuid-West
5. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
6. Hoogheemraadschap van Delfland
7. Duinwaterbedrijf Zuid Holland
8. HTM Infra
9. Stedin B.V.
10. TenneT regio West
11. N.V. Nederlandse Gasunie
12. KPN Vast Net
13. Burgemeester en wethouders van Rijswijk
14. Burgemeester en wethouders van Westland
15. Burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp
16. Burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg

Van de onder 3, 6, 9, 10, 11 en 16 genoemde instanties zijn inhoudelijke reacties ontvangen. Van de overige instanties is geen inhoudelijke reactie ontvangen.

Behandeling binnengekomen reacties:

Hulpverleningsregio Haaglanden (HRH)

De HRH heeft bij schrijven van 5 oktober 2009 een advies uitgebracht met betrekking tot diverse aspecten van het onderwerp externe veiligheid.

Reactie gemeente

In hoofdstuk 4.3 uitgebreid ingegaan op het onderwerp externe veiligheid. Voor zover ruimtelijk relevant zijn de gemeentelijke bevindingen op het gebied van externe veiligheid daar weergegeven.

De gemeente deelt de conclusie van de HRH dat de transportroute gevaarlijke stoffen voor wat betreft de locatie Erasmusweg (welke locatie binnen het invloedsgebied valt) voor het bestemmingsplan geen problemen oplevert, alsmede dat het groepsrisico daar zeer laag is.

Voor wat betreft de door HRH gememoreerde in de nabijheid van enkele locaties gelegen aardgastransportleidingen wordt geconstateerd dat deze, evenals de aan te houden beschermingszone, buiten de plangebieden liggen. De bescherming van aardgastransportleidingen wordt geregeld in de bestemmingsplannen voor de gebieden waarbinnen ze gelegen zijn.

Nederlandse Gasunie

De Nederlandse Gasunie heeft op 9 oktober 2009 telefonisch te kennengegeven in te stemmen met het bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009.

Stedin, Delft

Stedin B.V. heeft bij schrijven van 14 september 2009 medegedeeld geen bezwaar te hebben tegen het bestemmingsplan.

TenneT

TenneT heeft bij schrijven van 1 oktober 2009 het volgende aangegeven. In de plangebieden Guntersteinweg en Viaductweg bevinden zich gedeelten van ondergrondse hoogspannings- en telecommunicatieverbindingen. TenneT is verheugd te constateren dat in het bestemmingsplan met de aanwezigheid van de electriciteitswerken is rekening gehouden en dat met de opgenomen bestemming "Leiding-Hoogspanning" de belangen zijn gewaarborgd. Voor zover bij de Guntersteinweg het betreffende deel van de 150 kv hoogspanningskabel nog niet als strook is aangegeven, worden enkele kaarten toegestuurd met daarop de precieze aanduiding van de hoogspanningsverbinding. Verzocht wordt deze aanvullend op de plankaart op te nemen.

Reactie gemeente

Overeenkomstig het verzoek zal de betreffende hoogspanningskabel, voor zover vallend binnen het plangebied, worden aangegeven op de plankaart.

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg hebben bij schrijven van 29 september 2009 medegedeeld dat het bestemmingsplan hen geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Hoogheemraadschap van Delfland

Het Hoogheemraadschap heeft in de overlegreactie ex artikel 3.1.1 Bro van 7 december 2009 aangegeven te kunnen instemmen met het plan. Daarmee wordt het eerder gegeven advies met betrekking tot de aanwezige waterkeringen in het plangebied herzien (kenmerk 790975). Vanwege een leggerwijziging vervalt de opmerking over de polder- en boezemkade binnen het plangebied van de locatie Jan Hanlostraat. Deze polder- en boezemkade liggen momenteel niet meer binnen het plangebied. Hiervoor is een leggerwijziging in voorbereiding.

Reactie gemeente

Na overleg met het Hoogheemraadschap in het voorjaar van 2009 was de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering opgenomen op de plankaart en in de voorschriften. Nu de polder- en boezemkade niet meer binnen het plangebied Jan Hanlostraat liggen, dient de bestemming als overbodig te vervallen.

Inventarisatielijst woonwagens behorende bij de toelichting

Zoals al aangegeven in hoofdstuk 1.2 zijn naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 1 oktober 2008 ten behoeve van het bestemmingsplan Woonwagenlocaties 2009 medio 2009 de gegevens van alle in de plangebieden aanwezige woonwagens door gemeente Den Haag onderzocht met als doel alle beschikbare gegevens met betrekking tot de maatvoering, rechten en belangen vast te leggen. De resultaten zijn, voor zover hier van belang, in de onderstaande tabel vastgelegd.

Wat betreft de vastgelegde gegevens met betrekking tot aanbouwen wordt het volgende opgemerkt. Deze aanbouwen vormen samen met de woonwagen, de hoofdbebouwing, de gehele woning c.q. woonruimte van het betreffende huishouden. Als er geen getallen in deze kolom staan, dan was er ten tijde van deze categorisering geen aanbouw aanwezig. De hoogte van de aanbouwen overstijgt nooit de hoogtes van de woonwagens, vandaar dat alleen breedtes en lengtes zijn weergegeven. Indien er xxx in de kolomen staat vermeld, betrof het een lege standplaats ten tijde van de categorisering.

Wat betreft de in de tabel vastgelegde maatvoering wordt opgemerkt dat deze met name is gebaseerd op in het verleden afgegeven bouwvergunningen, of daarmee gelijk te stellen situaties.

De indeling in categorieën is gebaseerd op de uitspraak van de Raad van State en wordt als volgt omschreven:

Categorie 1: die wagens, ongeacht de juridische status, waarvan de bestaande feitelijke afmetingen van de totale woonruimte passen binnen de maximale afmetingen van de bestemming Wonen-1. Standplaatsen, welke ten tijde van de categorisering leeg waren, worden eveneens onder deze categorie gebracht.

Categorie 2: voor wat betreft deze categorie dient te worden uitgegaan van zekere rechten met betrekking tot de omvang van de woonwagen. Het betreft met name:

- a. wagens geplaatst met een overeenkomstige bouwvergunning, maar die niet passen binnen de maximale afmetingen van de bestemming Wonen-1;
- b. bepaalde wagens waarvan op grond van schriftelijke gegevens vaststaat dat daarvoor in het jaar 2005 bouwvergunningen van rechtswege zijn verleend ten behoeve van een woonwagen die groter is dan ingevolge het plan is toegestaan;
- c. bepaalde wagens waarvoor door het college van burgemeester en wethouders een bouwvergunning is verleend waarin de volgende zinsneden zijn opgenomen:

"Wij hebben geconstateerd dat uw woonwagen is geplaatst met overschrijding van het binnen de standplaats aanwezige opstelvak. Daar dit niet op bezwaren stuit gezien het feit dat deze overschrijding plaatsvindt binnen de standplaats en de bestaande woonwagen niet op deze standplaats geplaatst kan worden zonder deze overschrijding, gedogen wij deze situatie. Wij wijzen u, en uw eventuele rechtsopvolgers, erop dat u hieraan geen rechten kunt ontlelen. Met inachtneming van het vorenstaande besluiten wij als volgt. De vergunning, bedoeld in artikel 40, eerste lid van de Woningwet, aan u te verlenen, met inachtneming van het hiervoor en hierna vermelde, overeenkomstig dit besluit en de daarbij behorende gewaarmerkte 2 tekeningen en foto's." Deze bouwvergunning is voor de gehele woonwagen verleend.

Categorie 3: woonwagens die groter zijn dan de in de bestemming Wonen-1 aangegeven afmetingen en niet met bouwvergunning zijn opgericht, maar met betrekking tot welke niettemin gevestigde rechten en belangen dienen te worden aangenomen. Dit ziet met name op:

- a. woonwagens die zijn geplaatst voorafgaande aan het jaar 1993, onder de vigour van de Woonwagenwet;
- b. woonwagens die op last van de gemeente gedwongen zijn verplaatst vanaf de locatie Leyweg of Escamplaan en een zogenoemde nuloptiebrief hebben ontvangen. Daarin staat dat door de plaatsing van een woonwagen zonder bouwvergunning is gehandeld in strijd met artikel 40 van de Woningwet. De woonwagen betreft derhalve in beginsel een illegaal bouwwerk, maar gelet op de bijzondere omstandigheden waaronder de plaatsing tot stand is gekomen, zal volgens de nuloptiebrief niet tegen die situatie worden optreden. De bebouwde situatie zoals die bestond onmiddellijk na de gedwongen verhuizing, vormt daarbij het uitgangspunt. Deze datum is vastgesteld op 14 februari 2003.

Indien de woonwagen echter wél binnen het toentertijd geldende bestemmingsplan voor de nieuwe locatie paste, geldt dat, indien een bouwvergunning zou zijn aangevraagd, deze vergunning niet geweigerd had kunnen worden. Aan de bewoners van deze woonwagens kan niet worden tegengeworpen dat zij niet over een bouwvergunning beschikken.

Categorie 4: woonwagens die groter zijn dan de in de bestemming Wonen-1 aangegeven afmetingen, maar waarbij geen sprake is van gevestigde rechten en belangen. Het ziet met name op:

- a. woonwagens die op last van de gemeente gedwongen zijn verplaatst vanaf de locatie Leyweg of Escamplaan en een zogenaamde nulloptiebrief (bebouwde situatie na gedwongen verplaatsing op 14-2-2003 is uitgangspunt) hebben ontvangen. In dit geval pasten deze woonwagens echter niet binnen het geldende bestemmingsplan voor de nieuwe locatie en de situatie van categorie 3b is daarom niet van toepassing;
- b. wagens die niet passen binnen het geldende bestemmingsplan van de locatie en niet op last van de gemeente daarheen zijn verplaatst, maar waarvan de bewoners wél een nulloptiebrief hebben ontvangen. Het ontbreken van een bouwvergunning kan de bewoners niet worden tegengeworpen, maar omdat de wagens niet pasten binnen het geldende bestemmingsplan, hadden zij uit de nulloptiebrief moeten begrijpen dat aan hen geen bouwvergunning kon worden verleend. Zij hebben er niet op mogen vertrouwen dat in het geval van vervanging van de woonwagen bij het einde van de economische levensduur door een nieuwe woonwagen van dezelfde te grote afmetingen als de bestaande wagen, daarvoor een bouwvergunning zou worden verstrekt.

Categorie 5: woonwagens die groter zijn dan de in de bestemming Wonen-1 aangegeven afmetingen en/of die zonder bouwvergunning en na 1 oktober 1992 zijn opgericht en/of die niet met toepassing van bestuursdwang zijn geplaatst en die geen nulloptiebrief hebben ontvangen. Er is bij deze categorie geen sprake van gevestigde rechten en belangen met betrekking tot de omvang van de wagen.

De woonwagens, welke in de categorieën 1, 4 en 5 vallen, zullen in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan worden bestemd als Wonen-1. De maximale maten van de bestemming zijn: een breedte van 7 meter, een lengte van 17 meter, een goothoogte van 3.50 meter en een nokhoogte van 4.50 meter.

De woonwagens, welke in de categorieën 2 en 3 vallen, zullen in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan worden bestemd als Wonen-2. De maximaal toegestane maten van de hoofdgebouwen en aanbouwen van deze woonwagens worden opgenomen in Bijlage 1 van de regels.

OVERZICHTSTABEL

	breedte hoofdbebouwing	lengte hoofdbebouwing	goothoogte	nokhoogte	aanbouw (bxl) indien aanwezig	Wonen 1 of 2
--	---------------------------	--------------------------	------------	-----------	-------------------------------------	-----------------

Locatie Energiestraat

Energiestraat 17	4.00	15.00	2.50	3.19	2.00x5.00	1
Energiestraat 19	4.50	12.65	3.30	3.80	2.50x7.40	1
Energiestraat 21	4.45	12.50	3.31	3.71	2.45x6.15	1
Energiestraat 23	4.40	12.60	3.33	3.84	-	1
Energiestraat 25	4.40	17.35	3.24	3.80	-	2
Energiestraat 27	4.40	15.75	3.26	3.83	2.90x6.60	2
Energiestraat 29	4.40	12.55	3.26	3.80	2.60x7.60	1
Energiestraat 31	3.65	15.10	3.50	3.50	2.15x12.10	1
Energiestraat 33	4.40	18.55	3.27	3.67	3.60x14.70	2
Energiestraat 35	4.40	12.60	3.25	3.65	3.60x 5.55	2

Locatie Erasmusweg

Erasmusweg 2269	7.42	15.11	3.36	5.20	-	2
Erasmusweg 2271	3.90	13.65	3.05	3.52	3.00x6.15	1
Erasmusweg 2273	3.55	15.70	3.16	3.16	3.70x6.20	2
Erasmusweg 2275	4.32	14.40	3.28	3.98	2.45x7.10	1

Erasmusweg 2277	7.00	17.00	2.65	4.00	-	1
Erasmusweg 2279	6.90	14.15	3.25	5.25	-	2
Erasmusweg 2281	7.00	17.00	3.30	4.80	-	2
Erasmusweg 2283	5.00	16.00	3.22	5.22	-	2
Erasmusweg 2285	8.20	16.00	3.43	6.90	-	2
Erasmusweg 2287	3.50	13.00	3.32	3.84	3.80x10.00	2
Erasmusweg 2289	3.50	13.10	3.09	3.60	2.55x9.35	1
Erasmusweg 2291	7.00	17.00	3.27	5.00	-	2
Erasmusweg 2293	7.00	17.00	3.33	6.67	2.05x2.83	2
Erasmusweg 2295	6.85	15.20	3.00	4.53	2.02x2.73	2
Erasmusweg 2297	7.05	16.40	3.15	5.33	2.65x2.60	2
Erasmusweg 2299	7.20	15.30	3.32	5.20	2.05x2.20	2
Erasmusweg 2301	3.65	16.52	3.38	3.89	3.13x8.19	1
Erasmusweg 2303	3.35	12.18	3.33	3.79	1.55x4.73	1

Locatie

Guntersteinweg

Guntersteinwg 16	4.40	17.15	3.53	4.53	3.05x6.15	2
Guntersteinwg 16A	6.60	13.65	3.38	4.18	-	1
Guntersteinwg 18	5.70	15.30	3.39	4.60	3.10x6.15	2
Guntersteinwg 18A	7.00	17.00	3.50	7.00	-	1
Guntersteinwg 20	7.00	16.50	3.17	4.90	-	2
Guntersteinwg 20A	6.75	14.30	3.15	4.95	-	2
Guntersteinwg 22	4.05	17.50	3.18	3.18	2.65x6.75	2
Guntersteinwg 22A	4.15	16.90	3.13	3.65	2.00x3.30	1
Guntersteinwg 24	6.97	16.90	3.51	5.30	-	1
Guntersteinwg 24A	6.70	15.20	3.23	4.75	-	2
Guntersteinwg 26	7.00	16.00	3.40	6.25	-	2
Guntersteinwg 26A	7.00	16.36	3.42	4.50	-	1
Guntersteinwg 28	6.65	14.30	3.32	4.10	-	1
Guntersteinwg 28A	7.02	15.70	3.33	7.30	-	1
Guntersteinwg 30	7.20	16.20	2.60	5.00	2.58x9.00	2

Locatie Jan

Hanlostraat

Jan Hanlostraat 2	3.70	14.60	3.38	3.38	2.30x12.80	1
Jan Hanlostraat 4	5.00	15.30	3.50	4.50	2.00x5.30	1
Jan Hanlostraat 5	5.20	12.10	2.91	2.95	1.50x3.30	1
Jan Hanlostraat 6	3.85	11.00	3.00	3.55	-	1
Jan Hanlostraat 7	5.85	13.50	3.50	5.80	2.40x3.30	2
Jan Hanlostraat 8	6.55	16.90	4.10	7.00	1.60x3.20	2
Jan Hanlostraat 9	4.00	10.00	3.00	3.70	-	1
Jan Hanlostraat 10	7.60	16.25	3.80	6.50	-	2
Jan Hanlostraat 11	5.60	11.10	3.15	3.65	2.15x3.85	2
Jan Hanlostraat 12	7.30	15.20	3.65	7.65	-	1
Jan Hanlostraat 13	7.00	16.05	3.95	7.00	-	2
Jan Hanlostraat 14	7.30	16.30	3.42	5.60	-	2
Jan Hanlostraat 15	6.74	13.55	3.20	4.65	-	2
Jan Hanlostraat 16	3.40	13.30	3.20	3.70	3.10x10.40	1
Jan Hanlostraat 17	4.70	12.60	3.50	4.40	-	1
Jan Hanlostraat 18	4.20	15.80	3.25	4.05	2.50x5.25	1
Jan Hanlostraat 19	6.60	15.04	4.07	7.00	-	2
Jan Hanlostraat 20	4.20	14.15	3.60	4.90	3.10x10.00	2
Jan Hanlostraat 21	4.90	12.50	3.50	4.50	2.10x4.90	1
Jan Hanlostraat 22	4.70	14.64	3.17	3.74	2.82x4.71	2
Jan Hanlostraat 23	7.52	17.10	3.50	6.45	-	2
Jan Hanlostraat 25	3.20	15.23	3.25	3.88	3.05x5.10	1

Jan Hanlostraat 27	4.70	12.50	3.30	4.60	-	2
Jan Hanlostraat 29	7.90	15.70	3.75	8.00	-	1
Jan Hanlostraat 31	3.60	16.60	3.38	3.38	2.05x2.98	1
Jan Hanlostraat 33	3.70	12.40	3.30	3.30	3.15x9.60	1
Jan Hanlostraat 35	3.60	13.20	3.33	3.33	2.05x3.10	1
Jan Hanlostraat 37	3.70	16.00	3.40	3.40	2.70x7.30	1
Jan Hanlostraat 39	7.00	16.00	3.70	7.00	-	2
Jan Hanlostraat 41	5.25	13.80	3.50	4.50	1.75x2.10	1
Jan Hanlostraat 43	3.80	15.10	3.38	3.95	2.50x10.60	1
Jan Hanlostraat 45	3.80	10.00	3.25	4.10	2.10x5.20	1
Jan Hanlostraat 47	7.00	17.00	3.50	4.50	-	1
Jan Hanlostraat 49	3.75	13.55	3.35	3.35	-	1
Jan Hanlostraat 51	7.00	17.00	3.50	4.50	-	1

Locatie Henricuskade

Henricuskade 133	8.38	18.25	4.35	7.40	2.37x6.42	2
Henricuskade 135	8.30	18.20	3.40	5.60	-	2
Henricuskade 137	4.00	13.40	3.04	3.50	1.50x1.50	1
Henricuskade 139	5.20	15.24	3.32	4.50	2.20x3.20	2
Henricuskade 141	7.91	17.50	3.51	6.87	1.70x3.00	2
Henricuskade 143	8.20	17.20	3.80	6.30	2.20x5.00	2
Henricuskade 145	7.25	14.90	3.30	4.90	2.00x4.00	2
Henricuskade 147	8.40	18.00	3.40	6.70	2.60x7.45	2
Henricuskade 149	7.30	17.20	3.78	6.90	2.00x4.45	2
Henricuskade 151	7.30	17.05	3.05	6.50	2.25x3.95	2
Henricuskade 153	4.00	10.08	3.23	4.00	3.00x4.58	1
Henricuskade 155	8.50	17.30	3.75	5.00	2.50x4.10	2
Henricuskade 157	6.80	14.80	3.87	7.46	-	2
Henricuskade 159	5.30	15.40	3.37	4.57	1.40x2.55	2
Henricuskade 161	3.70	13.60	3.42	3.86	2.00x3.00	1
Henricuskade 163	8.00	17.00	3.80	5.30	2.10x4.10	2
Henricuskade 165	4.00	14.10	3.30	4.06	2.60x8.80	1
Henricuskade 167	4.00	13.90	3.05	3.74	2.05x2.10	1
Henricuskade 169	7.80	16.35	3.50	6.50	2.00x4.10	2
Henricuskade 171	8.45	17.50	3.88	8.30	1.50x4.00	2
Henricuskade 173	7.30	17.10	3.20	4.95	-	2
Henricuskade 175	5.75	17.00	3.20	4.95	1.55x3.50	2
Henricuskade 177	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	1
Henricuskade 179	3.60	15.10	3.35	3.35	2.50x6.00	1
Henricuskade 181	3.80	10.15	3.15	3.70	-	1
Henricuskade 183	7.30	17.10	3.20	4.95	-	2
Henricuskade 185	8.69	13.90	4.24	8.60	1.80x4.20	2
Henricuskade 187	7.06	17.00	3.46	4.95	-	2
Henricuskade 189	4.50	13.20	3.40	3.90	2.30x7.30	1
Henricuskade 191	4.33	11.57	3.50	3.50	-	1
Henricuskade 193	6.10	12.10	2.60	3.26	-	1
Henricuskade 195	4.45	17.00	3.00	3.60	1.85x3.42	1
Henricuskade 197	4.45	12.70	3.32	3.80	2.30x4.83	1
Henricuskade 199	7.90	17.80	3.62	6.10	3.00x6.00	2

Locatie Isabellaland

Isabellaland 2270	7.00	17.00	3.36	6.00	-	2
Isabellaland 2272	6.10	12.70	3.34	4.34	-	1
Isabellaland 2274	6.40	16.80	4.61	6.00	-	2
Isabellaland 2276	7.00	16.50	3.32	6.00	2.00x3.00	2
Isabellaland 2278	7.50	16.80	3.97	6.00	2.00x4.50	2
Isabellaland 2280	3.90	16.60	3.30	6.00	3.10x5.20	2

Isabellaland 2282	7.00	17.00	3.50	4.50	-	1
Isabellaland 2284	6.30	16.00	3.04	5.00	-	2
Isabellaland 2286	6.75	15.60	3.45	4.25	-	1
Isabellaland 2288	6.20	16.30	3.74	6.00	-	2
Isabellaland 2290	4.00	13.00	3.94	4.00	-	2
Isabellaland 2292	7.00	16.80	3.50	4.50	-	1
Isabellaland 2294	7.00	15.95	3.86	5.40	2.05x4.80	2
Isabellaland 2296	7.00	16.50	3.62	6.00	2.30x4.00	2
Isabellaland 2298	7.00	16.00	3.30	6.00	-	2
Isabellaland 2300	8.00	16.75	6.90	6.90	-	2
Isabellaland 2302	8.40	14.30	3.22	4.22	2.60x3.05	1
Isabellaland 2304	7.20	15.30	3.45	5.00	-	2

Locatie Tom
Mandersstraat

T.Mandersstraat 1	7.16	18.10	3.45	5.87	2.40x8.35	2
T.Mandersstraat 2	4.10	13.80	3.00	3.70	2.38x4.35	1
T.Mandersstraat 3	4.25	16.18	3.00	3.70	2.47x12.18	1
T.Mandersstraat 4	7.00	17.00	3.50	4.50	-	1
T.Mandersstraat 5	4.30	14.80	3.18	4.20	2.10x3.20	1
T.Mandersstraat 6	7.60	15.50	3.30	4.50	2.05x3.17	2
T.Mandersstraat 7	6.00	13.00	2.84	4.50	-	1
T.Mandersstraat 8	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	1
T. Mandersstraat 9	4.50	16.50	3.00	3.70	2.50x9.50	1
T.Mandersstraat 10	3.50	12.50	3.35	3.90	2.75x10.50	1
T.Mandersstraat 11	7.00	17.00	3.50	4.50	-	1
T.Mandersstraat 12	4.20	15.17	3.30	4.00	2.80x4.12	1
T.Mandersstraat 14	7.80	14.55	3.20	4.40	-	2
T.Mandersstraat 16	4.10	11.24	3.32	3.95	1.80x2.84	1
T.Mandersstraat 17	7.30	17.30	3.33	6.45	-	2
T.Mandersstraat 18	4.55	12.70	3.44	4.44	2.35x3.10	1
T.Mandersstraat 19	5.20	15.00	3.28	4.50	1.80x3.60	1
T.Mandersstraat 20	5.40	16.95	3.56	5.00	2.70x5.00	2
T.Mandersstraat 21	7.00	17.00	3.15	4.50	-	1
T.Mandersstraat 22	4.00	10.00	3.00	3.70	-	1
T.Mandersstraat 23	3.68	14.36	3.37	3.90	3.13x4.80	1
T.Mandersstraat 24	7.25	16.30	3.36	6.20	2.20x6.65	2
T.Mandersstraat 25	3.80	14.20	3.16	3.16	2.00x2.39	1
T.Mandersstraat 26	7.28	14.55	3.56	4.80	-	2
T.Mandersstraat 27	7.30	17.30	3.30	6.64	-	2
T.Mandersstraat 28	3.55	13.70	3.23	3.56	-	1
T.Mandersstraat 30	7.25	15.20	3.37	5.80	3.00x7.10	2
T.Mandersstraat 32	7.00	17.00	3.00	3.80	-	1
T.Mandersstraat 34	8.00	17.00	3.50	6.50	2.15x2.80	2
T.Mandersstraat 36	8.05	17.00	3.35	6.37	-	2
T.Mandersstraat 38	4.21	13.45	3.13	3.70	2.73x10.90	1
T.Mandersstraat 40	7.85	17.30	3.44	5.44	3.80x8.40	2
T.Mandersstraat 42	5.05	16.10	3.43	4.50	2.25x10.40	2
T.Mandersstraat 44	5.10	15.70	3.37	4.50	2.00x4.10	2
T.Mandersstraat 46	4.45	12.50	3.22	3.90	2.55x5.50	1
T.Mandersstraat 48	4.00	15.50	3.15	3.15	2.60x6.00	1
T.Mandersstraat 50	6.25	15.25	3.00	4.80	-	2
T.Mandersstraat 52	6.00	10.80	3.00	3.70	-	1

Locatie Bob
Oosthoeklaan

B.Oosthoeklaan 26A	6.00	13.00	3.45	4.50	-	1
--------------------	------	-------	------	------	---	---

B.Oosthoeklaan 26B	6.00	15.00	3.32	4.50	-	1
B.Oosthoeklaan 26C	3.50	14.65	3.49	3.70	3.35x8.20	1
B.Oosthoeklaan 26D	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	1
B.Oosthoeklaan 26E	6.00	13.10	3.52	3.65	-	1

Locatie

Schapenatjesduin

Schapenatjesduin 2	4.47	12.58	3.00	3.80	3.06x7.08	2
Schapenatjesduin 4	4.00	12.40	3.34	3.85	2.97x12.40	1
Schapenatjesduin 6	4.41	12.36	3.35	3.85	2.52x6.83	1
Schapenatjesduin 8	6.05	15.07	2.80	3.23	3.20x1.87	1
Schapenatjesduin 10	5.38	17.18	3.58	4.70	2.10x5.50	2
Schapenatjesduin 12	7.10	12.62	3.25	3.80	2.70x13.00	2
Schapenatjesduin 14	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	1
Schapenatjesduin 16	4.50	13.33	3.25	3.25	1.37x2.58	1
Schapenatjesduin 18	3.45	12.00	3.20	3.62	3.48x4.55	1
Schapenatjesduin 20	7.00	14.05	3.23	4.50	-	1
Schapenatjesduin 22	7.00	14.00	3.13	4.50	-	1
Schapenatjesduin 24	3.00	16.80	3.08	4.14	-	1
Schapenatjesduin 26	3.65	16.25	3.26	4.02	2.00x3.05	1
Schapenatjesduin 28	5.24	12.55	3.35	3.72	-	1
Schapenatjesduin 30	4.50	16.80	3.30	3.80	-	1
Schapenatjesduin 32	4.50	17.00	3.30	3.80	-	1
Schapenatjesduin 34	4.45	12.65	3.30	3.80	2,30x4,00	1
Schapenatjesduin 36	3.90	17.00	3.10	3.75	3,10x4,20	1

Locatie Viaductweg

Viaductweg 150	4.45	12.80	3.36	3.68	3.10x7.70	2
Viaductweg 152	4.50	12.95	3.30	3.80	3.10x12.45	2
Viaductweg 154	3.60	9.39	3.50	3.50	2.07x3.31	1
Viaductweg 156	3.50	9.40	3.02	3.46	3.00x6.65	1
Viaductweg 158	7.50	17.00	6.50	8.00	2.00x4.85	1
Viaductweg 162	7.00	17.70	3.38	6.15	-	2
Viaductweg 164	7.00	17.70	3.38	6.15	-	1
Viaductweg 166	7.00	17.00	3.20	6.25	1.70x5.45	2
Viaductweg 168	7.28	17.90	3.27	7.13	2.50x6.20	2
Viaductweg 170	7.40	15.20	3.34	5.40	2.00x6.20	1
Viaductweg 172	3.70	10.20	3.06	3.52	-	1
Viaductweg 174	7.22	14.85	3.42	5.05	-	2
Viaductweg 176	7.00	14.60	3.70	6.80	-	2
Viaductweg 200	4.00	15.55	3.36	3.36	3.50x13.10	2
Viaductweg 202	7.00	15.60	3.32	4.30	-	1
Viaductweg 204	4.00	16.60	3.26	3.66	3.00x4.20	1
Viaductweg 206	7.00	17.00	3.45	6.80	-	2
Viaductweg 208	7.20	15.70	3.36	5.20	-	2
Viaductweg 210	7.02	16.10	3.07	7.00	-	2
Viaductweg 212	7.80	14.00	3.51	4.14	-	2
Viaductweg 214	3.20	17.00	3.16	4.04	4.20x6.80	2
Viaductweg 216	7.00	17.00	3.15	4.50	-	1
Viaductweg 218	7.00	17.00	3.50	3.50	-	1
Viaductweg 220	5.10	17.00	3.59	4.60	4.50x3.96	2
Viaductweg 222	4.15	12.70	3.28	3.82	2.85x4.10	1
Viaductweg 224	7.45	17.00	3.40	7.00	-	2
Viaductweg 226	4.50	12.75	3.24	3.82	2.95x9.65	1
Viaductweg 228	3.55	12.84	3.15	3.15	2.28x10.80	1
Viaductweg 230	4.50	16.50	3.32	3.82	2.50x14.00	1
Viaductweg 232	6.45	14.33	3.47	4.97	-	2

Viaductweg 234	3.70	14.80	3.10	3.60	3.30x9.74	1
Viaductweg 236	7.00	16.60	3.20	5.00		2
Viaductweg 238	3.60	15.50	3.17	3.17	1.90x4.80	1
Viaductweg 240	5.11	16.08	3.00	4.65	1.12x4.10	2
Viaductweg 242	7.04	16.05	3.52	5.45	-	2
Viaductweg 244	7.20	15.20	3.20	5.50	-	2
Viaductweg 246	4.00	13.80	3.18	4.90	2.50x7.00	2

