

Transvaal (Lijn 11 zone)

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan	7
1.2 Doel van het bestemmingsplan	7
1.3 Begrenzing van het plangebied	7
1.4 Geldende planologische regelingen	8
1.5 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Ontstaansgeschiedenis	9
2.3 Cultureel erfgoed	10
2.4 Ruimtelijke structuur	11
2.5 Functionele structuur	12
Hoofdstuk 3 Beleidskaders	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Ruimtelijk beleid	15
3.3 Sectoraal beleid	21
Hoofdstuk 4 Milieu	39
4.1 Inleiding	39
4.2 Milieueffectrapportage	39
4.3 Externe veiligheid	40
4.4 Luchtkwaliteit	43
4.5 Geluid	44
4.6 Groen	45
4.7 Water	47
4.8 Bodem	49
4.9 Archeologie	50
4.10 Gebiedsgericht Milieubeleid	51
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	53
5.1 Inleiding	53
5.2 Ontwikkelingen	53
5.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	57
5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen	59
5.5 Toelichting op de regels	61
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	67
Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak	69
7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg	69

Bijlagen

Bijlage 1	Milieukundig onderzoek bestemmingsplan Transvaal Lijn 11-zone
Bijlage 2	Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding
Bijlage 3	M.e.r.-beoordelingsnotitie MVC Transvaal

- Bijlage 4** **DPO MVC**
- Bijlage 5** **Monumentale bomen Den Haag**
- Bijlage 6** **Kaart monumentale bomen**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De gemeente Den Haag stelt om een aantal redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Transvaal (Lijn 11 zone) op.

- a. Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) bepaalt dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt (lid 1) 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 (lid 2). Het vigerende bestemmingsplan "Transvaal" dateert van 20 mei 1989.
- b. Ontwikkelingen:
 1. Multicultureel Vrijtijds Centrum: Ter plaatse van de huidige bouwmarkt tussen de Delftselaan en de Uitenhagestraat wordt conform het masterplan lijn 11-zone voorzien in de bouw van een Multicultureel Vrijtijds Centrum (MVC). Aangezien de ontwikkeling nog niet concreet genoeg is om bij recht in het bestemmingsplan op te nemen, is hiervoor een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (wijzigingsgebied 1 en wijzigingsgebied 2 op de plankaart) waarin de randvoorwaarden ten aanzien van de bebouwing en het maximaal toegestane programma zijn opgenomen.
 2. Pand Post en naastgelegen bedrijfsruimten: In het masterplan is bepaald dat de bedrijfsbebouwing langs de Monsterestraat een hoogte van maximaal 22 meter mag hebben in plaats van de huidige 10 meter. Het masterplan voorziet echter ook in het terugleggen van de rooilijn van de bebouwing langs de Monsterestraat. Aangezien er in de huidige situatie nog geen sprake is van een terugliggende rooilijn en er nog geen concrete plannen zijn voor nieuwe bedrijfsruimten is ook deze ontwikkeling middels een wijzigingsbevoegdheid op de plankaart opgenomen (wijzigingsgebied 3).
 3. Haagse Markt: Onlangs is een aanvraag omgevingsvergunning verleend ten behoeve van de herinrichting van de Haagse Markt en is gestart met de uitvoering daarvan. Deze aanvraag voorziet in een groter bebouwingspercentage dan de 5% die in het huidige bestemmingsplan Transvaal 2010 is opgenomen. Het bebouwingspercentage zal daarom in overeenstemming worden gebracht met de aanvraag omgevingsvergunning.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) is tweeledig:

- a. het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur in een juridisch-planologisch kader;
- b. het mogelijk maken van de in paragraaf 1.1 genoemde nieuwe ontwikkelingen.

1.3 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt in de wijk Transvaal en maakt onderdeel uit van de zogenoemde Lijn 11-zone. De begrenzing van het plangebied is als volgt en op kaart 1 aangegeven:

- a. de Monsterestraat/Heemstraat,
- b. de Uitenhagestraat,
- c. de Herman Costerstraat,
- d. het wijkpark Transvaal,
- e. het Hobbemaplein,
- f. de Haagse Markt
- g. de Hoefkade.

1.4 Geldende planologische regelingen

1.4.1 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) vervangt (gedeeltelijk) de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd	onherroepelijk
Stadsvernieuwingsplan Transvaal	27 juni 1983	19 juli 1985	20 mei 1989
Bestemmingsplan Transvaal 2010	10 maart 2011		24 oktober 2012

1.4.2 Parapluherzieningen

Naast bestemmingsplannen die op een specifiek plangebied van toepassing zijn, kent de gemeente Den Haag een aantal parapluherzieningen die op heel het gemeentelijke grondgebied van toepassing zijn en die door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied worden vervangen:

- a. Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk. 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.
- b. Parapluherziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is 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.
- c. Parapluherziening Archeologie. De parapluherziening heeft betrekking op gebieden met een vastgestelde archeologische waarde of archeologische verwachting. In onderhavig plangebied is geen sprake van archeologisch waardevolle gebieden en daarom is het niet nodig om hiervoor een regeling op te nemen in het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de aanleidingen en het doel voor het opstellen van een bestemmingsplan voor het plangebied Transvaal (Lijn 11 zone) aangegeven. In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven. Hoofdstuk 3 bevat het ruimtelijk en sectoraal beleid en in hoofdstuk 4 staan de milieukwaliteitseisen en het milieubeleid. Bij de keuze van bestemmingen in hoofdstuk 5 is aangegeven welke bestemmingen en bestemmingsregelingen uit deze beleidsuitspraken zijn afgeleid voor de te ontwikkelen situatie. In dit hoofdstuk worden buiten de planbeschrijving, ook de gekozen bestemmingen en bestemmingsregelingen globaal beschreven. Op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 6 ingegaan.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie

2.1 Inleiding

Om te beschrijven op welke wijze rekening wordt gehouden met de verschillende waarden in het gebied en de verhoudingen van het plangebied tot het aangrenzende gebied, worden achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis, het cultureel erfgoed, de ruimtelijke structuren die in de loop van de tijd zijn ontstaan en de functionele opbouw van het plangebied beschreven. Het plangebied van bestemmingsplan Transvaal Lijn 11 ligt in de wijk Transvaal en grenst aan de Schilderswijk. Het is een lange reep die in het bestemmingsplan Transvaal 2010 niet is meegenomen, omdat nog veel onduidelijk was hoe de ambities en ontwikkelingen die benoemd werden in masterplan Lijn 11 bestemd moesten worden of haalbaar waren.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

De tegenwoordige tramlijn 11 is een belangrijke verbinding tussen Station HS en Scheveningen. De stoomtramlijn Den Haag HS – Scheveningen Strand werd geopend op 12 juni 1886. Deze lijn behoorde tot de drukste stoomtramlijnen, waarop een intensieve dienst werd gereden. Naast het drukke reizigersvervoer was er ook een intensief goederenverkeer naar de haven van Scheveningen. De Loosduinsekade is van oudsher een invalsweg van het Westland naar het centrum, ook hierlangs liep een (goederen)tramlijn. De kruising van deze twee tramlijnen zorgde voor een goederenemplacement ter hoogte van de Uitenhagestraat. Op 1 januari 1926 werd de lijn overgedragen aan de HTM, die deze elektrificeerde en op 15 juli 1927 in dienst stelde als tramlijn 11.

De wijken Transvaal en Schilderswijk zijn gebouwd op het lage veen. De Schilderswijk dateert uit de periode 1850-1920, Transvaal uit de periode 1890-1935. Beide wijken zijn oorspronkelijk gebouwd voor voornamelijk arbeiders. Het oudste gedeelte (ten noorden van de Scheepersstraat) is door een particuliere maatschappij ontwikkeld en in exploitatie genomen nog vóór de Woningwet van 1901. Deze maatschappij had zelf het stratenplan ontworpen, dat vervolgens door de gemeente is aanvaard. Later heeft de gemeente de op particuliere grond gelegen straten in het gebied in eigendom overgenomen. Deze oorspronkelijke bebouwing van Transvaal-noord bestaat uit benedenwoningen en dubbele bovenwoningen. In Transvaal-zuid hebben de woningen (dankzij de Woningwet) allemaal een eigen entree. Dus alle drie de woonlagen hebben, aan de straat of aan een portiek, een eigen voordeur. Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog is begonnen met woningbouw in het gebied ten zuiden van de Scheepersstraat. Hier werd de bouw in handen gegeven aan diverse woningbouwverenigingen. De Haagse Markt is sinds 1938 in Transvaal te vinden, tussen het Hobbemaplein en de Hoefkade. Voordien werd de markt gehouden aan de Prinsegracht maar dat was door het toenemende verkeer aldaar niet meer mogelijk. De markt is één van de grootste Europese markten met meer dan 500 kramen.

In de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw heeft in Transvaal op grote schaal stadsvernieuwing plaatsgevonden. De particuliere woningen in Transvaal-Noord zijn massaal aangekocht en ingrijpend gerenoveerd door de gemeente of gesloopt en door woningbouwcorporaties vervangen door nieuwbouwapartementen in de sociale sector. Later zijn ook de gerenoveerde woningen overgegaan naar de corporaties. Recent zijn enkele complexen oorspronkelijke woningwetwoningen in Transvaal-Zuid gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Hier is in belangrijke mate sprake van vervanging door grondgebonden woningen in de koopsector.

Als onderdeel van de stadsvernieuwingsoperatie in de jaren '80 is een rangeerterrein van de NS aan de Monstersestraat omgezet in een bedrijventerrein met bedrijven tot en met milieucategorie 3, met een vrijstellingsmogelijkheid voor de categorieën 4 en 5. Dit bedrijventerrein, ontsloten via de nieuwe Uitenhagestraat, is aangelegd om ondernemers op te vangen die vanwege de stadsvernieuwing uit de Schilderswijk en Transvaal moesten vertrekken.

De eerste plannen voor het wijkpark Transvaal, om meer groen in de dichtbevolkte wijk te maken, dateren van begin jaren 80. Hiervoor moesten meerdere straten of blokken worden gesloopt, ongeveer 400 woningen. Het park is uiteindelijk in 2005 opgeleverd.

2.3 Cultureel erfgoed

Cultureel erfgoed omvat 'sporen, objecten en patronen/structuren die, zichtbaar of niet zichtbaar, onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. Het omvat zowel het archeologisch, historisch-(steden)-bouwkundig als het historisch-landschappelijk erfgoed.

In deze paragraaf staat een beschrijving van de al dan niet in het plangebied Transvaal (Lijn 11 zone) aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten.

2.3.1 Cultuurhistorische waarden

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen. In 2010 is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden. Binnen het plangebied Transvaal (Lijn 11 zone) is onderzoek verricht naar de cultuur historische waarden; hierbij is het volgende aangetroffen:

Het plangebied van bestemmingsplan Transvaal Lijn 11 heeft weinig cultuurhistorisch erfgoed. Voor een groot deel is de bebouwing van na de Tweede Wereldoorlog. De kopgebouwen van de markt zijn vooroorlogs en integraal onderdeel van de markt. Ze hebben geen bijzondere waarde op het gebied van architectuur of stedenbouw.

2.3.1.1 *Beschermd stadsgezicht*

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht.

2.3.1.2 *Gebouwde monumenten*

In het plangebied bevinden zich geen rijksmonumenten en geen gemeentelijke monumenten.

2.3.1.3 *Karakteristieke gebouwen*

Binnen het plangebied bevinden zich geen andere beeldbepalende panden.

2.3.2 Archeologie

Het plangebied bevindt zich volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk in een brede strandMakte in het strandwallenlandschap van de Nederlandse kustregio. Strandwallen zijn grofweg evenwijdig aan de kustlijn gelegen zandruggen die enige duizenden jaren voor Christus door natuurlijke processen zijn gevormd. De lage gebieden tussen deze ruggen worden strandMaktes genoemd. De hooggelegen strandwallen en daarop afgezette duinen kwamen tot ontwikkeling doordat in de kustzone zoveel zand door de zee werd afgezet (Laag van Rijswijk) dat hoogtes ontstonden die niet meer iedere vloed overspoelden. Hierdoor kon het zand opdrogen en gaan verstuiven. Dit proces, waarbij de invloed van de zee werd teruggedrongen, voltrok zich in de periode tussen 3800 v. Chr. tot 2200 v. Chr. Omdat het gebied daardoor moeilijker kon ontwateren, ging het grondwater stijgen. Het gevolg was dat zich vanaf 2200 v. Chr. een ontwikkeling in de strandMaktes.

De strandMakte heeft geen archeologische verwachting. De strandMakte is altijd te drassig geweest om bewoning aantrekkelijk te maken.

2.4 Ruimtelijke structuur

2.4.1 Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied is slechts een reep van de wijk Transvaal, zodoende wordt de hoofdstructuur van deze wijk beschreven. De rechthoekige wijk wordt begrensd door de volgende orthogonale stedelijke wegen; De Loosduinseweg, De La Reyweg, de Hoefkade en de Monstersestraat-De Heemstraat. Deze laatste valt grotendeels in dit bestemmingsplan. De Steijnlaan en Kempstraat verdelen de wijk in een noordelijk, een midden en een zuidelijk deel. Daarnaast zijn ook een drietal diagonale wegen (Schalkburgerstraat, Paul Krugerlaan en Scheepersstraat) bepalend voor de structuur van de wijk. De structuur van Transvaal is op een logische manier ingebed in het 'stedelijk weefsel' van dit gedeelte van de stad en is kenmerkend voor de periode waarin ze is ontstaan, volgens een helder patroon met gesloten bouwblokken met afwisselend 12 en 16 meter brede straten. De oorspronkelijke woonbebouwing is vrijwel geheel in drie lagen uitgevoerd. Dit creëert een intieme sfeer. De straten zijn recht en volgen merendeels de rechthoekige vorm van de wijk. Ze worden afgewisseld door diagonalen.

De structuur van het bedrijventerrein is afwijkend van de rest van Transvaal. Hier is in de jaren '80 gekozen voor een naar binnen gekeerde structuur qua bebouwing en infrastructuur. Het zoveel mogelijk afkeren naar de omliggende woonbuurten zou ertoe moeten leiden dat er zo min mogelijk overlastsituaties zouden ontstaan en dat de functies elkaar zo min mogelijk zouden beperken. Dit heeft echter geleid tot een onaangename uitstraling van achterkanten langs de Monstersestraat. De overgangen van lijn 11 bij de Steijnlaan en Delftselaan hebben een onduidelijke uitstraling qua bebouwing, gebruik en inrichting van de openbare ruimte. Door deze situatie werkt een groot deel van het bedrijventerrein als scheidend element tussen Transvaal en de Schilderswijk. Ook ter plaatse van de Haagse markt is deze scheidende werking zichtbaar door wederom achterkanten en hekwerken langs de Heemstraat.

De Monstersestraat-de Heemstraat, die onderdeel uitmaakt van onderhavig bestemmingsplan, is als belangrijk onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur in de huidige situatie nog niet te herkennen als een verbindende en kwalitatieve stedelijke lijn. Erlangs loopt wel de belangrijke tramlijn 11 tussen station HS en Scheveningen-Dorp.

De toegang tot de Haagse Markt vindt plaats via smalle doorgangen langs de 'kopbebouwing' aan het Hobbemaplein en de Hoefkade. Deze zijn functioneel krap voor een dergelijk grote markt. Dit tezamen met de weinig uitnodigende uitstraling van de kopbebouwing, zorgt voor een toekomstige opgave die in het Mastepan Lijn 11 is geagendeerd.

2.4.2 Verkeer en infrastructuur

Het plangebied wordt ontsloten door de Monstersestraat en de Heemstraat die samen het grootste deel van het plangebied omvatten. De Monstersestraat en de Heemstraat hebben binnen het plangebied een gebiedsontsluitende functie met een 50 km per uur snelheidsregime. De Delftselaan heeft binnen het plangebied een buurtontsluitende functie met eveneens een 50 km per uur snelheidsregime.

Tramlijn 11 ontsluit het plangebied en ligt parallel aan de Monstersestraat en de Heemstraat. Deze tramlijn wordt opgewaardeerd naar RandstadRail kwaliteit en geschikt gemaakt voor breed materieel. Lijn 11 heeft meerdere haltes in het gebied waaronder twee aan de kopse kanten van de Haagse markt. Tramlijn 6 en 12 volgen een deel van het tracé van lijn 11 maar volgen vanaf de Delftselaan een route via de Paul Krugerlaan. Deze tramlijnen behouden vooralsnog het huidige kwaliteitsniveau. Busroute 25 doorkruist het plan gebied ter plaatse van het Hobbemaplein.

Den Haag heeft een herkenbaar stelsel van (hoofd) fietsroutes. In het plangebied is de Monstersestraat en de Heemstraat aangewezen als onderdeel van een sterroute voor de fiets, evenals de Steijnlaan en Delftselaan. Zoals omschreven in de Haagse Nota Mobiliteit zijn sterroutes kwalitatief hoogwaardige fietsroutes die fietsers een comfortabele en snelle route bieden van en naar (delen van) het centrum. Dit betekent dat bij realisatie van deze routes er prioriteit wordt gegeven aan het fietsverkeer.

Binnen het plangebied is een betaald parkeerregime van kracht. Dit is verdeeld in verschillende zones. Voor de zone rondom de Haagse Markt geldt een specifieke marktregeling op marktdagen met afwijkende tijden ten opzichte van de andere zones.

2.4.3 Groen

Binnen het plangebied bevinden zich op de Heemstraat, het Hobbemaplein en op de Monstersestraat tot aan de Groenesteinstraat bomenrijen die onderdeel uitmaken van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

2.4.4 Water

Binnen het plangebied bevindt zich geen oppervlaktewater.

2.4.5 Bodem

Binnen het plangebied zijn zeer veel bedrijven met bodembedreigende activiteiten gevestigd (geweest). In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied zijn in het verleden al veel bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichtingen en/of bouwplannen. Op een aantal locaties is de bodem (grond en grondwater) verontreinigd met minerale olie, vluchtige aromaten en oplosmiddelen ten gevolge van lekkages en morsingen bij de bedrijfsvoering. Van deze locaties is reeds een deel gesaneerd, bij andere is de sanering in uitvoering en op een beperkt aantal locaties is nog onvoldoende onderzoek uitgevoerd.

2.4.6 Kabels en leidingen

In en in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich een 40-bar aardgasleiding en een hoogspanningsleiding.

2.5 Functionele structuur

2.5.1 Bedrijven

Een deel van het bedrijventerrein Uitenhagestraat maakt onderdeel uit van het plangebied. Daarnaast is binnen het plangebied een benzinstation zonder LPG gevestigd.

2.5.2 Cultuur en Ontspanning

Er bevinden zich geen culturele voorzieningen binnen het plangebied.

2.5.3 Detailhandel

De Haagse Markt maakt onderdeel uit van het plangebied. Daarnaast is op het bedrijventerrein Uitenhagestraat een bouwmarkt gevestigd en bevinden zich enkele detailhandelsvestigingen in de plint van de bebouwing aan het Hobbemaplein en het Hoflandplein.

2.5.4 Dienstverlening

In de plint van de bebouwing aan het Hobbemaplein en het Hoflandplein bevinden zich enkele dienstverlenende bedrijven.

2.5.5 Horeca

Op de Haagse Markt en aan het Hobbemaplein bevindt zich lichte horeca.

2.5.6 Kantoren

Binnen het plangebied bevinden zich geen zelfstandige kantoren.

2.5.7 Maatschappelijk

Binnen het plangebied zijn nabij het Hobbemaplein een vestiging van de bibliotheek en een gezondheidscentrum gevestigd.

2.5.8 Sport en recreatie

In het plangebied bevinden zich geen voorzieningen op het gebied van sport en recreatie. Direct grenzend aan het plangebied bevindt zich echter het wijkpark Transvaal waar wel mogelijkheden zijn voor sport en recreatie.

2.5.9 Wonen

Binnen het plangebied bevinden zich woningen op de verdiepingen van de bebouwing gelegen aan het Hobbemaplein en het Hoffandplein en op de verdiepingen van de bebouwing op de koppen van de markt.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer. In het geldende beleidskader zijn twee soorten beleid te onderscheiden: ruimtelijk en sectoraal beleid. De eerste paragraaf 'Ruimtelijk beleid' behandelt het ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna volgt de paragraaf 'Sectoraal beleid', waarin het specifieke beleid voor een bepaald thema uiteen wordt gezet. Voor het voorliggende bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) zijn de thema's die in de onderstaande paragrafen worden behandeld van toepassing.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte van kracht geworden. De structuurvisie vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. De visie schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies (decentraal, tenzij), minder nationale belangen te benoemen, en eenvoudigere regelgeving toe te passen. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. De structuurvisie raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) worden afgewogen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels te geven waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden. Het gaat daarbij niet alleen om procedureregels maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) moeten gemeenten rekening houden met het Barro.

Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. De projecten worden benoemd en middels digitale kaarten ingekaderd. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvanginstallaties, en het Kustfundament van belang.

Volgens het Barro zijn er in het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) geen projecten van Rijksbelang aanwezig waarmee bij de vaststelling van dit plan rekening moet worden gehouden.

3.2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de gewijzigde Visie ruimte en mobiliteit (VRM) vastgesteld, welke op 1 augustus 2014 in werking is getreden. Zij geldt ook als een structuurvisie.

De provincie stelt vast, dat de behoefte van Zuid-Hollandse inwoners en bedrijven is veranderd als het gaat om woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit. Deels liggen hieraan economische

oorzaken ten grondslag, die bijvoorbeeld leiden tot minder vraag naar kantoren en bedrijventerreinen. Deels gaat het om structurele factoren, zoals demografische ontwikkelingen en de voortschrijdende digitalisering. Om al deze redenen was een herijking en herziening van het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid gewenst. Dit heeft geleid tot de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) met daarbij de Verordening ruimte 2014, het Programma Ruimte, en het Programma Mobiliteit. De documenten vervangen de huidige Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan. De visie is ook een verkeer- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer.

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De VRM geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

1. Ruimte bieden aan ontwikkelingen;
2. Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
3. Allianties aangaan met maatschappelijke partners;
4. Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Het Programma Ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiewijze om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiewijze uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

In het Programma Mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

In de Verordening ruimte 2014 worden gelet op het provinciaal belang regels gesteld aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Onderdelen daarvan zijn flexibeler dan voorheen: het doel staat voorop en niet de manier waarop dat doel bereikt moet worden. Waar duidelijkheid gevraagd is, stelt de provincie vanuit bovenlokaal belang en wettelijke taken kaders en randvoorwaarden aan ruimtelijke plannen. De provincie heeft in de Verordening ruimte 2014 onder meer regels opgenomen over kantoren, bedrijven, detailhandel, glastuinbouw, boom- en sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen - en landgoedbiotopen. Daarnaast is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van het Rijk van belang. Hierin zijn regels vanuit Rijksbelang opgenomen waar provinciale verordeningen aan moeten voldoen. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid-Holland vloeien rechtstreeks voort uit het Barro, zoals regels over de Ecologische Hoofdstructuur.

Het volledige juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om de Verordening ruimte 2014, het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in de Programma's ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals

verwoord in de Provinciale Structuurvisie en Verordening.

3.2.3 Regionaal beleid

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor:

- de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden
- het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie;
- lokale plannen, zoals bestemmingsplannen.

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

Voor de verschillende beleidsectoren worden de gemeentelijke programma's gemonitord en periodiek binnen Haaglanden op elkaar afgestemd. Dit geldt men name voor Kantoren, bedrijventerreinen, leisurevoorzieningen en detailhandel.

Het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) is in overeenstemming met het regionaal beleid zoals verwoord in het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 *Wéreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020*

Op 17 november 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Structuurvisie Den Haag 2020 vastgesteld: de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020. De ambitie is om van Den Haag een 'Wéreldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag te benutten: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie.

De structuurvisie gaat uit van een lichte groei van het aantal inwoners (nu ca 500.000) en een groei van het aantal arbeidsplaatsen in 2020. Dat betekent dat er ca 40.000 woningen moeten worden toegevoegd in de bestaande stad, door verdichting. In de structuurvisie wordt de Wéreldstad aan Zee vorm gegeven door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan).

Het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) is voor een deel gelegen in de kanszone Lijn 11-zone. In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt. De ontwikkeling van het Multicultureel Vrijtijds Centrum Transvaal (MVC) en de ophoging van de bedrijfsbebouwing in combinatie met de teruglegging van de rooilijn langs de Monstersestraat volgen uit het Masterplan.

3.2.4.2 *IpSO 2015*

Het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO) geeft inzicht in de ruimtelijke agenda van Den Haag en de bijbehorende fysieke investeringsprojecten. Het coalitieakkoord "Vertrouwen op Haagse Kracht" formuleert een nieuwe ruimtelijke opgave. Het IpSO 2015 biedt een samenhangend inzicht in de lopende projectenportefeuille en kijkt vooruit naar nieuwe investeringen. De projectenportefeuille wordt beoordeeld in het licht van ambities, marktomstandigheden en beschikbare middelen. Tegelijkertijd met dit IpSO wordt financieel gerapporteerd over de lopende gemeentelijke projecten. Conform de beheersregels Grondexploitaties 2012 zijn de Meerjaren Prognose Grondexploitaties en de rapportages Grip op Grote Projecten bijlagen bij het IpSO. Het IpSO 2015 heeft geen direct relatie tot het plangebied Transvaal (Lijn 11 zone).

3.2.4.3 Agenda voor de Haagse Verdichting

De 'Agenda voor de Haagse Verdichting' is op 28 mei 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De agenda is een thematische uitwerking van de Structuurvisie en dient als leidraad voor de binnenstedelijke verdichting in Den Haag tot 2020. Door middel van verdichting kan de bevolkingsgroei binnen het bestaande stedelijke gebied opgevangen worden. Daarnaast kan verdichting worden aangegrepen om de stedelijke kwaliteit van Den Haag te versterken.

De Haagse Verdichting houdt voor Transvaal (Lijn 11 zone) in dat invulling wordt gegeven aan:

- optoppen (vijf bouwlagen);
- dubbel grondgebruik.

Een extra bouwlaag levert een bijdrage aan de binnenstedelijke verdichtingopgave door toevoeging van bouwvolume daar waar dat wenselijk, mogelijk en verantwoord is. In dit bestemmingsplan is geen regeling voor dakopbouwen opgenomen.

3.2.4.4 Masterplan

Het gemeentebestuur heeft een Masterplan opgesteld voor de zogenoemde 'Lijn 11 Zone, Transvaal en Regentesse Zuid'. Dit is één van de ontwikkelingsgebieden van de 'Structuurvisie Den Haag 2020'.

De wijken Transvaal en Regentesse Zuid liggen langs de route van tramlijn 11 en staan centraal in het masterplan. Dit plan is in december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. In dit plan zijn '7 parels' beschreven.

7 parels:

In Regentesse Zuid ligt een deel van het industrieel en cultureel erfgoed van Den Haag. De 2 parels voor dit gebied zijn:

1. Wonen in het groen rond Park de Verademing
2. Creatief werken en wonen rond de energiecentrale, op het voormalig Gemeentelijk Industrie Terrein

In Transvaal liggen de andere 'parels' van de Lijn 11 zone:

3. Het werkterrein van Transvaal aan de Uitenhagestraat
4. Transvaal Noord
5. Paul Krugerlaan
6. Multicultureel Vrijtijdscentrum Transvaal
7. Haagse Markt

De gemeente hanteert voor de Lijn 11 zone drie algemene uitgangspunten. Er moet meer ruimtelijke samenhang in het gebied komen. Daarnaast wil de gemeente een fors aantal woningen toevoegen en de werkgelegenheid verbeteren. Deze uitgangspunten komen terug in een zestal ambities.

Economie: werken voor en in de buurt

In de Lijn 11 zone en de omliggende wijken heerst hoge werkloosheid. De gemeente stelt zich ten doel door de ontwikkeling van het werkterrein Uitenhagestraat, het Gemeentelijk Industrie Terrein (GIT) en de bouw van een Multicultureel Vrijtijdscomplex, de werkgelegenheid voor laaggeschoolden te bevorderen. De positie van jongeren vraagt extra aandacht.

Wonen: nieuwe bewonersgroepen aantrekken

Voor de Lijn 11 zone bestaat een grote bouwopgave. De bedoeling daarvan is niet alleen om bestaande bewoners doorgroeimogelijkheden te bieden, maar ook om nieuwe bewonersgroepen aan te trekken en daardoor dit gebied een positieve impuls te geven.

Verkeer: ontsluitingen verbeteren

Het autoverkeer moet zo veel mogelijk via de hoofdroutes in de Lijn 11 zone worden ontsloten. Fietsen en openbaar vervoer moeten gestimuleerd worden. Het tracé van de tramlijn kan eenvoudig opgewaardeerd worden tot RandstadRail. Daarmee ontstaat een goede verbinding tussen het achterland, de Haagse Markt en Scheveningen.

Openbare ruimte: samenhang creëren

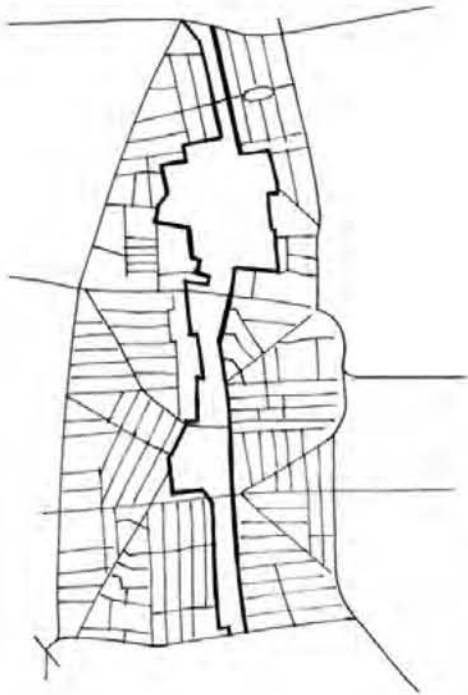
Alle stedenbouwkundige kwaliteiten en kansen in Transvaal en Regentesse Zuid moeten zichtbaarder worden en elkaar door ruimtelijke ingrepen gaan versterken.

Cultuur, sport en recreatie: mensen verbinden

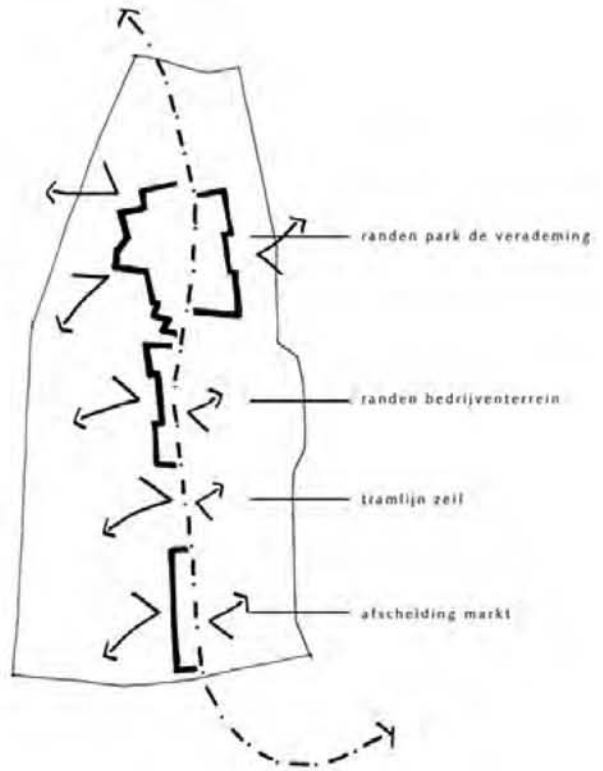
De kwaliteiten in de Lijn 11 zone – multicultureel in Transvaal en creatief in Regentesse Zuid – vragen om een concrete, ruimtelijke vertaling. Dat kan in de vorm van een mooie openbare ruimte met uitnodigende ontmoetingsplekken, aandacht voor architectuur en kunst, ruimte voor evenementen en tentoonstellingen, en de vestiging van creatieve bedrijven rond de Energiecentrale.

Duurzaamheid: water en groen ontwikkelen

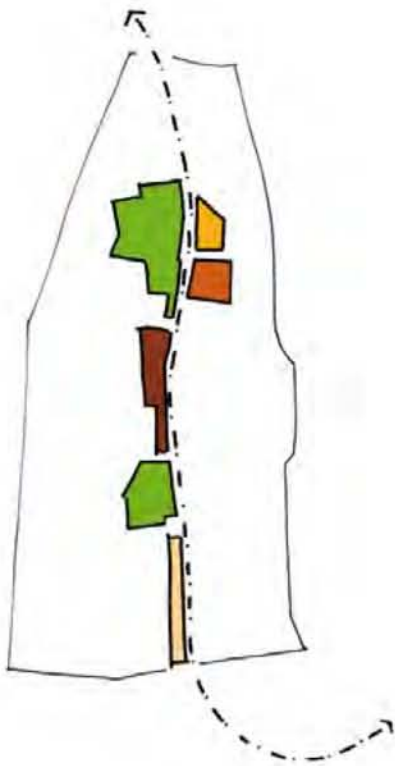
De gemeente wil Den Haag ontwikkelen tot een duurzame Wéreldstad aan Zee. Voor de Lijn 11 zone onderzoekt de gemeente hoe ze duurzaam om kan gaan met energie en water. Ze ontwikkelt groene en blauwe verbindingen. Daarnaast stimuleert ze het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets.



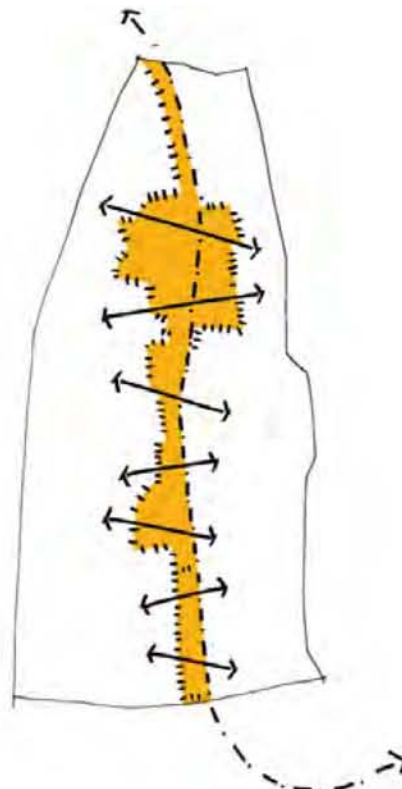
grote ruimte in hecht netwerk



barrières



verschillende functionele gebieden



aantrekkelijke randen en meer verbindingen

Ontwikkelingen Transvaal

De Paul Krugerlaan is inmiddels veranderd tot een aantrekkelijke winkelstraat met een bijzonder, eigen en kleurrijk karakter.

- De Haagse Markt kan een nog grotere trekpleister worden voor Hageenaars én toeristen
- In Transvaal wordt verder gedacht aan een multicultureel vrijetijdscomplex met onder andere een hotel, een grand café, restaurant en ruimtes voor congressen, theatervoorstellingen en workshops
- Transvaal Noord wordt opgeknapt tot een 'schone, hele en veilige' woonbuurt
- Het werkterrein Uitenhagestraat wordt onder handen genomen om op die manier een belangrijke motor te blijven voor de werkgelegenheid en economie van de wijk.

Barrières opheffen:

- Bij realisatie van het Multicultureel Vrijetijdscomplex zal ruimte worden gecreëerd om op de hoek met de Uitenhagestraat/Monstersestraat de Steijnlaan ruimtelijk aan te laten sluiten op de 's Gravenzandelaan.
- De huidige kopgebouwen bij de Haagse Markt zorgen voor een nauwe toegang van de achterliggende Haagse Markt en hebben geen uitnodigende werking of uitstraling hiervoor. Daarom is in het masterplan lijn 11 deze bebouwing geagendeerd voor sloop-nieuwbouw ten behoeve van echte poortgebouwen die optimaal toegang bieden tot de markt. De poortgebouwen zullen blikvangende en uitnodigende entrees worden, bevatten een gemengd programma van functies en mogen het verblijfsklimaat van de markt niet aantasten.

3.3 Sectoraal beleid

3.3.1 Bebouwing

Rijksbeschermd stadsgezicht

De Monumentenwet 1988 omschrijft een beschermd stadsgezicht als 'groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke en structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke waarde of cultuurhistorische waarde (..)' en dat vanwege dit algemene belang door de minister van OC&W en de minister van VROM als zodanig is aangewezen.

Transvaal (Lijn 11 zone) maakt geen deel uit van het rijksbeschermd stadsgezicht.

Gemeentelijk beschermd stadsgezicht

Transvaal (Lijn 11 zone) maakt geen deel uit van het gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

Monumentale gebouwen

Wijziging van een rijks- of gemeentelijk monument is zonder een vergunning van het bevoegd gezag verboden (artikel 11 van de Monumentenwet 1988 of artikel 9 van de Monumentenverordening Den Haag). In paragraaf 2.3.1.2 worden de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

3.3.2 Verkeer en infrastructuur

3.3.2.1 Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

In juni 2005 heeft het algemeen bestuur van Haaglanden de "Regionale Nota Mobiliteit" (RNM) vastgesteld. Het verschijnen van het nieuwe Regionale Structuurplan en van de Nationale Nota Mobiliteit vormden vervolgens aanleiding om de RNM al snel weer te actualiseren. Dat is gebeurd door vaststelling van het 'supplement' op de RNM in 2008. De RNM richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020. De Regionale Nota Mobiliteit geeft aan dat er in de komende jaren veel maatregelen genomen moeten worden om de toename van de mobiliteit op te kunnen vangen en de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan daarin centraal. De belangrijkste doelen voor de regio zijn: 40% meer reizigers in het openbaar vervoer en 30% meer gebruik van de fiets in 2020, kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto vooral in de spits, minder verkeersslachtoffers en een beter en gezonder leefklimaat. Het uitvoeringsprogramma laat zien welke concrete projecten het stadsgewest en de andere overheden in de regio Haaglanden uitvoeren om de ambities van de Regionale Nota Mobiliteit te realiseren. De Regionale Nota Mobiliteit is de regionale vertaling van de plannen uit de landelijke Nationale Nota Mobiliteit (2005) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijksbeleid voor mobiliteit en bereikbaarheid is in 2012 vervangen door de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.3.2.2 Gemeentelijk beleid

Verkeer algemeen

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden. In de Structuurvisie Den Haag 2020 (Wéreldstad aan Zee) heeft de gemeenteraad de ambities voor de toekomst van de stad vastgesteld. Den Haag wil groeien en aantrekkelijk blijven als stad om in te wonen, werken en leven. Om al deze wensen te kunnen verenigen, is een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer noodzakelijk.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de nota "Haagse Nota Mobiliteit". Deze is op 22-9-2011 door de gemeenteraad vastgesteld. De visie in de nota is er op gericht om van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, door te zorgen voor goede voorzieningen voor voetgangers, en het bundelen en ordenen van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuze kunnen maken. De maatregelen die genomen worden moeten voldoen aan de milieu- en inpassingseisen.

Het parkeerbeleid is er op gericht om het evenwicht te herstellen tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen met name ook binnen die woongebieden waar de parkeerdruk hoog is.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt als drager van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio een belangrijke rol in het verkeer en vervoer. Een stelsel van verbindende en ontsluitende openbaar vervoerlijnen dient er voor te zorgen dat gebundelde vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, verplaatsingen van en naar het centrum met de hoofdstations en andere belangrijke attractiepunten, op een goede, aantrekkelijke en snelle manier worden bediend.

In paragraaf 2.4.2 zijn de tram-en busroutes voor het gebruik van OV binnen het plangebied aangegeven. Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden.



Streefbeeld openbaarvervoernetwerk

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------------------|
| | Intercity/Stedenbaan | | RandstadRail airportshuttle |
| | RandstadRail regiokwaliteit | | toeristische ontsluiting Scheveningen |
| | RandstadRail agglोकwaliteit | | IC-station |
| | HOV-tangent | | Stedenbaan station |
| | HOV-bus | | regionaal knooppunt |
| | stadstram | | met P+R-voorziening |
| | RandstadRail studietraject | | centrale zone |

Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn.

Het stelsel van stedelijke en regionale hoofdwegen zorgt voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. De gewenste doorstroomsnelheid op de stedelijke hoofdwegen is 20-25 km/u. Voor de regionale hoofdwegen geldt binnen de stad een gewenste doorstroomsnelheid van 35-40 km/u. De stedelijke en regionale hoofdwegen hebben de bestemming Hoofdverkeersweg.

In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als “stadslaan” : wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone, voor zover dat nog niet gebeurd is. Aan de doorstroming van het autoverkeer op de wijkontsluitingswegen en de erftoegangswegen worden geen specifieke eisen gesteld. Hier geldt 'maatwerk', afhankelijk van de situatie.



Hoofdstructuur wegverkeer

-  (inter)nationale hoofweg
-  regionale hoofweg
-  stedelijke hoofweg
-  wijkontsluitingsweg
-  internationale ring
-  centrumring
-  tracé onderzoeken i.k.v. gebiedsontwikkeling

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente

Den Haag. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofdfietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden.

Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte.



STREEFBELD FIETS

- Sterroute
- hoofdfietsroute
- recreatieve fietsroute
- ← → zoekgebied hoofdfietsroute
- ← → zoekgebied recreatieve fietsroute
- fietsenstalling bij voorziening
- uitbreiding stallingscapaciteit bij station

Parkeren

Het parkeren en stallen van auto's neemt een belangrijke plaats in binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. In de nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" is het algemene parkeerbeleid vastgelegd. Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingdichtheden leiden zonder adequate parkeervoorzieningen tot een vaak te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

De parkeernormen en de toepassing ervan zijn uitgewerkt in de beleidsnota: "Nota Parkeernormen Den

Haag" (vastgesteld in de raadsvergadering van 10 november 2011). Nieuwbouw- en verbouwplannen worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen.

Het kan zijn dat in de visie van de initiatiefnemer de genormeerde parkeerbehoefte van de in het plan opgenomen functies afwijkt van de werkelijke parkeerbehoefte. Het is dan aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen en goed te onderbouwen.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen. Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn. Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen.

Aan de hand van de informatie wordt vastgesteld hoeveel parkeerplekken de initiatiefnemer op eigen terrein moet realiseren.

Parkeernormen

Bij woningbouw is het gemiddelde autobezit uitgangspunt voor de hoogte van de parkeernorm. Het gemiddelde autobezit hangt af van de oppervlakte van de woning, de plek in de stad en het type woning. Voor werken, winkels en andere voorzieningen is de functie van het gebouw en de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bepalend voor de parkeernorm. Bij knooppunten van het openbaar vervoer geldt een lagere norm dan op plekken die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De parkeernormen worden uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per woning, en bij de -meeste- overige de functies in het aantal parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlak.

Het inlegvel met de parkeernormen uit de nota Parkeernormen Den Haag is in dit bestemmingsplan in bijlage 4 opgenomen.

In de gebruiksregels van de voorschriften is het verder mogelijk om de parkeernormen en/of het toepassingskader te wijzigen indien daar aanleiding toe bestaat en er een bestuurlijk besluit aan ten grondslag ligt.

Fiets parkeren

De gemeente Den Haag wil het fietsgebruik in de stad stimuleren en zet daarbij in op een groter aandeel fiets. De aanwezigheid van goede parkeervoorzieningen is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast komt de kwaliteit van de openbare ruimte steeds vaker in het gedrang door de grote hoeveelheden geparkeerde fietsers. Om die reden stelt de gemeente bij de nieuwbouw van woningen de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen. Dit is vastgelegd in het bouwbesluit (art. 4.31). In bijlage 5 zijn fietsparkeernormen opgenomen die gebruikt dienen te worden bij de berekening van de parkeerbehoefte voor het realiseren van fietsvoorzieningen bij nieuwbouw.

3.3.3 Wonen

3.3.3.1 Woonvisie Den Haag 2009-2020

Het uitgangspunt van de Woonvisie Den Haag 2009-2020 (vastgesteld in de gemeenteraad op 19 november 2009) is om tot en met 2020 de toename van het aantal inwoners vast te houden door genoeg geschikte woningen te blijven bouwen. Deze selectieve bevolkingsgroei is vooral gericht op het behouden en aantrekken van midden- en hogere inkomensgroepen. Tegelijkertijd moeten er voldoende, goede goedkope woningen beschikbaar zijn voor huishoudens met lage inkomens. Om dit te bereiken zet de gemeente in op meer variatie van woningtypen en meer milieubewust bouwen. Daarbij richt de gemeente zich op de stedeling: mensen die bewust kiezen voor de stad met de daarbij behorende goede voorzieningen en diverse woonsferen.

Voor de lange termijn gaat de gemeente uit van een gemiddeld nieuwbouwprogramma van 2.500 woningen. De productie op de Vinex-locaties is bijna klaar. Het merendeel hiervan zal daarom in de

bestaande stad moeten worden gebouwd. Daarbij wordt ingezet op differentiatie in architectuur en woningtypen.

Den Haag kiest ervoor om een geconcentreerde centrumstad te zijn, met stedelijke dichtheden, een hoogwaardige openbare ruimte en een grote verscheidenheid aan woonmilieus en woonsferen. Qua woongebieden heeft Den Haag al een breed scala te bieden, zoals stedelijk wonen in de binnenstad, groen wonen in de stad en ontspannen wonen aan zee. Maar is het nu zaak dat elke sfeer ook meer de kwalitatief bijpassende woningen krijgt die daarbij horen. Mensen die in een stad wonen of willen wonen, hebben immers verschillende woonwensen. Daar moet meer op worden ingespeeld door meer keuzemogelijkheden te bieden.

Kwetsbare wijken en buurten en functioneel verouderde gebieden vragen om versterking en vernieuwing. Ook in de komende jaren zal door middel van herstructurering meer differentiatie moeten worden aangebracht: verschillende woningtypes, huur en koop, goedkoop en duur. Deze vernieuwing leidt tot een afname van het aantal goedkope woningen in deze eenzijdige buurten en wijken. Deze afname moet elders in de stad, maar ook in de regio, worden gecompenseerd. In de kwetsbare particuliere wijken krijgt de woontechnische verbetering van de woningvoorraad en de woonomgeving hoge prioriteit. Daarnaast worden een aantal verouderde bedrijventerreinen getransformeerd naar nieuwe stedelijke woonmilieus.

Den Haag hecht veel belang aan duurzaamheid. Niet alleen uit milieuoverwegingen, maar ook uit het oogpunt van toekomstige betaalbaarheid. Er wordt verwacht dat de energiekosten al voor 2020 het grootste deel van de woonlasten zullen beslaan. Ook daarom wil Den Haag in 2020 een CO₂-reductie van 30 procent ten opzichte van 1990 behalen in de verwarming van woningen.

Het grotere gebied waar het plangebied een onderdeel van is wordt in de Woonvisie aangeduid als centrumstedelijk woonmilieu met als woonsfeer 'Kleurrijk en levendig wonen'. Het bestemmingsplan Transvaal Lijn 11-zone voorziet bij recht niet in een woningbouwontwikkeling. In de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen ten behoeve van de realisatie van het Multicultureel Vrijetijds Centrum worden wel maximaal 150 woningen mogelijk gemaakt.

3.3.4 Economie

Algemeen: beleidsvisie Kracht van Kwaliteit

De economische visie van Den Haag is vastgelegd in de nota "Kracht van kwaliteit". Deze nota is door de Raad vastgesteld op 6 oktober 2011 (RV 126_2011, RIS 181227).

De toekomst voor de Nederlandse economie in de mondiale concurrentiestrijd ligt bij kennis, creativiteit en stedelijke kwaliteit. De uitdaging voor de stad Den Haag is om de omstandigheden te creëren waarbij de economie van de stad ook op de langere termijn kansen biedt voor werk, inkomen en ontplooiing van alle Haagse burgers.

De strategie voor de Haagse economie kan worden samengevat in de volgende speerpunten:

- Internationale stad van Vrede en Recht – de unieke branding van Den Haag;
- Kracht van de stad: quality of life – aantrekkelijke stad voor werkers, bewoners en bezoekers;
- Economische structuur – sterke clusters, vitaal midden- en kleinbedrijf;
- Arbeidsmarkt – talent en vakmanschap

In deze paragraaf worden het economisch beleid ten aanzien van detailhandel, bedrijven en horeca nader beschreven. Daarbij wordt specifiek ingegaan op de betekenis van dit beleid voor dit bestemmingsplan.

3.3.4.1 Bedrijven

Regionaal en provinciaal bedrijventerreinenbeleid

De regionale productie en werkgelegenheid is voor ruim een kwart aangewezen op bedrijventerrein. Behoud en uitbouw van dit segment van de economie van Haaglanden vraagt dus ook voor de toekomst om een gevarieerd aanbod aan ruimte.

De regionale bedrijventerreinenstrategie bevat naast de ruimtelijk-economische programmering van de regionale bedrijventerreinen ook een afspraak over compensatie van verlies van binnenstedelijk bedrijventerrein. De Haagse bedrijventerreinen Fruitweg, Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek en Uitenhagestraat zijn opgenomen in de categorie "Herstructurering ten behoeve van behoud van bedrijventerreinfunctie". Binckhorst is opgenomen in de categorie "Transformatie naar gemengd gebied" (p. 148). Transformatie kan alleen plaatsvinden bij voldoende compensatie van bedrijfsruimte elders in de gemeente en/of regio. Aantasting van het huidige areaal bedrijventerrein wordt onderworpen aan een "nut-en noodzaakanalyse" met als insteek "nee, tenzij". (p. 145)

Deze aanvullingen zijn opgenomen in het regionaal structuur plan (RSP). Over Scheveningen Haven is in de tekst van het RSP opgenomen dat gezien het specifieke karakter het te transformeren zeehaven terrein in Scheveningen Haven gecompenseerd kan worden in de Rijnmond.

Het RSP geldt als een structuurvisie, zoals is omschreven in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Het provinciale beleid (Verordening Ruimte) heeft een bedrijventerreinkaart vastgesteld met aangewezen gebieden voor bedrijventerreinen. Hier gelden de volgende spelregels voor:

- nieuwe bestemmingen voor bedrijventerreinen zijn pas mogelijk als aangetoond is dat er behoefte is;
- nieuwe bestemmingen voor (bedrijfs)woningen op bedrijventerreinen zijn niet mogelijk. Woonwerkseenheden mogen alleen onder strenge voorwaarden op delen van bedrijventerreinen en
- de hoogst mogelijk milieucategorie uit de Staat van bedrijfsactiviteiten moet mogelijk zijn op bestemmingen voor bedrijventerreinen. Alleen onder voorwaarden kan hiervan afgeweken worden.

Voor de genoemde voorwaarden wordt verwezen naar de Verordening Ruimte, van de provincie Zuid-Holland.

Daarnaast hebben de gemeenten Den Haag, Delft, Rijswijk, Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp met elkaar afspraken gemaakt in vorm van een intentieovereenkomst om werkgelegenheid in de regio te behouden en uit te breiden. De samenwerking kent een aantal fasen:

1. gezamenlijk onderzoek 'mismatch' en kennisdeling
2. gezamenlijke aanpassing programmering en planning bedrijventerreinen
3. gezamenlijke, meer onderscheidende profilering bedrijventerreinen. Meer focus op middensegment ("werkterreinen") en minder op het hoogwaardige of topsegment.

De komende tijd staat in het teken van een veranderende werkwijze (gezamenlijk in plaats van individueel en vraaggericht in plaats van aanbodgericht) en gezamenlijke proactieve acquisitie.

Stedelijk bedrijventerreinenbeleid

Bedrijventerreinen zijn belangrijk voor de werkgelegenheid binnen de gemeente Den Haag. Van de ruim 255.000 arbeidsplaatsen in de stad bevinden er zich ruim 34.000 op de bedrijventerreinen, hetgeen neerkomt op ruim 13% van de totale werkgelegenheid (op 1 januari 2012).

Het beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om de ondernemers die gebonden zijn aan de stad in de stad zelf te faciliteren. Hiervoor zijn de bedrijventerreinen Uitenhagestraat, Laakhaven-Centraal en een gedeelte van de Binckhorst (tot 2020) aangewezen. Voor de niet direct aan de stad gebonden bedrijvigheid zijn de bedrijventerreinen Forepark-Middenweg, de bedrijfslocaties in de wijk Ypenburg, Westmietweg I, II en III, Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek en Scheveningen-Haven aangewezen. Deze gebieden fungeren als opvang voor bedrijven die niet makkelijk zijn te mengen met andere functies zoals wonen.

Door de in het verleden doorgevoerde scheiding van functies wordt de stad gekenmerkt door monofunctionele gebieden. Binnen de woonwijken is weinig ruimte voor werkfuncties gecreëerd en de bedrijventerreinen zijn gebieden waar overdag nog wel sprake is van een zekere levendigheid, maar waar 's avonds nauwelijks activiteiten zijn. De toenemende leegstand van vooral kantoorpanden op de bedrijventerreinen zorgt voor minder activiteiten en voor troosteloze plekken op de bedrijventerreinen. Het beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om op de bedrijventerreinen te komen tot meer menging van functies. Dat kunnen functies zijn in de sfeer van horeca, wonen en logies. Het mengen moet wel op een dusdanige wijze gebeuren dat de verschillende functies elkaar niet in de weg zitten en

er mag geen sprake zijn van oneigenlijke concurrentie met vestigingen in bijvoorbeeld de binnenstad (logies). Om de bestaande bedrijventerreinen vitaal te houden wordt niet alleen aandacht besteed aan functiewijziging, maar ook aan herstructurering ten behoeve van het behoud van de bedrijvenbestemming.

Om de economische structuur van de gemeente vitaal te houden is er ook aandacht voor het realiseren van nieuwe bedrijfslocaties. In de nota Bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005 -2020 en de Update bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005-2020 (rv 19, 2007) wordt aangegeven hoeveel hectare bedrijventerrein op welk moment en van welke kwaliteit op de markt aanwezig moet zijn om de economische structuur vitaal te houden voor de periode tot 2020.

Functiemengingstrategie

De gemeente Den Haag heeft een verdichtingsopgave. Om deze verdichtingsopgave te realiseren en het grondgebruik te optimaliseren wordt veel gedacht aan functiemenging. In de notitie 'Functiemengingstrategie: Mengen van bedrijven en wonen' komt de functiemenging van praktijk-kantoor- en bedrijfsruimte met wonen aan de orde.

Menging kan plaatsvinden op het niveau van een pand, een blok of een heel deelgebied. De omvang is afhankelijk van het type locatie. Een werkruimte (kantoor/bedrijf/praktijk) kleiner dan ongeveer 100 m² mag gevestigd zijn in woonstraten. Voor een werkruimte tussen 100 en 500 m² geldt dat deze langs de doorgaande wegen een plaats kan krijgen. Bedrijven die groter zijn dan 500 m² zouden op een bedrijventerrein of kantorenlocatie een plaats moeten krijgen.

Ten aanzien van functiemenging heeft de VNG een handreiking opgesteld waarmee bedrijven (gelet op hinder en gevaar) goed zijn in te passen in een woonomgeving. In de 'staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging' is deze handreiking toegepast. Deze laat zien welke bedrijfstypen in dit gebied zijn toegelaten. Deze is in de bijlage te vinden.

Bij de functiemenging op blok- en pandniveau is in de Functiemengingstrategie gesteld dat de kansen voor combinatiegebouwen met praktijk - en kantoorruimte (tandarts, kapper en accountantskantoor) en wonen benut moeten worden. Het gaat hier dus minder om bedrijfsruimte zoals opslag-, productie- en distributieruimte. Zie hiervoor ook de 'Staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging' in de bijlage.

De algemene richtafstandenlijst uit de VNG-handreiking, vermeldt de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst met een afstandstap worden verminderd. Deze staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. Ze vermeldt welke bedrijfsactiviteiten uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in gebieden met functiemenging (stadscentra, winkelcentra, woonwerkgebieden met kleinschalige vooral ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies), mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Het kan daarbij gaan om bestaande gebieden met functiemenging en om gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd. Een specifieke staat van Bedrijfsactiviteiten is wenselijk omdat de activiteiten in dergelijke functiemengingsgebieden qua schaal sterk kunnen verschillen van de activiteiten op bedrijventerreinen.

In vervolg op de Functiemengingstrategie is een actieprogramma opgesteld, waarin maatregelen staan om beter te voorzien in de behoefte aan ruimte voor ambachtelijke kleinschalige bedrijfsruimte in de stad (B&W, 2011 Commissiebrief ambachtelijke bedrijfsruimte). In de Commissiebrief is bovendien een definitie van ambachtelijke bedrijfsruimte vastgesteld:

(uit: Commissiebrief Actieprogramma Kleinschalige Bedrijfsruimte, vastgesteld door B&W gemeente Den Haag, 9 dec 2011, RIS 181978): "Onder kleinschalige bedrijfsruimte wordt verstaan een verblijfsruimte, waarin werkzaamheden overwegend zijn gericht op vervaardiging, verwerking en/of opslag en distributie van goederen. Te denken valt aan ruimten voor aannemers, loodgieters, ambachten, drukkerijen, bouw, groothandel, kleine industrie, reparatie etc. Kantoren en panden waar kantoorachtige activiteiten plaats vinden, behoren niet tot de definitie van bedrijfsruimte. Ook winkels en horecapanden, showrooms met verkoop aan particulieren en andere bebouwing met een commerciële functie ten behoeve van de finale consument vallen buiten deze categorie."

Er is in de staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging gekozen voor een andere categorie aanduiding dan in de algemene richtafstandenlijst:

- a. Categorie A betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend;
- b. Categorie B betreft de activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden;
- c. Categorie C betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor de toelaatbaarheid van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

- a. het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- b. productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- c. de activiteiten (inclusief opslag) geschieden hoofdzakelijk inpandig;
- d. activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

3.3.4.2 Detailhandel

Provinciaal detailhandelbeleid

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Het provinciale detailhandelsbeleid, binnen de VRM vastgelegd in het Programma Ruimte, is erop gericht om de detailhandelsstructuur zoveel als mogelijk te versterken door deze vooral kwalitatief te verbeteren en de beschikbaarheid en bereikbaarheid van detailhandelsvoorzieningen te garanderen. Voor alle winkelgebieden, zowel regulier als perifeer, geldt dat kwalitatieve verbetering leidend is ten opzichte van kwantitatieve versterking. Dit ter voorkoming van verdere leegstand en het disfunctioneren van de structuur.

De provinciale detailhandelsstructuur bestaat uit drie categorieën: 'te ontwikkelen centra', 'te optimaliseren centra' en de 'overige aankoopplaatsen'. De eerste twee categorieën omvat het geheel aan hoofd- en ondersteunende centra met een bovenlokale functie. De overige aankoopplaatsen vervullen een lokale functie.

Te ontwikkelen centra

Voor deze categorie centra wordt gestreefd naar een opwaardering van de detailhandelsfunctie in termen van kwaliteit (winkelbestand en openbare ruimte), parkeren en bereikbaarheid en imago/beleving. Onder voorwaarde van het toepassen van de Ladder voor duurzame verstedelijking, kan voor deze categorie sprake zijn van uitbreiding van het winkelareaal. Het gaat om de volgende locaties:

8. Internationale centra: Den Haag centrum en Rotterdam centrum;
9. Nieuwe centra: Zoetermeer Stadshart, Rijswijk in de Bogaard, Rotterdam Alexandrium I, Rotterdam Zuidplein en Leidschendam Leidsenhage;
10. Historische binnensteden: Leiden centrum, Delft binnenstad, Dordrecht binnenstad en Gouda binnenstad.

Te optimaliseren centra

De andere aankoopplaatsen met een bovenlokale functie krijgen de status 'Optimaliseren' volgens het 'nee-tenzij-principe'. Dit betekent dat gewerkt wordt aan de verbetering van de (concurrentie)positie met alle denkbare middelen, in principe zonder netto toevoeging van winkelmeters. Een eventueel beperkte uitbreiding van winkelmeters staat in het teken van structuurverbetering van het centrum.

Overige aankoopplaatsen

De overige aankoopplaatsen zullen veelal niet in omvang kunnen groeien omdat zij soms minder toekomstperspectief hebben. Zij komen dan in aanmerking voor herstructurering (facelift, herprofilering of functieverandering) met aandacht voor de leefbaarheid van kleine kernen en buurten. Voor deze categorie centra kan eventuele groei van het winkeloppervlak in de volgende drie situaties aan de orde zijn:

1. Mede uit het oogpunt van leefbaarheid, kan dynamiek in de dagelijkse sector binnen de bestaande structuur in principe de ruimte worden geboden.
2. Het voorzieningenniveau houdt logischerwijs niet altijd gelijke tred met de bevolkingsgroei. Een sterke bevolkingsgroei (die recent plaats heeft gevonden of aanstaande is) kan daarom een rechtvaardiging bieden voor een beperkte toename van het winkeloppervlak.
3. Saldering als gevolg van herstructurering kan tot slot eveneens een reden zijn voor een beperkte toename van het winkeloppervlak.

In de toelichting op het bestemmingsplan dient ingegaan te worden op eventuele toename van de leegstand en de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van het verzorgingsgebied alsmede mogelijkheden voor saldering. Indien een ontwikkeling bovengemeentelijke effecten met zich meebrengt, is regionale afstemming nodig. De provincie beoordeelt de toelichting op het bestemmingsplan waarin de uitkomsten van deze regionale afstemming zijn opgenomen.

Vanwege de bovenlokale ruimtelijke effecten van grootschalige detailhandelsontwikkelingen, vindt de provincie het van belang dat nieuwe grootschalige ontwikkelingen in regionaal verband worden afgestemd. In de Verordening ruimte is aangegeven dat nieuwe detailhandel binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie moet worden gerealiseerd. Voor (ontwerp)-bestemmingsplannen die nieuwe detailhandel groter dan 2000 m² bruto vloeroppervlak binnen de centra mogelijk maken, moet worden aangetoond dat het woon- en leefklimaat en de ruimtelijke kwaliteit niet onevenredig wordt aangetast. Het gaat daarbij onder meer om het voorkomen van onaanvaardbare leegstand. Met het oog hierop is advies nodig van het Regionaal Economisch Overleg (REO) en wordt zonodig een distributieplanologisch onderzoek (DPO) uitgevoerd. De provincie biedt ruimte voor een aantal uitzonderingen op de hoofdregel dat detailhandel in de bestaande centra moet plaatsvinden.

Vanuit ruimtelijke overwegingen en het beleid om bedrijventerreinen voor reguliere bedrijven te behouden, wordt uitbreiding van de perifere, solitaire en verspreide detailhandel zeer terughoudend benaderd. Buiten de centra van steden, dorpen en wijken wordt alleen ruimte geboden aan enkele specifieke branches die vanwege aard of omvang van de goederen niet goed inpasbaar zijn in centra.

Het huidige winkeloppervlak kan in omvang verminderd worden om de detailhandelsstructuur ruimtelijk optimaal te kunnen laten functioneren. De regio Haaglanden vormt hierop een uitzondering. Door vermindering van winkeloppervlak en planvoorraad wordt verder disfunctioneren van de detailhandelsstructuur voorkomen en de ruimtelijke kwaliteit niet verder aangetast. Het overzicht van de winkelleegstand toont de noodzaak aan om detailhandelsontwikkelingen vooral te concentreren in de provinciale structuur voor reguliere detailhandel en op PDV-locaties en tegelijkertijd het (plan)aanbod te reduceren.

Regionaal beleid

Het Stadsgewest Haaglanden heeft op 27 november 2013 de Regionale structuurvisie detailhandel 2013-2020 vastgesteld. Het Stadsgewest streeft naar kwalitatieve versterking van het winkelaanbod in de regio, om ruimte te bieden aan (de groei van) de consumentenvraag vanuit Haaglanden en omgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. Vanuit deze visie op detailhandel adviseert het Stadsgewest de provincie Zuid-Holland over detailhandelsontwikkelingen en -initiatieven in de regio. Nieuwe initiatieven dienen te passen binnen de volgende doelstellingen:

1. Samenhang en complementariteit in de voorgestelde detailhandelsstructuur.
2. Optimalisering/uitbreiding van een winkelgebied mag niet leiden tot een andere verzorgingsfunctie binnen de structuur (lokaal, regionaal, bovenregionaal).
3. Ruimtelijke concentratie van winkelvoorzieningen.
4. Behoud en versterking van de bestaande winkelstructuur. Primaire locaties zijn de bestaande winkelconcentratiegebieden.
5. Bewaken evenwicht detailhandel tussen centrumgebieden en grootschalige concentraties.
6. Het behouden van een gezond perspectief voor de kernverzorgende centra en de stadsdeel-, wijk- en buurtwinkelcentra.
7. Streven naar multifunctionaliteit en de integratie van detailhandel met andere functies.
8. Structuur versturende effecten op bestaande winkelconcentratiegebieden zijn niet toelaatbaar.
9. Initiatieven dienen de bestaande identiteit, positionering en profilering van winkelgebieden te versterken en de aantrekkelijkheid te vergroten.

Gemeentelijk beleid

Op 23 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Detailhandelsnota Den Haag vastgesteld. De nota geeft de ontwikkelingsrichting aan voor de detailhandel in Den Haag. De concentratie op bestaande locaties in de hoofdwinkelstructuur is uitgangspunt van deze nota. Er worden geen nieuwe stadsdeelcentra en nieuwe concentraties van grootschalige solitaire detailhandel toegevoegd. De gemeente streeft ernaar dat iedere Hagenaar binnen een straal van 1.000 meter zijn dagelijkse boodschappen kan doen.

Hoofdwinkelstructuur

Den Haag zet in op een versterking van de hoofdwinkelstructuur. In de hoofdwinkelstructuur bevinden zich de belangrijkste winkelconcentraties van Den Haag. De hoofdwinkelstructuur wordt bepaald op basis van de detailhandelsmonitor. Volgens de detailhandelsmonitor 2009 maken 70 winkelgebieden deel uit van deze structuur. Winkelgebieden worden tot de hoofdwinkelstructuur gerekend als zij duidelijk als concentratie herkenbaar zijn, waarbij het winkelgebied of minimaal een buurtverzorgende functie heeft of een herkenbaar thema; 'een winkelgebied is een kerngebied met minimaal 5 winkels geclusterd of 3 winkels geclusterd waarvan minimaal een trekker van 200 m²'.

Uit de detailhandelsmonitor komt de concurrentiepositie als belangrijkste verklaring voor het economisch functioneren van een winkelgebied naar voren. Simpel gezegd: er kan op allerlei manieren worden gewerkt aan de kwaliteitsversterking van een winkelgebied, maar dit heeft geen zin als er teveel concurrerende winkelgebieden (of supermarkten) zitten in de directe omgeving en het betreffende winkelgebied zich onvoldoende kan onderscheiden. Een goede planning van de hoofdwinkelstructuur is daarom van groot belang.

Binnen het plangebied wordt middels een wijzigingsbevoegdheid de realisatie van het Multicultureel Vrijtijdscentrum Transvaal (MVC) mogelijk gemaakt. De nieuwe functies in het MVC onderscheiden zich van wat de directe omgeving te bieden heeft. Voor de functie detailhandel binnen het MVC geldt dat de bestaande bouwmarkt na herontwikkeling met eenzelfde metrage van 3.500 m² bvo kan worden teruggeplaatst, dan wel dat deze elders binnen het plangebied terug kan komen. Er zal binnen het plangebied geen uitbreiding plaats vinden van het aantal m² bvo aan perifere detailhandel (bouwmarkt). Daarnaast wordt ter versterking van het winkelaanbod in de Paul Krugerlaan (die onderdeel uitmaakt van de hoofdwinkelstructuur) een complementair winkelaanbod toegevoegd met een maximum van 1.600 m² bvo. Gedacht kan worden aan een aanvullende supermarkt.

3.3.4.3 Horeca

Toekomstvisie Horeca 2010-2015

De Toekomstvisie Horeca 2010-2015 (RIS 168865) geeft de gewenste ontwikkeling van het horeca-aanbod en een nieuwe horecastructuur aan: hoe zorgt Den Haag voor nieuwe impulsen, waar ziet Den Haag kansen.

Horeca is belangrijk voor de attractiviteit van Den Haag. Een aantrekkelijk horeca-aanbod is een belangrijke basisvoorwaarde voor zowel het woon- en leefgenot van inwoners als voor het aantrekken van

bezoekers en toeristen.

Centrum en Scheveningen zijn én blijven de belangrijkste horecagebieden. Hier zijn ook de vijf uitgaanskernen gelegen waar vrije openingstijden gelden. Daarnaast kent Den Haag van oudsher een aantal gebieden waar relatief veel horeca gevestigd is, de horecaconcentratiegebieden.

Een goed voorzieningenaanbod wordt steeds belangrijker voor woongebieden. Nieuwe horecavestigingen horen bij voorkeur in de winkelgebieden en aan kleinschalige verblijfspleinen. Waar de leefbaarheid niet in het nauw komt zijn er mogelijkheden voor horeca met een wijkverzorgend karakter en is er ruimte voor terrassen.

Vernieuwende uitgaansgelegenheden hebben vaak een voorkeur voor locaties buiten de centrumgebieden bijvoorbeeld vanwege het aanbod aan bijzondere panden. Voor dergelijke solitaire locaties kan bestuurlijk onder voorwaarden een uitzonderingspositie worden vastgesteld.

In winkelgebieden heeft horeca een ondersteunende functie op het winkelaanbod. Op 18 juni 2013 is door het college van B & W de brief 'Verhouding detailhandel - horeca in winkelstraten' (DSO/2013.318 – RIS 260169), vastgesteld. Hierin is aangegeven dat wanneer het percentage uit de Toekomstvisie van maximaal 30% horecavestigingen wordt vertaald in concrete aantallen dit veelal aan de hoge kant is. Daarom is nadere invulling gegeven aan de Toekomstvisie door het percentage horecavestigingen in winkelstraten vast te stellen op maximaal 20%.

In het plangebied wordt met de ontwikkeling van het Multicultureel Vrijtijdscentrum Transvaal (MVC) horeca t/m de categorie middelzwaar tot max. 2.000 m² bvo toegevoegd en daarnaast een feestzaal van max. 1.500 m² bvo.

Hotelbeleid

De Hotelstrategie Den Haag (RIS 260889, vastgesteld op 17 oktober 2013) 'Check in The Hague' is een vervolg op het hotelbeleid uit 2000 (nota 'Roomservice'). De gemeente wil initiatieven die bijdragen aan een verder diversificatie aan overnachtingsmogelijkheden in de toeristische kerngebieden graag faciliteren. De uitgangspunten blijven hetzelfde als de vorige nota waar het gaat om het belang van toerisme in het algemeen en de bijdrage van een gezonde hotelsector hieraan. In de uitwerking maakt de gemeente echter scherpere keuzes. Het hotelbeleid is gepositioneerd binnen de grotere kaders van de internationale, economische en toeristische ambities van de stad: 'quality of life', kwaliteit en sterke clusters.

De Hotelstrategie is gericht op een mix van het actief en stimulerend optreden van de gemeente, het faciliteren van initiatiefnemers in het stedelijke gebied en waar mogelijk het wegnemen van belemmeringen bij de exploitatie van hotels. Er is minder ruimte voor kwantitatieve uitbreiding dan bij de vorige nota. Substantiële uitbreiding van het aantal hotelkamers wordt alleen actief ondersteund indien er marktruimte bestaat voor het betreffende hotelinitiatief of het initiatief zorgt voor extra (aanvullende) markt vraag. Het bieden van ruimte aan bijzondere en kleinschalige formules vormt één van de elementen in deze strategie.

Speerpuntgebieden in het hotelbeleid zijn de Binnenstad en Scheveningen. Het hotelbeleid wijst geen locaties aan en de strategie geeft slechts aan waar ruimte voor bestaat, met name in kwalitatieve zin. De gemeente zal in de toekomst slechts op strategische locaties actief opereren en de besluitvorming over het al dan niet faciliteren van een hotelinitiatief af laten hangen van het gebied, de locatie, het concept, de initiatiefnemer en de exploitant.

In de Hotelstrategie is de binnenstad en Scheveningen een van de speerpuntgebieden. Dat betekent dat de gemeente in beginsel positief tegenover initiatieven (ook uitbreidingsplannen van bestaande hotels) in deze gebieden staat. De gemeente faciliteert indien mogelijk door onder meer te wijzen op strategische locaties en functiewijzigingen mogelijk te maken. Het gaat dan om initiatieven die daadwerkelijk iets toevoegen aan het bestaande aanbod en bijdragen aan de ruimtelijk-economische structuur, zoals bijvoorbeeld de initiatieven in Scheveningen Haven. Deze zijn onderdeel van een reeds vastgesteld en lopende gebiedsontwikkeling.

Buiten de toeristische kerngebieden Binnenstad en Scheveningen is de gemeente meer terughoudend. In deze gebieden geldt het 'nee, tenzij principe'. Dit hangt samen met de economische beleidslijn gericht op enige schaarste en clustering van functies. Uitzondering hierop vormt een á twee

ontwikkelingen aan de snelweg.

Dit geldt in principe ook voor het plangebied. In de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het Multicultureel Vrijtijdscentrum Transvaal (MVC) wordt echter wel de functie hotel mogelijk gemaakt. Wanneer sprake is van een bijzonder concept is het namelijk mogelijk om buiten de toeristische kerngebieden een (beperkte) hotelfunctie mogelijk te maken. Dit zal in het kader van de wijzigingsbevoegdheid nader uitgewerkt en onderbouwd dienen te worden. Voor de ontwikkeling van het MVC mag het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van het hotel dan in ieder geval niet meer bedragen dan 3.500 m².

3.3.4.4 Kantoren

Op 18 februari 2010 heeft de gemeenteraad de 'Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030, de gebruiker centraal' vastgesteld. Met de kantorenstrategie wil de gemeente regie voeren over de dynamische ontwikkelingen in de kantoormarkt en de positie van Den Haag Kantorenstad verder uitbouwen. Deze kantorenstrategie wordt elk jaar (op delen) middels het IpSO (Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling) herzien met als laatste IpSO 2014. In de kantorenstrategie staat aangegeven waar nieuwbouw van kantoren mogelijk is en welke kantoorgebieden voor toevoeging van voorzieningen in aanmerking komen. Deze voorzieningen zijn per gebied verschillend en afhankelijk van de aard en omvang van het gebied en de bestaande voorzienings situatie. De kantorenprogrammering is per gebied voor de komende jaren gepresenteerd.

In dit plangebied zijn geen nieuwe kantoorontwikkelingen voorzien.

3.3.5 Onderwijs, Welzijn en Maatschappelijke Zorg

3.3.5.1 Onderwijs

Met betrekking tot de huisvestingsvoorzieningen voor primair, speciaal en voortgezet onderwijs bestaan op hoofdlijnen twee gemeentelijke taken: bekostiging en regie. In Integrale Huisvestingsplannen Onderwijs stemt de gemeente, in samenwerking met de schoolbesturen, voor elk stadsdeel zo optimaal mogelijk vraag en aanbod van onderwijshuisvesting af. In deze plannen worden voor elk stadsdeel huisvestingswensen, plannen en ontwikkelingen vertaald in een concrete behoefte aan en spreiding van gebouwen. Zo bereiken gemeente en schoolbesturen een zo evenwichtig mogelijke spreiding van het primair, speciaal en voortgezet onderwijs over de stad en zijn scholen op termijn zo efficiënt en adequaat mogelijk gehuisvest.

Vanaf 1999 heeft de gemeente via het onderwijsbeleid sterk geïnvesteerd in de ontwikkeling van brede buurtscholen. Daarbij is uitgegaan van het netwerkmodel. Het concept van de brede buurtschool is inmiddels overgedragen aan de schoolbesturen. Op alle brede buurtscholen bekostigt de gemeente schoolmaatschappelijk werk, verlengde schooldag activiteiten, sport introductie en sportactiviteiten, oudereducatie en ouderbetrokkenheid. Ook de voorschool is een essentieel onderdeel van de brede buurtschool. Op de brede buurtscholen is ook een uitgebreid welzijnsaanbod.

Binnen het plangebied worden ondergeschikte educatieve voorzieningen mogelijk gemaakt op het bedrijventerrein Uitenhagestraat en er wordt een educatieve voorziening mogelijk gemaakt in de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het Multicultureel Vrijtijds Centrum.

Peuterspeelzaalwerk

De gemeente streeft er naar om alle basisscholen de mogelijkheid te bieden om vroegschoolse educatie aan te bieden volgens het Model Haagse Voorschool en samen met een voorschoolpeuterspeelzaal deel te nemen aan een voorschool. Een voorschool bestaat uit een peuterspeelzaal en een basisschool die dezelfde voor- en vroegschoolse educatieve (VVE) programma's gebruiken. Voor deze samenwerking is het wenselijk, dat de peuterspeelzaal gehuisvest is in of in de nabije omgeving van de samenwerkende basisschool.

Kinderopvang

Sinds de invoering van de Wet kinderopvang (Wk) in januari 2005 zijn de sturingsmogelijkheden van de

gemeente ten aanzien van de spreiding en huisvesting van de kinderopvang beperkt. Hoewel de buitenschoolse opvang wettelijk niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt, denkt de gemeente mee met schoolbesturen en instellingen voor kinderopvang om de vraag van ouders zo goed mogelijk te kunnen beantwoorden.

Een kinderdagverblijf is in het Besluit geluidhinder aangewezen als 'ander geluidsgevoelig gebouw' als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat voor nieuwvestiging van kinderdagverblijven geluidsnormen gelden. Voor bestaande vestigingen geldt overgangsrecht en zullen deze geluidsnormen uiterlijk per 1 juli 2015 gelden.

De raad heeft op 19 april 2001 de beleidsnota 'Ruimtelijke implementatie kindercentra in Den Haag' vastgesteld (RIS 85329). Het doel van de nota is om ruimtelijke criteria op te stellen, waaraan locaties moeten voldoen willen zij in aanmerking komen voor de vestiging van een kindercentrum. Deze nota vormt nog steeds het uitgangspunt voor de beoordeling van initiatieven voor kinderopvang.

Bij het beoordelen van nieuwe initiatieven voor kinderopvang zijn de volgende criteria van belang:

- kindercentra moeten bij voorkeur in een woonbuurt liggen, in een gemengde wijk met een woonkarakter of in een gebied met concentraties van kantoren;
- kindercentra in percelen met een school, welzijns- of zorgbestemming ontmoeten vanuit ruimtelijk oogpunt geen enkel bezwaar (amendement raadsvergadering 19 april 2001);
- kindercentra in vrijstaande of halfvrijstaande percelen zijn toelaatbaar (nadere eisen t.a.v. geluidoverdracht naar aangrenzende panden is mogelijk);
- kindercentra bij voorkeur niet in een rijtjeshuis of tussen aansluitende woningen;
- kindercentra moeten bij voorkeur liggen nabij (of aan) een ontsluitingsweg of in ieder geval aan een doorgaande weg en er moeten voldoende mogelijkheden zijn voor het veilig halen en brengen zonder dat de doorgang van het verkeer wordt belemmerd;
- het moet mogelijk zijn om een geschikte en veilige buitenspeelruimte te realiseren.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt kinderopvang mogelijk gemaakt in de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de realisatie van het Multicultureel Vrijtijds Centrum.

3.3.5.2 *Welzijn en zorg*

Met het raadsbesluit 'Welzijn in de wijk' (RIS158279) is in december 2008 de uitvoering vastgesteld van het gemeentelijke sociale beleid. De doelstellingen en uitgangspunten van het welzijnsbeleid zijn in het beleidsakkoord 'Meedoen' en het meerjarenbeleidsplan WMO 'Aandacht voor elkaar' geformuleerd. Het gaat hierbij om:

- het vergroten van de binding van de bewoners met hun buurt;
- het in staat stellen van bewoners om verantwoordelijkheid te nemen voor de buurt;
- het vergroten van de solidariteit van bewoners met de kwetsbare groepen in hun buurt;
- het stimuleren van de ontmoeting tussen buurtbewoners.

Het welzijnswerk omvat een breed scala aan functies, zoals signalering, sociale binding, opvang, hulpverlening, informatie, advies en participatie op wijk- en buurtniveau, en wordt in onze gemeente door verschillende instellingen en organisaties uitgevoerd. Hierbij gaat het om gesubsidieerde voorzieningen en activiteiten van vrijwilligers en professionals, waarbij het professionele welzijnswerk is ondergebracht bij vier decentrale welzijnsorganisaties en vier zelfstandige buurthuizen. Om adequaat tegemoet te kunnen komen aan de behoefte aan welzijnsactiviteiten werkt het welzijnswerk vraaggericht, waarbij gebruik wordt gemaakt van methodieken die gericht zijn op het achterhalen van de welzijnsbehoeften van burgers.

3.3.5.3 *Maatschappelijke voorzieningen*

In het verlengde van de Wet Publieke Gezondheid (WPG) heeft de gemeente een taak in het realiseren van samenhang tussen diverse onderdelen van zorg- en dienstverlening, en moet zij zorgen voor voldoende toegankelijkheid van voorzieningen. Het is dus een taak van de gemeente om ervoor te zorgen dat in de stad voldoende aanbod van zorg aanwezig is en dat deze bereikbaar is voor bewoners. Het bestemmingsplan faciliteert de behoefte aan zorgvoorzieningen door in de ruimtelijke vormgeving van de wijk de 'fysieke kwaliteit' te bewaken en zo een gezonde leefomgeving voor burgers te bewerkstelligen.

Van gemeentewege wordt gestreefd naar multidisciplinaire samenwerking binnen de eerstelijnszorg. In iedere wijk is idealiter een kristallisatiepunt van zorg gesitueerd van waaruit naast zorg ook (zorg)informatie en (zorg)diensten kunnen worden geleverd.

Naast bovenstaande algemene (zorg)voorzieningen zijn er ook voorzieningen nodig voor burgers die minder bedeed zijn. Niet alleen in economische zin maar vooral mensen die vanwege verstandelijke of fysieke beperkingen moeite hebben zelfstandig te wonen. Het is belangrijk om ook voor deze mensen woningen ter beschikking te hebben waar ze al dan niet met begeleiding kunnen wonen. Daarnaast is er ook behoefte aan voorzieningen waar deze mensen gezamenlijk onderdak kunnen vinden in de vorm van een opvang.

Levensovertuiging

Den Haag is een internationale stad. Dit komt ook tot uitdrukking in de vele religies en levensbeschouwingen die de stad rijk is. Een deel van de religieuze organisaties heeft te maken met huisvestingsproblematiek. Tijdens de raadsvergadering op 16 december 2004 bij het tweeminuten debat over "Ruimte voor gebed" is in een motie aangenomen om een feitenonderzoek te doen naar de reële behoefte aan gebedsruimten en naar mogelijkheden van bestaande en nieuwe ruimtelijke bestemmingen van kerken. Het onderzoek geeft voor de periode 5 tot 10 jaar een behoefte aan van circa 20.000 m². De omschrijving van de functie Maatschappelijk (M) is daarom zo omschreven dat ook gebedsruimten mogelijk zijn.

3.3.6 Cultuur en ontspanning

3.3.6.1 *Cultuur*

Gemeente Den Haag zet zich in voor een gevarieerd en breed cultureel aanbod, het ondersteunen van kwetsbare vormen van kunst en cultuur en het professioneel beheer van gemeentelijke collecties. Den Haag beschikt over een gevarieerd aanbod aan culturele voorzieningen, zoals podia en gezelschappen, filmtheaters, musea, instellingen voor beeldende kunst, instellingen gericht op kunst als vrijetijdsbeoefening en cultuureducatie en culturele festivals. Deze voorzieningen zijn grotendeels (boven)stedelijk georiënteerd en ruimtelijk vooral geconcentreerd in de stadsdelen Centrum en Scheveningen. In dit bestemmingsplan zijn momenteel geen culturele voorzieningen aanwezig. Binnen de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de realisatie van het Multicultureel Vrijetijds Centrum worden deze echter wel mogelijk gemaakt.

3.3.6.2 *Leisure*

Den Haag streeft met Leisurenota Den Haag 2005-2010 naar een optimaal en onderscheidend voorzieningenpakket in het leisuredomein (voorzieningen waarvoor betaald moet worden), zowel op stedelijk als nationaal en zelfs internationaal niveau.

Een goed aanbod van leisurevoorzieningen is van belang voor de economische ontwikkeling van de stad, doordat het aanbod zorgt voor bestedingen en van belang is voor het vestigings-, bezoek- en woonklimaat. Belangrijkste leisurelocaties zijn Scheveningen en de binnenstad. Voor nieuwe initiatieven wordt concentratie binnen de leisurestructuur voorgestaan. Deze is beschreven in de leisurenota. Door clustering van voorzieningen kunnen deze van elkaars nabijheid profiteren.

Het leisurebeleid van de gemeente Den Haag is gericht op actief accountmanagement richting het bestaande aanbod en richting initiatiefnemers met een vestigingsvraag, het actief benaderen van

potentiële exploitanten, het zoeken van een locatie en het wegnemen van belemmeringen bij het tot uitvoering brengen van de ideeën. Dit vergt maatwerk per initiatief/voorziening en vindt plaats in wisselwerking met de initiatiefnemer. Daarnaast vindt er uiteraard een beoordeling plaats op basis van de specifieke kenmerken van de initiatiefnemer, het plan, de exploitant en de locatie.

3.3.7 Sport en recreatie

Het gemeentelijke sportbeleid is gericht op het creëren van een optimaal sportklimaat, zodat zoveel mogelijk Hagenaars regelmatig, intensief, verantwoord, en op een prettige manier kunnen sporten. De voorkeur van de gemeente gaat daarbij uit naar sportbeoefening in georganiseerd verband.

De gemeente wil de kwaliteit van het sportaanbod verhogen door:

- voldoende goede sportaccommodaties te realiseren die betaalbaar, toegankelijk, bereikbaar en voor sportdoeleinden geschikt zijn;
- een kwaliteitsimpuls te geven aan het sportaanbod door een sportief recreatieve inrichting van openbare ruimten;
- herkenbare topsport te faciliteren;
- maatschappelijk sterke sportverenigingen te ontwikkelen;
- sportverenigingen te ondersteunen;
- kinderopvang bij sportaccommodaties mogelijk maken.

De gemeente wil de bestaande sportvoorzieningen in de wijk behouden. Haar sportbeleid overlapt het groenbeleid daar waar sport buiten plaatsvindt. Het gaat dan niet alleen om sportvelden en buitensportaccommodaties maar ook om parken, pleinen en straten en grote groengebieden en water. Binnen het plangebied bevinden zich geen sportvoorzieningen. Binnen de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de realisatie van het Multicultureel Vrijtijds Centrum worden deze echter wel mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 4 Milieu

4.1 Inleiding

Wat kan of moet men bij de ruimtelijke ordening onder 'milieu' verstaan? De Wet milieubeheer schaart onder milieu het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat. In de ruimtelijke context gaat het om het fysieke milieu, de fysieke ruimtelijke omgeving. Voor de inkadering van milieu gebruikt men dan vaak de begrippen:

- 'milieuhygiëne': gericht op het bestrijden van milieuhinder van geluid, lucht, geur, stank, bodemverontreiniging en veiligheidsrisico's;
- 'ecologische duurzaamheid': bestaat naast milieuhygiëne uit aspecten van aardkunde, hydrologie, cultuurhistorie, natuur en klimaat en energie, die bij aantasting niet of zeer moeilijk te herstellen zijn;

In dit hoofdstuk komen aan de orde: de milieueffectrapportage, externe veiligheid, geluid, lucht, openbaar groen, water, bodem en gebiedsgericht milieubeleid.

4.2 Milieueffectrapportage

Vanaf 21 juli 2004 dient de Europese richtlijn Strategische milieubeoordeling 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's in de Lidstaten van de EU te worden toegepast. In Nederland wordt deze richtlijn aangeduid als de richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB). Deze Europese richtlijn is in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. Op grond van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 7, en het Besluit milieueffectrapportage is het verplicht om voor bepaalde ruimtelijke plannen die activiteiten mogelijk maken die nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu, een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Bij het bestemmingsplan is een m.e.r.-beoordeling gedaan die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.

Wettelijk kader milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is gebaseerd op Europese regelgeving (richtlijn van de raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten). In Nederland is m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in de uitvoeringswetgeving in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (het Besluit milieueffectrapportage). Er bestaat een beperkte en een uitgebreide m.e.r.-procedure. Daarnaast gelden voor projecten, die vallen onder onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., een m.e.r.-beoordelingsplicht of een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Welke procedure van toepassing is, hangt af van het project. Ten behoeve van de in dit bestemmingsplan opgenomen ontwikkeling van het MVC, is een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen. De opgestelde m.e.r.-beoordeling (projectnr. 267897, revisie 2, 16 april 2015) is als bijlage 3 bij de toelichting opgenomen.

Resultaten m.e.r.-beoordeling

In de m.e.r.-beoordeling wordt geconcludeerd dat de realisatie van het MVC Transvaal voor een aantal thema's negatieve milieugevolgen heeft. Deze negatieve milieugevolgen kunnen beperkt of geheel voorkomen worden door het treffen van een aantal maatregelen. Doordat vast staat dat deze maatregelen worden uitgevoerd, kan worden geconcludeerd dat het plan geen belangrijke nadelige milieugevolgen veroorzaakt en hoeft een m.e.r.-procedure niet te worden doorlopen. De noodzakelijke (verplichte) maatregelen om belangrijke nadelige milieugevolgen te voorkomen hebben betrekking op de thema's geluid, externe veiligheid, bodem en natuur.

Voor geluid dient een aanvraag van hogere waarden en het uitvoeren van het daarbij behorende geluidgevelweringsonderzoek gedaan te worden. Tevens moet een overweging gemaakt worden van de volgende maatregelen om de geluidbelasting te beperken:

- a. Het binnen het plan realiseren van geluidgevoelige bestemmingen op een zo groot mogelijke afstand

- van de bepalende wegen;
- b. Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidreducerend wegdektype;
- c. Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal.

Voor wat betreft externe veiligheid dient bij de maximale invulling van het MVC het groepsrisico beperkt te worden door het treffen van mitigerende maatregelen aan de bron, bijv. het afdekken van de buisleiding langs het MVC Transvaal met waarschuwingspanelen

Voor wat betreft bodem is sanering van de ernstige verontreinigde bodem noodzakelijk. Op basis van het nader bodemonderzoek kan worden bepaald in hoeverre de bodem moet worden gesaneerd, zodat geen (of geen schadelijke) verontreinigingen meer aanwezig zijn. Bij de afvoer van de grond dient in ieder geval rekening gehouden te worden met de aanwezige verontreinigingen.

Voor wat betreft natuur dienen de volgende maatregelen uitgevoerd te worden:

- a. Voor de soortgroep broedvogels geldt dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen (15 februari t/m 15 augustus) plaats moeten vinden. Het broedseizoen kan enkele weken tot maanden eerder beginnen en/of langer doorgaan. De werkbare periode dient te worden aangegeven door een deskundige op het gebied van broedvogels;
- b. Op basis van een aanvullend vleermuizenonderzoek moet het gebruik van het plangebied door vleermuizen in kaart worden gebracht. Het aanvullend vleermuizenonderzoek is reeds opgestart. Mochten er verblijfplaatsen in het plangebied worden aangetroffen, dan geldt een ontheffingsplicht van de Flora- en faunawet met aanvullende voorwaarden.

Op basis van de berekeningen voor luchtkwaliteit en geluid kunnen de effecten voor gezondheid afgeleid worden. In de m.e.r.-beoordeling is daarom voor deze aspecten een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd. In het kader van de GES wordt gekeken naar het aantal blootgestelden per klasse. Uit de GES blijkt dat de gezondheidssituatie in de referentiesituatie reeds matig (luchtkwaliteit) tot onvoldoende (geluid) is. Door de voorgenomen ontwikkeling verslechtert deze situatie enigszins, maar dit leidt niet tot andere GES-classes voor het gebied. De voorgenomen ontwikkeling van het MVC leidt tot zeer beperkte gezondheidseffecten. Er is daarom geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

4.3 Externe veiligheid

Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid kan gedefinieerd worden als de veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke inrichting of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en het op 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarbij kunnen de volgende bronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen: risico's van onder andere tankstations met LPG, PGS-15-opslagplaatsen, ammoniakkoelinstallaties en aardgasreducerstations;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding;
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water.

Het Bevi en het Bevb hebben als doel burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. De besluiten hanteren daartoe verplichte afstanden en grens- of richtwaarden en gaan uit van twee normen:

- Het 'Plaatsgebonden Risico' (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon, die zich continu en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Dit risico mag onder normale omstandigheden voor burgers nergens groter zijn dan

één op één miljoen (10^{-6}) per jaar. Het plaatsgebonden risico kan door middel van contouren op een kaart worden aangegeven.

- Het 'Groepsrisico' (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Naast de berekende waarden voor het GR moeten hierbij de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid (door hulpverleningsorganisaties) van ongelukken worden beschouwd en onderbouwd. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

Verder onderscheiden het Bevi en het Bevb kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Zo wordt een woonwijk als een kwetsbaar object en twee woningen op één hectare als een beperkt kwetsbaar object omschreven.

De regionale visie Externe Veiligheid "Samen Werken aan Externe Veiligheid" (2006) van Haaglanden is gericht op het beheersen van de risico's van het werken met en het opslaan en transporteren van gevaarlijke stoffen. Het doel daarvan is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van de risico's waaraan burgers worden blootgesteld. Welk risico aanvaardbaar is verschilt per situatie en vraagt om een zorgvuldige afweging en duidelijke informatie aan burgers en bedrijven. Ook het Haags Gebiedsgericht Milieubeleid is erop gericht om afhankelijk van de gebiedstypen plaatsgebonden risico's en groepsrisico's beperkt te houden. Dit houdt in dat in gebieden met woonfuncties de risico's verwaarloosbaar moeten zijn en dat de risico's in werk- en verkeersgebieden klein moeten zijn.

Inrichtingen

Voor een bestemmingsplan geldt dat indien sprake is van de bouw of vestiging van kwetsbare objecten de, in artikel 5 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gestelde, grenswaarden in acht dienen te worden genomen. Is er sprake van de (voorgenomen) bouw of vestiging van beperkt kwetsbare objecten, dan dient er rekening met de gestelde richtwaarden te worden gehouden. Deze grens- en richtwaarden laten zich vertalen in veiligheidsafstanden. Deze afstanden zijn voor verschillende risicobronnen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen vastgesteld.

De hierboven bedoelde grens- en richtwaarden behoeven overigens alleen in acht te worden genomen met betrekking tot de bestemming van grond, voor zover die grond ligt binnen het invloedsgebied van een inrichting waarvoor het Bevi van toepassing is (artikel 2, lid 2 Bevi).

Er liggen geen (geprojecteerde) bestemmingen binnen het invloedsgebied van een inrichting waarvoor het Bevi van toepassing is.

Buisleidingen

Het plangebied is beoordeeld op de aanwezigheid van hogedrukaardgastransportleidingen en de toetsingsafstanden volgens het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een 40 bar aardgastransportleiding.

In het rapport "Milieukundig onderzoek bestemmingsplan Transvaal Lijn 11-zone" (bijlage 1) zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald, waarbij rekening is gehouden met de realisatie van het Multicultureel Vrijtijds Centrum.

Plaatsgebonden risico

Uit de berekeningen is gebleken dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour van de aardgastransportleiding bevinden. Hiermee wordt voldaan aan de normen die in het Besluit externe veiligheid buisleidingen worden gesteld ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Uit het rapport "Milieukundig onderzoek bestemmingsplan Transvaal Lijn 11-zone" blijkt dat in de bestaande situatie de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde zonder mitigerende maatregelen op 6,14 ligt. Door het op korte termijn treffen van maatregelen ter plaatse van de Haagse Markt in de vorm van het afdekken van de leiding met betonplaten en kunststofplaten (opgenomen in het rapport Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding, bijlage 2 bij de toelichting), daalt deze overschrijdingsfactor echter tot 0,28.

Door het treffen van deze maatregelen, verschuift de maatgevende kilometer van de Haagse Markt naar het gedeelte tussen de Delftselaan en de Loosduinseweg. In de bestaande situatie ligt de overschrijdingsfactor voor deze kilometer zonder mitigerende maatregelen op 2,18 en daalt deze door de stikte begeleiding van werkzaamheden tot 0,87. Door de toename van het aantal binnen het invloedsgebied aanwezige personen, ten gevolge van de ontwikkeling van het MVC, neemt in dit gedeelte de overschrijdingsfactor na het treffen van de mitigerende maatregelen toe van 0,87 naar 1,1 bij maximale invulling van het MVC en 0,95 bij realistische invulling van het MVC.

De toename bij representatieve invulling van het MVC is kleiner dan 10%. Op grond van artikel 8, lid b van de Regeling externe veiligheid buisleidingen hoeft in dergelijke gevallen geen verantwoording van deze toename van het groepsrisico opgenomen te worden bij de invulling van de wijzigingsbevoegdheid. Bij maximale invulling van het MVC neemt het groepsrisico met meer dan 10% toe tot net boven de oriëntatiewaarde. Als wordt uitgegaan van dit uitgangspunt, dan zal deze toename moeten worden verantwoord. Daarbij kan worden gekozen voor het treffen van maatregelen door bijvoorbeeld het afdekken van de buisleiding langs het MVC met waarschuwingspanelen. Daardoor neemt het groepsrisico af tot onder het niveau van de bestaande situatie.

Op het moment dat gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid zal nader onderzoek uitgevoerd moeten worden naar het groepsrisico. Op dat moment zal namelijk pas duidelijk zijn wat de precieze omvang en invulling wordt van het MVC en of bij de betreffende invulling sprake zal zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Indien uit het nadere onderzoek blijkt dat sprake is van een toename van het groepsrisico moet dit verantwoord worden en dienen eventueel maatregelen getroffen te worden. Dit is als voorwaarde opgenomen in de wijzigingsregels.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Op grond van de 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' moet bij een bestemmingsplan (artikel 3.1 Wro) de risicobenadering worden toegepast. Dit geldt wanneer de ontwikkeling binnen 200 m. van de transportas is gelegen. In het onderhavige geval is het plangebied op grote afstand van snelwegen (op meer dan 200 m. van de A13) en de Route gevaarlijke stoffen gelegen. Een nader onderzoek naar het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk.

Activiteitenbesluit

Op grond van de Wet milieubeheer moeten inrichtingen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken, voldoen aan algemene regels die voorschriften met betrekking tot de bescherming van het milieu bevatten of beschikken over een milieuvergunning. Daarnaast kunnen algemene regels of een vergunningplicht gelden voor lozingen op het oppervlaktewater ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren of voor lozingen in de bodem ingevolge de Wet bodembescherming. Het op 1 januari 2008 in werking getreden 'Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer' (het Activiteitenbesluit) bevat algemene regels voor inrichtingen. Deze algemene regels zijn gebaseerd op de Wet milieubeheer en op de Wet verontreiniging oppervlaktewateren.

Advies Veiligheidsregio Haaglanden

De gemeente heeft in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg (ex art. 3.1.1 Bro) de Veiligheidsregio Haaglanden om advies gevraagd.

De Veiligheidsregio geeft aan dat het plangebied deels binnen het invloedsgebied van een aantal risicobronnen (transportroutes gevaarlijke stoffen en buisleiding) ligt. Zij adviseren daarom de volgende

maatregelen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij toekomstige ontwikkelingen:

- A. Geadviseerd wordt om in de toelichting en/of de regels op te nemen op welke locatie welke maatregelen worden genomen om het groepsrisico ten gevolge van de hoge druk aardgastransportleiding te verlagen tot onder de oriëntatiewaarde. Daarnaast wordt geadviseerd om de toename als gevolg van de ontwikkelingen te beschouwen en de hoogte van het groepsrisico te verantwoorden als gevolg van de ontwikkelingen.
- B. Geadviseerd wordt om in objecten een technische voorziening te plaatsen, zodat de ventilatie met een eenvoudige handeling kan worden uitgeschakeld om zo de gevolgen bij het vrijkomen van giftige stoffen te beperken. Dit geldt bij verbouw en (vervangende) nieuwbouw van objecten, bestemd voor het verblijf van personen binnen het plangebied.
- C. Bij verbouw en/of (vervangende) nieuwbouw van objecten, bestemd voor het verblijf van personen, is het belangrijk dat mensen veilig kunnen vluchten. Dit betekent dat onafhankelijk van de locatie van het incident een vluchtweg vanuit de objecten wordt geadviseerd, via de tuin/gevel(s) aan de afgekeerde zijde(n) van de risicobronnen. Deze maatregel geldt voor de objecten die zijn gelegen binnen 140 meter van de hoge druk aardgasleiding. Deze maatregel geldt ook voor de nieuw te ontwikkelen bestemmingen. Daarnaast wordt geadviseerd om ook vluchtmogelijkheden te creëren aan de afgekeerde zijde van de hoge druk aardgasleiding voor bezoekers en personeel van de Haagse Markt.
- D. Geadviseerd wordt dat het personeel, de BHV-organisatie en/of de begeleiding van de verminderd- tot niet zelfredzame personen is voorbereid op calamiteiten met de hoge druk aardgastransportleiding. Dit kan geborgd worden in een plan ten behoeve van noodsituaties. Hierbij is het ook belangrijk dat dit structureel wordt geoefend.
- E. Geadviseerd wordt om bewoners, het personeel en gebruikers binnen het plangebied te informeren over de verschillende risico's en gevaren van het transport van gevaarlijke stoffen en de hoge druk aardgastransportleiding. Daarbij dient men tevens geïnformeerd te worden over de wijze van alarmeren en de wenselijke manier van reageren tijdens incidenten (risicocommunicatie). Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft.

Bij de nadere uitwerking van de ontwikkeling van het MVC in het kader van de wijzigingsprocedure en de aanvraag omgevingsvergunning zal rekening worden gehouden met de bovengenoemde geadviseerde maatregelen uit het advies van de Veiligheidsregio Haaglanden.

4.4 Luchtkwaliteit

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 (Wm).

De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM₁₀, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO₂) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden.

Bij de besluitvorming over bouw- en bestemmingsplannen dient te worden onderzocht of een project 'in betekenende' mate van invloed is op de luchtkwaliteit: in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat een bestuursorgaan bevoegdheden kan uitoefenen of wettelijke voorschriften kan toepassen indien aannemelijk kan worden gemaakt dat de uitoefening of toepassing niet 'in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht.

De definitie van 'in betekenende mate' is vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur. Projecten die de concentratie NO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. In concentraties uitgedrukt betekent dit een verslechtering van 1,2 µg/m³ voor beide stoffen. De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009, de datum waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht werd. De 3%-grens is voor een aantal categorieën van projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen. Zo gaat het bij woningbouw om de toevoeging van 1.500 woningen netto bij één

ontsluitingsweg, of 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) maakt bij recht geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Met een wijzigingsbevoegdheid wordt de realisatie van het MVC mogelijk gemaakt. Uit het luchtonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling blijkt dat ten gevolge van de ontwikkeling van het MVC sprake zal zijn van een toename van de jaargemiddelde concentraties NO₂ van maximaal 2,4 microgram en een toename van de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ van maximaal 0,5 µg/m³ in het worst case scenario. De ontwikkeling draagt daarom in betekendende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De berekende concentraties blijven echter ruimschoots onder de grenswaarden genoemd in de Wet milieubeheer. Gelet daarop kan ingestemd worden met de voorgestelde ontwikkeling. De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer vormen geen beletsel voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen.

4.5 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten. Als geluidsgevoelige gebouwen dan wel terreinen zijn aangewezen:

- woningen
- onderwijsgebouwen m.u.v. gymnastieklokalen;
- kinderdagverblijven;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- medisch centra;
- poliklinieken;
- medische kleuterdagverblijven;
- woonwagendstandplaatsen.

De Wgh onderscheidt drie verschillende geluidsbronnen: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer:

Wegverkeers- en spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder hebben wegen en spoorwegen een geluidszone, waarbinnen bepaalde normen gelden voor de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, en waarbinnen bij het opstellen van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Die verplichting geldt niet indien op het tijdstip van de vaststelling van een bestemmingsplan de (spoor)weg reeds aanwezig of in aanleg is, met betrekking tot de daarbij in het plan of in de zone van de betreffende weg opgenomen geluidsgevoelige gebouwen die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn. Daarnaast maakt de wet een uitzondering voor wegen waar de maximaal toegelaten snelheid 30 km/uur is. Deze wegen hoeven niet in het onderzoek te worden betrokken.

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai. Voor nieuwe situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Deze bedraagt voor wegverkeerslawaai maximaal 63 dB. Een uitzondering wordt gemaakt als het gaat om vervangende nieuwbouw langs wegen. De gevelbelasting mag dan maximaal 68 dB bedragen.

De wet bepaalt hierbij dat de vervanging niet zal leiden tot:

- een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige structuur of functie;
- een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

In het plangebied of in de directe omgeving zijn geen spoorwegen aanwezig. Met lawaai van railverkeer hoeft geen rekening te worden gehouden.

Reconstructie van wegen

Binnen het plangebied zullen de komende jaren naar verwachting geen straten ingrijpend

gereconstrueerd worden.

Industrielawaai

Het bedrijventerrein Uitenhagestraat bevat geen zonerings volgens de Wet geluidhinder. Bedrijven met een hoge geluidsbelasting zijn hier niet toegestaan.

Procedure hogere waarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarden worden overschreden is, parallel aan de bestemmingsplanprocedure, een procedure ontheffing hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder noodzakelijk. De hogere waarde procedure moet zijn afgerond alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Binnen het plangebied worden bij recht geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Het is daarom niet nodig een procedure hogere waarden te doorlopen.

In de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de realisatie van het MVC worden echter wel geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Er is daarom globaal geluidsonderzoek uitgevoerd (Milieukundig onderzoek bestemmingsplan Transvaal Lijn 11-zone, bijlage 1 van de toelichting). Uit dit onderzoek blijkt dat door het verkeer op de Monstersestraat alsook door het verkeer op de Delftselaan ter hoogte van het geprojecteerde pand de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. Daarbij zal de geluidbelasting echter niet hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Bij het vaststellen van de bestemming waar de wijzigingsbevoegdheid ruimte toe biedt, zal daarom moeten worden nagegaan in hoeverre deze geluidbelasting – door positionering van de geluidgevoelige ruimten en eventuele geluidbeperkende maatregelen – kan worden teruggebracht. Als in dat geval alsnog de voorkeursgrenswaarde zal worden overschreden, dan zal daarvoor op dat moment een hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd.

4.6 Groen

Groen kleurt de stad

In de nota “Groen kleurt de stad”, Beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015, (Raadsbesluit d.d. 13 oktober 2005) is het beleid voor het groen van Den Haag weergegeven.

Dit beleid is verwoord in een tweetal doelstellingen:

- 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.
- 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:

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

Op grond van de aanwezige betekenissen en 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. Slechts in uitzonderlijke gevallen waarbij de ambitie, zoals neergelegd in de “Structuurvisie 2020” in het geding is, wordt een incidentele heroverweging niet uitgesloten.

In de nota zijn m.b.t. de Stedelijke Groene Hoofdstructuur twee kaarten opgenomen; een kaart met de

“Stedelijke Groene Hoofdstructuur” en een kaart met “Ambities voor versterking van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur”.

Binnen het plangebied bevinden zich op de Heemstraat, het Hobbemaplein en op de Monstersestraat tot aan de Groenesteinstraat bomenrijen die onderdeel uitmaken van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones

In de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones (2009) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De SEHS bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingszones. De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen.

Naast de in de vorige paragraaf genoemde bomenrijen bevinden zich in Transvaal geen ecologische verbindingszones.

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De Flora- en Faunawet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland, bijvoorbeeld door de wijze en het tijdstip van uitvoering van bouwplannen waarbij men rekening houdt met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen en waardoor dieren niet onnodig worden verontrust. Ook 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 (meermuizen, vogels, eekhoorns) kan onder voorwaarden een ontheffing worden aangevraagd.

Herziene Natuurbeschermingswet 1998

De gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden, de zogenoemde Natura 2000-gebieden, is geregeld in de herziene Natuurbeschermingswet 1998. (Met de aanwijzing van deze gebieden implementeert de Natuurbeschermingswet de gebiedsbescherming uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn en vervalt de rechtstreekse werking van beide richtlijnen.

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen Natura2000-gebieden.

Kapvergunningen

Volgens de Algemene plaatselijke verordening (APV) van Den Haag, artikel 2.80 e.v., is voor het kappen van bomen een omgevingsvergunning nodig (RIS 174540_100914). Door deze bescherming kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een kapvergunning wordt afgegeven dan wel geweigerd. Daarnaast is een mogelijkheid opgenomen om monumentale bomen aan te wijzen. Voor een volledig overzicht van de monumentale bomen in Den Haag is op de website van de gemeente Den Haag de meest actuele lijst en kaart terug te vinden. www.denhaag.nl/bomen.

Binnen het plangebied bevinden zich geen monumentale bomen.

Op 22 september 2011 is het gewijzigde initiatiefvoorstel Behoudenswaardige Bomen aangenomen RIS 166340_13-sep-2011. De uitwerking van het voorstel heet: “Planbeoordeling Haagse Bomen”. Doel is om gemeentelijke bomen beter te beschermen bij gebiedsontwikkeling door tijdig de waarden van de bestaande bomen op het betreffende object in te schatten en te betrekken bij de bestuurlijke besluitvorming van (beginsel) bouwplannen.

4.7 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften. In deze waterparagraaf zijn de hierbij gemaakt afspraken verwerkt.

4.7.1 Beleidskader

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

Europees

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden. De richtlijn heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte- en grondwater in Europa te verbeteren. De richtlijn stelt daartoe eisen aan het waterbeheer in alle lidstaten. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid (inrichting van watergangen en oevers).

Nationaal

Net Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2009-2015. Hierin zijn de consequenties van zowel Kaderrichtlijn Water (KRW, kwaliteit) als het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, waterkwaliteit) uitgewerkt. Kern is dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Belangrijk is om de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren als afwegingsprincipe te hanteren. Tevens is in het NBW en middels het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd, dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden. Hier geldt de trits 'schoonhouden, scheiden, zuiveren'. Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Provinciaal

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 - 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- Waarborgen waterveiligheid;
- Zorgen voor mooi en schoon water;
- Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan 2010-2015, 'Keuzes maken en kansen benutten' is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van

de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. Klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

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. Delfland heeft de Handreiking watertoets opgesteld. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht. De actuele versie van de Handreiking is te vinden op de website van Delfland: <http://www.hhdelfland.nl/overheid/ruimtelijke-plannen/watertoets>.

Toekomstbestendig Haags water, visie op het voorkomen van wateroverlast

Begin dit jaar hebben het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeente Den Haag de visie 'Toekomstbestendig Haags water, visie op het voorkomen van wateroverlast 2015-2020' (RIS 280008) vastgesteld. Deze visie beschrijft de werking van het Haagse watersysteem en zet een strategie uit om te komen tot een toekomstbestendig Haags watersysteem en een klimaatbestendige stad. Deze visie vervangt de Waterbergingsvisie Den Haag.

Stedelijke Ecologische Verbindingszones Den Haag 2008-2018

Den Haag zet zich al jaren in om de ecologie in en om de stad te verbeteren en te behouden. In 2006 en 2007 heeft Den Haag daarom een inventarisatie uitgevoerd, waarin voor alle ecologische verbindingzones is bekeken of deze voldoen aan de gewenste natuurvriendelijke inrichting. Dit bleek niet het geval te zijn; de inventarisatie resulteerde in een opsomming van 300 knelpunten. Om de gewenste ecologische hoofdstructuur te realiseren heeft Den Haag daarom in 2008 de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag 2008-2018 vastgesteld. In de nota worden op hoofdlijnen alle gewenste maatregelen op het vlak van ecologie (inrichting en beheer) voor de komende tien jaar benoemd. Het uitvoeren van deze maatregelen wordt waar mogelijk gecombineerd met maatregelen vanuit het waterbeheer zoals verbreding watergangen en aanleg natuurvriendelijke oevers.

Afvalwater en Riolering

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2015.

Duurzaamheid staat centraal in het denken en doen van de gemeente Den Haag. Werken aan duurzaamheid betekent voor riolering dat meer rekening gehouden dient te worden met het voorkomen dan wel het scheiden van afvalwaterstromen aan de bron, meer oog te hebben voor hergebruik en het terugdringen van energiegebruik en het voorkomen dat schoon water vuil wordt. Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. Duurzaam denken en doen komt zo terug in het ontwerp, de aanleg, het beheer en het gebruik van riolering.

Afkoppelen van hemelwater is een voorbeeld van een aanpak, waarmee zoveel mogelijk bij de bron wordt voorkomen dat water vuil wordt, dat water wordt vastgehouden op de plaats waar het valt en waarmee gemalen en zuiveringsinstallaties niet onnodig worden belast met het verwerken van schoon hemelwater. Een ander voorbeeld is het meer toepassen van minder milieubelastende materialen bij de huisaansluitleidingen en de hoofdriolering.

4.7.2 Planbeschrijving

Waterkwaliteit in het plangebied

Op basis van de Waterbergingsvisie is een bestuursovereenkomst gesloten tussen de Gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland, die de waterberging regelt. Transvaal maakt onderdeel

uit van het boezemgebied en daarom zijn in de Watervisie Den Haag geen extra bergingseisen geformuleerd voor het plangebied als onderdeel van de wateropgave.

Waterkwaliteit in het plangebied

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "De Leidraad Riolerings" en de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken". Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. De conclusie is dat het plan geen negatief effect heeft, omdat wordt voldaan aan de Leidraad riolerings en de beslisboom.

Veiligheid en waterkering

Bij het onderwerp veiligheid/waterkering is de vraag of de locatie ligt in de kernzone of beschermingszone van een waterkering: een zeewering, boezemkade, polderkade of de landscheiding.

In het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

Ecologie / Kaderrichtlijn Water

Bij ecologie gaat de aandacht uit naar de ruimte voor natuurvriendelijke oevers en natte ecologische verbindingzones. In het plangebied bevinden zich geen KRW-waterlichamen, het plangebied ligt niet in een ecologische verbindingzone van rijk, provincie of gemeente. Bij de inrichting van het gebied hoeft met ecologische factoren dan ook geen rekening te worden gehouden.

4.7.3 Vergunningverlening

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning. De watervergunning dekt alle activiteiten in het watersysteem. Een vergunning is nodig als activiteiten worden ondernemen in, op, boven, over of onder een oppervlaktewaterlichaam (watergang, vijver, rivier, kanaal, meer of zee) of waterkering, of als grondwater wordt onttrokken of water geïnfiltreerd wordt in de bodem.

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

4.8 Bodem

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

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

- a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

Verontreiniging in het plangebied

Met betrekking tot de bodemgesteldheid binnen het plangebied kan het volgende worden opgemerkt. In

Transvaal was vroeger in de Monstersestraat een rangeerterrein van de Hollandse IJzeren SpoorwegMaatschappij gevestigd. Dit terrein is inmiddels in gebruik als bedrijventerrein. In het kader van de stadsvernieuwing zijn bedrijven uit de wijk hier naartoe verplaatst. Binnen het plangebied zijn zeer veel bedrijven met bodembedreigende activiteiten gevestigd (geweest). Het gaat hierbij onder andere om chemische wasserijen, garagebedrijven, benzinstations, metaal- en houtbewerkingbedrijven, smederijen, drukkerijen, etc. De bedrijven zijn nu voornamelijk gesitueerd aan de zijde van de Monstersestraat.

Met betrekking tot de hele wijk Transvaal kan worden opgemerkt dat tijdens het bouwrijp maken gebruik is gemaakt van verontreinigd materiaal zoals puin, sintels en koolas. Het gehele plangebied moet daarom voor bodemverontreiniging worden gezien als een verdachte locatie.

In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied zijn in het verleden al veel bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichtingen en/of bouwplannen. Op een aantal locaties is de bodem (grond en grondwater) verontreinigd met minerale olie, vluchtige aromaten en oplosmiddelen ten gevolge van lekkages en morsingen bij de bedrijfsvoering. Van deze locaties is reeds een deel gesaneerd, bij andere is de sanering in uitvoering en op een beperkt aantal locaties is nog onvoldoende onderzoek uitgevoerd. Ten aanzien van de gesaneerde locaties wordt opgemerkt dat veelal nog nazorg noodzakelijk is in verband met achtergebleven restverontreinigingen.

4.9 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (Monumentenwet 1988, artikel 38a). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie 2011-2020 geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gemeentelijk archeologiebeleid is vertaald in het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone).

4.9.1 Gemeentelijk beleid

De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer verricht namens het bevoegd gezag de taken en besluitvorming inzake de archeologische monumentenzorg.

Op de gemeentedekkende AWVK komen drie eenheden voor waaraan de gemeente beleid heeft gekoppeld:

1. Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemversturende activiteiten dieper dan 50 cm onder maaiveld;
2. Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten.
3. Gebieden waar geen archeologische sporen/resten (meer) worden verwacht. Hier verbindt de gemeente op het gebied van de archeologie geen voorwaarden aan bodemversturende activiteiten.

Het plangebied Transvaal – Lijn 11-zone ligt in een zone met een lage archeologische verwachting (zie verder paragraaf 2.3.2). In het bestemmingsplan is daarom geen dubbelbestemming archeologie opgenomen. Dat betekent dat de gemeente Den Haag geen voorwaarden vanuit de archeologische monumentenzorg verbindt aan vergunningplichtige activiteiten waarbij een bodemverstoring optreedt.

Wel is de wettelijke meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet 1988): wanneer bij grondwerkzaamheden toch archeologische sporen of resten aan het licht komen, dan dient dit per omgaande te worden gemeld bij het bevoegd gezag (de afdeling Archeologie).

4.10 Gebiedsgericht Milieubeleid

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht Milieubeleid (2005). Er is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. Met het vaststellen van milieumambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er is een zestal gebiedstypen gedefinieerd. Het plangebied behoort tot het gebiedstype Wonen.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus:

- Milieu Basis: ambities die aansluiten bij de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande gemeentelijk beleid.
- Milieu Extra: ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijke minimum.
- Milieu Maximaal: de maximaal haalbare ambitie voor een thema.

De volgende ambities zijn voor het gebiedstype Wonen van belang. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieumambities richtinggevend.

Thema	Ambitie Gebiedstype
Bodem	Extra
Externe veiligheid	Maximaal
Geluid	Maximaal
Lucht	Maximaal
Mobiliteit	Extra
Schoon	Extra
Water	Ambities per poldereenheid, water dat siert
Natuur	Extra
Klimaat	Maximaal

In de toelichting van het wijzigingsplan zal worden aangegeven of de genoemde ambities gerealiseerd worden en zo niet, waarom niet.

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. In paragraaf 5.2 worden de in het plan opgenomen ontwikkelingen aangegeven. Aan de hand hiervan wordt in paragraaf 5.4 een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen gemaakt. Met deze keuze kan de opzet van het bestemmingsplan in paragraaf 5.5 en de bestemmingen globaal beschreven worden.

5.2 Ontwikkelingen

5.2.1 Ontwikkeling Werkterrein Transvaal

Het bedrijventerrein aan de Uitenhagestraat voorziet in de behoefte aan dit soort

binnenstedelijke werkterreinen voor de huisvesting van bedrijven. Uitgangspunt is daarom dat deze functie blijft gehandhaafd. Op 31 januari 2006 is het projectdocument vernieuwing Bedrijventerrein Uitenhagestraat (RIS 135126) vastgesteld. In dit projectdocument zijn mogelijkheden opgenomen die het functioneren van het bedrijventerrein zullen verbeteren. Gezien de strategische ligging van het gebied (op de kruising van twee Randstadrail-lijnen en een belangrijke toegangsweg naar het centrum) moet worden geconstateerd dat de potenties nog niet voldoende worden benut. Ook moet worden geconstateerd dat er momenteel problemen zijn op het gebied van leefbaarheid, uitstraling en beheer. Het is daarom wenselijk enige handvatten te bieden ten behoeve van de herontwikkeling om daarmee ook de leefbaarheid van het gebied te verbeteren. Het masterplan Lijn 11 van 2009 heeft de ambities van het bedrijventerrein ruimtelijk vertaald en in beeld gebracht met de bredere omgeving. In bestemmingsplan Transvaal 2010 is het grootste deel van het bedrijventerrein voorzien van juridisch-planologische mogelijkheden om de herontwikkelingen mogelijk te maken.

Een gedeelte van de doodlopende straatjes is reeds gesloopt en reeds vervangen door nieuwe bedrijfsbebouwing. De Loosduinsekade en de lijn 11-zone zijn ruimtelijke dragers op stadsniveau. Tramlijn 11 is een belangrijke verbinding tussen Station HS en Scheveningen-Haven. De Loosduinsekade is een invalsweg van en naar het centrum. Het kruispunt van deze lijnen vraagt om een meer stedelijke invulling. Daarnaast kan de wandwerking van de Loosduinseweg- en kade worden voortgezet. Door de herstructurering in Transvaal zijn veel woningen verloren gaan. Het is daarom wenselijk om op deze locatie woningen ter compensatie toe te voegen. Langs de Loosduinsekade is ruimte voor bedrijfsbebouwing met daarboven woningen in drie tot zes lagen. Op de hoek van de Monstersestraat en de Loosduinsekade kan een woontoren van ca. 20 lagen bovenop een plint worden gebouwd. De plint met de bedrijfsruimte aan de Loosduinsekade en de Monstersestraat kan variëren in hoogte tussen 8 en 12 meter.

De leefbaarheid (en daarmee bedrijfspotentie) kan worden verbeterd door de wegenstructuur overzichtelijker te maken door deze beter aan te sluiten op Transvaal en de Schilderswijk. Op termijn is een doorgetrokken Steijnlaan wenselijk. Deze verlenging kan een profiel krijgen dat in essentie overeenkomt met dat van het aansluitende gedeelte van de Steijnlaan. Het is wenselijk dat de bebouwing de rooilijn van de bebouwing aan de Steijnlaan zal volgen.

Aanvullend op het gestelde in het projectdocument werd in het masterplan lijn 11 (dec-2009) voorgesteld alle bebouwing tussen de Monstersestraat en de Uitenhagestraat te slopen. Dit in verband met de laagwaardige uitstraling en achterkanten aan de Monstersestraat, een belangrijke stedelijk lijn. Vanwege de aanwezigheid van een hogedrukgasleiding in de straat zal bij nieuwbouw de rooilijn teruggelegd worden. De teruglegging van de rooilijn biedt de mogelijkheid de Monstersestraat te herprofilen met het oog op de complete middenligging van de trambaan op termijn. Tussen de nieuwe bebouwingslijn en de trambaan kan een straat worden aangelegd, inclusief bomenrij, fietspad en parkeerstrook. De bebouwing tussen de Uitenhagestraat en de Monstersestraat moet diep genoeg zijn zodat de bestaande bedrijven hun activiteiten op de begane grond kunnen blijven uitoefenen. Om het

volume te garanderen en zelfs uit te breiden kan de bedrijfsruimte in meerdere lagen en over de gehele lengte van de strook worden teruggebouwd. Door oriëntatie en entrees aan de Monstersestraat te leggen zal de verbinding tussen de wijken Transvaal en de Schilderswijk ruimtelijk en sociaal verbeteren en de bedrijven profiteren van een zichtlocatie. Vanaf de Loosduinseweg zal de Monstersestraat kwalitatiever en dus uitnodigender zijn wat belangrijk is om mensen meer de wijk in te trekken langs het te realiseren MVC Transvaal, het wijkpark en de Haagse Markt. Er ontstaat een sterkere verbinding voor langzaam verkeer en groen tussen de parken Transvaal en de Verademing ten behoeve van de leefbaarheid, recreatie en ecologie.

In verband met de huidige laagconjunctuur en veranderingen in de manier van stedelijke ontwikkeling zijn verschillende ambities uit het masterplan Lijn 11 getemporiseerd of worden bijgesteld. Zo wordt niet meer uitgegaan van een complete herprofilering van de Monstersestraat-de Heemstraat en een verlegging naar middenligging van de trambaan. Ook aankoop en sloop van de particuliere bedrijfspanden om de rooilijnverlegging zal niet plaatsvinden door de gemeente. Gekozen wordt wel voor een vasthouden aan de rooilijn-teruglegging middels uitnodigingsplanologie. Dat wil zeggen dat bij de particuliere panden de eigenaren bij nieuwbouw in ruil voor teruglegging van de bebouwing een hogere bouwhoogte mogen realiseren. Zodoende kan op termijn een ventweg met vrijliggende banen voor langzaamverkeer gerealiseerd worden, waarbij de tramlijn 11 blijft liggen. Dit betekent dat een symmetrisch profiel zoals bedoeld in het masterplan Lijn 11 niet gerealiseerd wordt. De hoofdroute blijft ook op de huidige Monstersestraat liggen. De eerder genoemde doelen van het masterplan zullen echter wel bereikt kunnen worden.



5.2.2 Ontwikkeling Multicultureel Vrijtijds Centrum Transvaal (MVC)

In het masterplan Lijn 11-zone van 2009 is gekozen voor herontwikkeling van dit bedrijfsperceel, waar nu een bouwmarkt (Karwei) is gehuisvest, naar een Multicultureel Vrijtijdscomplex. Zo wordt één van de parels aan de Lijn 11-zone gevormd, samen met de Energiecentrale en de Haagse Markt. Dit nieuwe en unieke complex in Nederland gaat bezoekers trekken uit heel Den Haag en omstreken, en de rest van het land. Er zal van alles te doen zijn: vermaak, onderwijs, handel, vergaderen, winkels, horeca en ambachtelijke bedrijvigheid – alles onder één dak en afkomstig uit alle windstreken. De nieuwe functies onderscheiden zich van wat de directe omgeving te bieden heeft, ondersteunen het overkoepelende thema “Vrijetijd” en hebben een nadrukkelijk toegevoegde waarde. Het centrum genereert werkgelegenheid en verbindt de verschillende culturen in de buurt met de stad. Samen met de Haagse Markt en de Paul Krugerlaan draagt het bij aan de multiculturele uitstraling van internationaal Den Haag. De inrichting van het openbare plein voor het MVC Transvaal zal van hoge kwaliteit zijn.

Het zal namelijk een druk bezocht deel van de stad worden en een goede verbinding met het wijkpark Transvaal vormen. De architectuur van het complex moet een opvallende uitstraling krijgen die aansluit bij het multiculturele karakter van de vrijetijdsactiviteiten binnen het complex. 'Oriëntaals' is hiervoor een goede aanduiding.

In februari 2012 is een ontwikkelcompetitie uitgeschreven voor het Multicultureel Vrijtijds Centrum (MVC) Transvaal. Het aantal voorwaarden is tot het strikt noodzakelijke teruggebracht om zodoende creatieve inzendingen mogelijk te maken. Zo zijn er bijvoorbeeld geen eisen gesteld aan het percentage vrijetijdsvoorzieningen. Dit resulteerde in een viertal inzendingen ondanks de slechte marktomstandigheden. Het Medina-concept bood voldoende aanknopingspunten om tot een haalbaar plan te kunnen komen (RIS 260783). Om deze kansrijke ontwikkeling concreet in te vullen is met MREC een verfijningsfase ingegaan en zijn contractonderhandelingen gestart. Dit heeft juni 2014 geresulteerd in een grondreserveringsovereenkomst. Ten behoeve van de herontwikkeling tot Multicultureel Vrijtijds Centrum Transvaal wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen met daarin eisen wat betreft de maximale bouwvelop, het maximale programma aan detailhandel, horeca en woningen.

5.2.3 Verbeteringen Lijn 11

Met het project Netwerk RandstadRail (of Openbaar Vervoer naar een Hoger Plan) wordt aan een kwaliteitssprong van het haagse OV gewerkt. Door het openbaar vervoer kwalitatief te verbeteren, wordt de concurrentiepositie ten opzichte van de auto versterkt. De belangrijkste elementen uit dit plan zijn de aanpassingen aan en verlengingen van tramlijn 1, 9 en 11, die op het kwaliteitsniveau van RandstadRail moeten worden gebracht. Vanuit een groot deel van Den Haag is via één overstap op lijn 11 een vlotte verbinding met station Den Haag HS en de kust mogelijk. Tramlijn 11 is relatief eenvoudig op te waarderen naar RandstadRail-niveau en levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan de ontsluiting van het te herontwikkelen Norfolkterrein in Scheveningen. Naast een verlenging of verandering van het tracé wordt voor lijn 11 ook gestreefd naar een verbeteringsslag in kwaliteit. Dit houdt in dat waar mogelijk de gemiddelde snelheid van de tramlijn wordt verhoogd en kwalitatief hoogwaardige overstapvoorzieningen worden aangelegd. Relevant voor dit bestemmingsplan zijn de verbetering van haltes en overstapmogelijkheden bij de Loosduinsekade, Delftselaan, het Hobbemaplein en Hoefkade. De haltes en voertuigen van tramlijn 11 zullen op korte termijn worden vervangen door nieuwe voertuigen, zogenaamde RandstadRail voertuigen.

5.2.4 Herontwikkeling Haagse Markt

In de lijn 11 zone ligt tussen de Schilderswijk en Transvaal de Haagse markt. Het terrein met een oppervlakte van 20.000 m² ligt tussen twee kopgebouwen, de tramlijn en de Herman Costerstraat. Sinds maart 2014 wordt de grootste openlucht markt van Europa verbouwd. De plannen zijn tot stand gekomen na overleggen met een vertegenwoordiging van de markthandelaren en verschillende consultaties onder de vergunninghouders. De bestaande containers en kappen worden vervangen door 527 marktinstallaties, waarvan 451 met opslagunit. De markthandelaren hebben inspraak gehad in de uitvoering van hun unit. Daarnaast wordt er een marktgebouw gerealiseerd met onder andere openbare toiletten, een horeca functie en bijbehorend terras.

Een deel van de herontwikkeling van de Haagse markt ligt in het bestemmingsplan Transvaal 2010. Dit

betreft het bestaande marktterrein. Vanwege voortschrijdend inzicht in de herontwikkeling wordt de Haagse Markt, kopgebouwen en marktterrein geheel onderdeel van bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone).

5.2.5 Extra bouwlagen

5.2.5.1 Vijf bouwlagen

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven volgt uit de structuurvisie en de agenda voor de Haagse Verdichting dat langs doorgaande wegen en groen wordt uitgegaan van vijf bouwlagen. De vertaling naar bestemmingsplannen van de regeling gebeurt op basis van een ruimtelijke analyse of het een doorgaande stedelijke weg of lijn betreft, of het ruimtelijk gewenst en/of mogelijk is om bij nieuwbouw minimaal vijf bouwlagen te realiseren. De Monstersestraat is een doorgaande weg en geschikt voor het mogelijk maken van minimaal 5 bouwlagen (gelijk aan ca. 15 m). Op een aantal plaatsen is de bebouwing in de bestaande situatie al hoger dan 15 meter. Langs het aan de Monstersestraat grenzende deel van het werkterrein van Transvaal (Uitenhagestraat) is de huidige bebouwing lager. Daar wordt echter al op basis van het masterplan Lijn 11 voorgesteld een hoogte van 22 meter mogelijk te maken, bij rooilijninterugging. Langs De Loosduinsekade is eveneens al een bouwhoogte van 22 meter voorzien.

5.2.5.2 Dakopbouwen

Uitgangspunt is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het stedenbouwkundig niet verantwoord is. Per bestemmingplangebied wordt een duidelijke stedenbouwkundige afweging gemaakt waar dakopbouwen wel en niet mogelijk worden gemaakt. Dit kader biedt zowel voor potentiële aanvragers als voor omwonenden duidelijkheid waarom er wel of geen dakopbouw wordt toegestaan. Bij deze stedenbouwkundige verantwoording spelen de volgende aspecten een rol:

- Straatprofielen: voldoende ruim om dakopbouwen aan één of twee kanten toe te voegen;
- Binnenterreinen: voldoende maat;
Hoogte stedelijke omgeving: (1) hoe hoog zijn de omliggende panden? Hoe verhoudt zich het toevoegen van een dakopbouw tot het omliggend stedelijk gebied? En (2), behoefte aan dakopbouwen speelt met name bij 2 of 3 bouwlagen in de bestaande situatie;
- Dakvormen: dakopbouwen liggen het meest voor de hand bij platte daken en zeer flauw hellende daken (Mieringen; geen stahoogte). Ook bij schuine daken worden dakopbouwen echter niet uitgesloten;
- Ensemblewaarde: hier wordt met name gekeken naar de stedenbouwkundige samenhang.

De Haagse dakopbouwenregeling biedt mogelijkheid aan eigenaren om dakopbouwen te realiseren ter vergroting van hun woongenot. Binnen het plangebied bevinden zich alleen woningen binnen grote appartementencomplexen. Het mogelijk maken van een dakopbouw is daar niet aan de orde.

5.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen. Deze behoefte moet blijken uit een regionaal afgestemd programma. Als er (nog) geen regionaal programma is vastgesteld dan kan uit een positief advies van de regio blijken dat regionale afstemming heeft plaatsgevonden. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Ook in de Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland (2013) is de ladder voor duurzame

verstedelijking opgenomen. Gesteld wordt dat 'een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een nieuwe ontwikkeling met wonen, bedrijven, zelfstandige kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen rekening houdt met de navolgende voorkeursvolgorde:

- het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied 2010 (kaart 4a, Verordening ruimte, 2013);
- het benutten van locaties aansluitend aan bestaand stedelijk en dorpsgebied 2010 (kaart 4a, Verordening ruimte, 2013).

Volgens de kaart uit de Provinciale verordening Ruimte maakt Transvaal onderdeel uit van het 'bestaand stads- en dorpsgebied 2010'. Daarmee wordt voldaan aan de eerste stap in de voorkeursvolgorde uit de verordening. Tevens wordt voldaan aan de regionale programmering. In de regio Haaglanden worden de behoeften voor wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen onderling afgestemd en regelmatig geactualiseerd. Daarnaast hebben de Haaglanden gemeenten een Regionaal Structuurplan 2020 ontwikkeld. Hiermee is de ladder duurzame verstedelijking voldoende geborgd. Dit wordt voor de verschillende thema's nader onderbouwd in hoofdstuk 3 van de toelichting en in de hierna volgende tekst.

Ontwikkeling en beleidsnota's

Het bestemmingsplan maakt middels een wijzigingsbevoegdheid de realisatie van een multicultureel vrijetijds centrum mogelijk, waarbinnen diverse functies mogelijk worden gemaakt, zoals wonen, detailhandel en leisure.

Stap 1

Wonen

Uit onderzoek blijkt dat de komende jaren de woningbehoefte in Haaglanden groter is dan het verwachte aanbod. Volgens de woningbehoefteraming van de Provincie Zuid-Holland is de woningbehoefte in Haaglanden 48.573 woningen tot 2020. Het planaanbod in Haaglanden is (gecorrigeerd met te verwachten sloop) 35.092 woningen. Het toekomstig aanbod binnen het plangebied, dat middels wijzigingsbevoegdheden is opgenomen, draagt bij aan bovengenoemde kwantitatieve woningbehoefte.

Naast deze kwantitatieve behoefte is er ook een kwalitatieve behoefte aan het woonmilieu dat wordt toegevoegd in het plangebied. Het grotere gebied waar het plangebied een onderdeel van is wordt in de Woonvisie aangeduid als centrumstedelijk woonmilieu met als woonsfeer 'Kleurrijk en levendig wonen'.

De hierboven beschreven woonsfeer en het programma binnen het plangebied past in dit woonmilieu en draagt daarmee bij aan het uitbreiden van dit in Den Haag en in de regio gewenste woonmilieu. Op dit moment wordt er door Haaglanden gewerkt aan een regionale woonvisie, waar het woonprogramma voor Transvaal een plek krijgt.

Detailhandel

Ter versterking van het winkelaanbod in de Paul Krugerlaan (die onderdeel uitmaakt van de hoofdwinkelstructuur van de gemeente Den Haag) wordt in de wijzigingsbevoegdheid een complementair winkelaanbod mogelijk gemaakt met een maximum van 1.600 m² bvo. Gedacht kan worden aan een aanvullende supermarkt.

Aan Bureau Stedelijke Planning is verzocht om een (distributieve) onderbouwing voor een nieuwe supermarkt op te stellen, in combinatie met inzicht in de kwantitatieve en kwalitatieve effecten. Het onderzoeksrapport is als Bijlage 4 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie van het rapport is dat de realisatie van een onderscheidende supermarkt aan de oostelijke kop van de Paul Krugerlaan, als onderdeel van het MVC-project, zowel kwantitatief als kwalitatief goed te motiveren is. De bijna 48.000 inwoners van Transvaal en de Schilderwijk hebben in de huidige situatie de beschikking over een overwegend kleinschalig en weinig modern supermarktaanbod. De supermarktdekking ligt (ruim) onder het landelijke gemiddelde en maar vier van de dertien (overwegend -zeer- kleinschalige) supermarkten zijn 800 m² wvo of groter. Het wekt daarom geen verwondering dat

momenteel maar 17% van het bestedingspotentieel wordt gebonden aan het aanbod in de eigen wijk. De rest vloeit af naar het aanbod buiten de wijk. Met de realisatie van een bijzondere supermarkt op deze locatie zal de binding worden verhoogd, en het functioneren van de Paul Krugerstraat als één van de belangrijkste winkelgebieden in het gebied versterkt.

Leisure

In 2002 is in regionaal verband leisurebeleid ontwikkeld. Daarin staan afspraken over de allocatie van leisurevoorzieningen. Dit beleid zet in op een sterke regionale structuur van vrijetijdsvoorzieningen. Nieuwe voorzieningen dienen bij voorkeur in deze structuur gevestigd te worden. De leisuremogelijkheden die in het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) zijn opgenomen, passen in dit beleid.

Stap 2

Volgens de kaart uit de Provinciale Verordening Ruimte maken de onderdelen van het plangebied Transvaal (Lijn 11 zone) waar sprake is van intensivering onderdeel uit van het 'bestaand stads- en dorpsgebied 2010'. In alle gevallen is sprake van herstructurering, intensivering of transformatie. Daarmee wordt voldaan aan de tweede stap op de ladder. Zie ook 3.3.2 Provinciaal beleid, Verordening Ruimte, Bebouwingscontouren.

Stap 3

De derde stap, het benutten van locaties aansluitend aan bestaand stads- en dorpsgebied, hoeft niet meer gezet te worden, omdat de ontwikkelingen vallen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied."

5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), 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 is, gelet op de aard en omvang van het plangebied, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:2000.

Een belangrijk onderdeel van Wet ruimtelijke ordening (Wro) vormt de digitaliseringsverplichting. De Wro bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar moet zijn. Dit heeft onder meer geleid tot de introductie van twee nieuwe begrippen: 'analoge verbeelding' en 'digitale verbeelding'.

Onder analoge verbeelding wordt verstaan: alle te verbeelden informatie van een ruimtelijk plan op papier. De term analoge verbeelding is dus een synoniem voor de tot nu toe altijd gebruikte term plankaart.

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden is de digitale verbeelding beslissend.

Op de bij het onderhavige bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste gegevens ingetekend. Er is daarbij onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond van het plangebied heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, op de analoge verbeelding al dan niet in combinatie met een letter, ter aanduiding van de bestemming en een getal dat de maximale toegestane (goot- en nok)hoogte en/of bebouwingspercentage aangeeft. Daardoor is het mogelijk om te zien welke bestemmingen zijn gegeven aan de gronden en opstellen binnen het plangebied. Elke op de verbeelding ingetekende bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming

zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de plankaart. Aanduidingen geven dientengevolge, in samenhang met de regels, duidelijkheid over wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

Op de digitale en analoge verbeelding van de plankaart zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform SVBP2012, bijlage 9, opgenomen. De waarde op de plankaart geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

Bij het bepalen van de daadwerkelijke hoogte van gebouwen is gebruik gemaakt van stereokartering met behulp van luchtfoto's. De maximaal toegelaten bouwhoogte kan afwijken van de daadwerkelijke hoogte van een gebouw: aan het vaststellen van een maximale bouwhoogte liggen stedenbouwkundige overwegingen ten grondslag.

Voorts wordt de opzet van het bestemmingsplan ingegeven door de relevante beleidskaders en omgevingsfactoren. In onderstaande tabellen (beslissingstabel) is aangegeven op welke onderdelen de in dit bestemmingsplan beschreven beleidskaders en omgevingsfactoren hun vertaling hebben gevonden in het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Deze paragraaf vormt dan ook als het ware de schakel tussen de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende regels en plankaart.

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
De Verordening Ruimte laat uitbreiding van detailhandel slechts toe op plekken die gelegen zijn binnen bestaande winkelconcentraties en kantoren binnen de bestaande haltes van het ZuidMeugelnet.	Bij recht maakt het bestemmingsplan geen uitbreiding van detailhandel mogelijk. Middels een wijzigingsbevoegdheid wordt maximaal 1950 m ² bvo aan detailhandel mogelijk gemaakt in het te realiseren Multicultureel Vrijtijds Centrum. Deze locatie sluit aan op de hoofdwinkelstructuur van de Paul Krugerlaan en kan daarom beschouwd worden als onderdeel van die hoofdwinkelstructuur. De gewenste uitbreiding is daarmee in overeenstemming met de Verordening Ruimte.
De Structuurvisie / Haagse Verdichting houdt voor Transvaal (Lijn 11 zone) in dat invulling wordt gegeven aan:	
Uit de structuurvisie en de agenda voor de Haagse Verdichting volgt dat langs doorgaande wegen en groen wordt uitgegaan van vijf bouwlagen.	Langs de Monstersestraat wordt, waar mogelijk, uitgegaan van een bouwhoogte van minimaal vijf lagen. Deels bij recht en deels middels een wijzigingsbevoegdheid mag de hoogte van de bebouwing op het bedrijventerrein Uitenhagestraat worden opgehoogd tot maximaal 22 meter.
Verkeer	
De Haagse Nota Mobiliteit hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen: buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfs- en woonstraten). Verblijfsgebied ten slotte is openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie	Het plangebied kent geen hoofdverkeerswegen. De bestemming Verkeer-Straat ziet op alle doorgaande straten in het plangebied: De Monstersestraat, het Hobbemaplein en de Delftselaan. Alle straten in het plangebied die niet als hoofdverkeersweg of straat kunnen worden geclassificeerd, vallen onder de bestemming Verkeer-Verblijfsstraat. Verblijfsgebieden zijn als Verkeer-Verblijfsgebied aangegeven.

De nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" gaat mede in op het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte	In het plangebied wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein met een parkeerbehoefte volgens de Nota Parkeernormen Den Haag.
Wonen	
De kern van de Woonvisie 2009-2020 is als Den Haag zich meer op de kaart wil zetten als woonstad, moet de stad zich versterken door meer differentiatie in woonmilieus en woonsferen te creëren en de woonkwaliteit verhogen	In de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het Multicultureel Vrijetijds Centrum wordt de realisatie van maximaal 150 woningen mogelijk gemaakt.
Economie	
Milieuozonering (paragraaf Keuze en verantwoording van bestemmingen) zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd.	Solitaire bedrijfsvestigingen zijn onder de bestemming Bedrijf (B) geschaard. Hier zijn bedrijfsactiviteiten in de categorieën A en B toegestaan, zowel activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd als activiteiten met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies moeten plaatsvinden. Bedrijfsvestigingen in de bestemming Gemengd (GD) en - met een aanduiding - in de bestemming Wonen (W) zijn alleen in categorie A toegestaan.
Economie	
Onderwijs, Welzijn en Maatschappelijke Zorg	In dit bestemmingsplan is een brede definitie van maatschappelijke voorzieningen opgenomen.
Inzet is de Stedelijke Groen Hoofdstructuur (paragraaf Groen) duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.	

5.5 Toelichting op de regels

De regels zijn als volgt ingedeeld:

1. Inleidende regels. De inleidende regels (artikel 1 en 2) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
2. Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (artikel 3 tot en met 12 bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.
3. Algemene regels. De algemene regels (artikel 13 tot en met 18) bevatten voor alle bestemmingen geldende regels: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene procedureregels.
4. Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in artikel 19, de slotregel in artikel 20.

5.5.1 Inleidende regels

In artikel 1 'Begrippen' worden belangrijke begrippen die in het plan veel voorkomen, nader gedefinieerd.

Aandacht verdienen de begrippen aan-huis-gebonden bedrijf, en aan-huis-gebonden beroep. Wanneer in de bestemmingsregels wonen is toegestaan, is impliciet ook het uitoefenen van een aan-huis-gebonden bedrijf en/of beroep toegestaan.

Op basis van jurisprudentie mogen deze activiteiten:

- geen hinder voor de woonsituatie opleveren;
- naar de aard en visueel geen afbreuk doen aan het karakter van de woning;
- geen detailhandel en/of horeca betreffen;
- geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.

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. De regeling voor bestaand gebruik dat afwijkt van de bestemming is onderdeel van de algemene gebruiksregels.

5.5.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

De bestemming Bedrijf is toegekend aan het bedrijventerrein Uitenhagestraat. De gronden zijn bestemd voor bedrijfsmatige activiteiten ten behoeve van bedrijven met daarbij behorende ondergeschikte educatieve functies, perifere detailhandel (ter plaatse van de aanduiding "pdh"), groothandel en opslag met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde, wegen, (al dan niet gebouwde) parkeervoorzieningen, groen, water en overige voorzieningen, alsmede kantoren zoals nader omschreven in het derde lid.

Ter plaatse van de huidige locatie van de Karwei is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de realisatie van het MVC (Multicultureel Vrijtijds Centrum) mogelijk te maken.

Artikel 4 Detailhandel

De bestemming Detailhandel is toegekend aan de Haagse Markt. De gronden zijn bestemd voor een markt met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen, alsmede gebouwde voorzieningen ten behoeve van horeca in de categorieën licht en middelzwaar van de Staat van Horeca-categorieën en een ondergrondse parkeergarage ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' op de plankaart.

Artikel 5 Gemengd - 1

De bestemming Gemengd - 1 is toegekend aan de kop van de Uitenhagestraat (hoek Monsterestraat/Loosduinsekade). Deze gronden maakten al onderdeel uit van het bestemmingsplan Transvaal 2010 en de vigerende bestemming is overgenomen in onderhavig bestemmingsplan met als enige verschil dat op de gronden in onderhavig bestemmingsplan perifere detailhandel mogelijk wordt gemaakt. Reden daarvan is een eventuele verhuizing van de bouwmarkt mogelijk te maken indien die niet terug kan komen in het definitieve programma van het Multicultureel Vrijtijds Centrum. Om te voorkomen dat de totale oppervlakte aan perifere detailhandel toeneemt ten opzichte van de huidige situatie is in de regels bepaald dat het totale bruto-Moeroppervlak ten behoeve van perifere detailhandel binnen de bestemmingen Gemengd - 1 en Bedrijf mag niet meer bedragen dan 3500 m².

De gronden binnen met de bestemming Gemengd - 1 zijn verder bestemd voor bedrijven op de onderste twee bouwlagen en daarboven woningen.

Artikel 6 Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 is toegekend aan de gemengde bebouwing gelegen tussen het wijkpark Transvaal en het Hobbemaplein en aan de "koppen" van de markt, de bebouwing gelegen tussen de markt en het Hobbemaplein en tussen de markt en het Hoflandplein. De gronden zijn bestemd voor detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijk, (waaronder wordt begrepen: bibliotheek, gezondheidszorg, jeugd-/kinder-/naschoolseopvang, religie, verenigingsleven en zorg- en welzijnsinstelling), wonen met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen. Horeca is toegestaan in de categorie licht van de Staat van Horeca-categorieën. De functie wonen is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "w" op de plankaart. De functie maatschappelijk is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "m" op de plankaart. De functie wonen is met uitzondering van de ontsluitingen uitsluitend toegestaan op de verdiepingen. De overige functies genoemd in lid 6.1 zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond.

Artikel 7 Groen

De bestemming Groen is toegekend aan een strook groen langs het stadspark Transvaal. De gronden zijn bestemd voor groen(voorziening), park en plantsoen met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen.

Artikel 8 Verkeer - Straat

De bestemming Verkeer - Straat is toegekend aan de wijkontsluitingswegen binnen het plangebied, te weten de Monsterestraat, de Heemstraat, De Delftselaan en het Hobbemaplein. De gronden zijn bestemd voor wegen, railverkeer, toegangsportalen, ontluchtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken, parkeerplaatsen en voet- en fietspaden met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer - Verblijfsgebied is toegekend aan de langzaam verkeersgebieden binnen het plangebied. De gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, toegangsportalen, ontluchtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken en terrassen ten behoeve van de aangrenzende functie horeca met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

Artikel 10 Verkeer - Verblijfsstraat

De bestemming Verkeer - Verblijfsstraat is toegekend aan de buurtontsluitingsstraten binnen het plangebied, te weten de Herman Costerstraat en de Uitenhagestraat. De gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, wegen, parkeervoorzieningen, toegangsportalen, ontluchtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken en terrassen ten behoeve van de aangrenzende functie horeca met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

Artikel 11 Leiding - Gas

Langs de rand van het plangebied loopt een 40-bar aardgastransportleiding. Deze gronden hebben de dubbelbestemming Leiding - Gas gekregen. De gronden zijn primair bestemd voor een gasleiding en secundair voor de onderliggende bestemmingen.

Artikel 12 Leiding - Hoogspanning

Langs de rand van het plangebied is een ondergrondse 150 kV hoogspanningsleiding gelegen. Deze gronden hebben de dubbelbestemming Artikel 12 Leiding - Hoogspanning gekregen. De gronden zijn primair bestemd voor een 150 kV hoogspanningsleiding en secundair voor de onderliggende bestemmingen.

5.5.3 Algemene Regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 14 Algemene bouwregels

De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats wordt hierin nu ook algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Verder is algemeen voorgeschreven dat bouwwerken beneden peil uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak, dat deze ondergrondse bebouwing uit niet meer dan één bouwlaag mag bestaan en is de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen met uitzondering van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of gebouwen in een rijksbeschermd stadsgezicht. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: 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 expliciet aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik als opslagplaats voor voorwerpen, stoffen en materialen die niet meer bruikbaar zijn of niet meer worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld en het gebruik als sekswinkel, seksinrichting, kamerverhuurbedrijf, paddoshop, belwinkel of garagebedrijf: functies die voorheen in de Leefmilieuvordering werden verboden of althans gereguleerd.

Als in de bestemmingsregels wonen is toegestaan, is impliciet ook het uitoefenen van een aan huis verbonden bedrijf en/of beroep toegestaan. In de algemene gebruiksregels is ook een regeling vervat voor het uitoefenen van een aan huis verbonden bedrijf en/of beroep:

- De activiteiten mogen geen hinder voor de woonsituatie opleveren en mogen niet op grond van de milieuwetgeving vergunning- dan wel meldingsplichtig zijn.

Op grond van de Wet milieubeheer vergunning- of zelfs meldingsplichtige activiteiten passen uiteraard niet in de woonomgeving. Maar ook indien een activiteit niet vergunning- of meldingsplichtig is, bestaat er kans op ongewenste overlast voor de omgeving, bijvoorbeeld geluid- of geurhinder. Dit kan met name het geval zijn bij de meer ambachtelijke beroepen. Van geval tot geval dient de (kans op) hinder voor de woonsituatie te worden nagegaan. Uitgangspunt bij de beoordeling is dat de hinder in principe niet onevenredig veel groter mag zijn dan in redelijkheid bij 'normale' bewoning (zonder beroepsuitoefening) het geval zou zijn.

- De activiteiten mogen naar de aard en visueel geen afbreuk doen aan het karakter van de woning. Van belang is dat het karakter van de woning duidelijk herkenbaar blijft en dat de nadruk niet komt te liggen op de beroepsuitoefening. Ter illustratie: reclame-uitingen, anders dan een bescheiden 'bordje naast de deur' of de uitstalling van goederen op het bijbehorende erf betekenen reeds dat aan het karakter van de woning afbreuk wordt gedaan.

- De activiteiten mogen geen detailhandel en/of horeca betreffen.

Detailhandel en horeca leveren in de regel een zodanig ongewenste verkeersaantrekkende werking op, dat het toelaten ervan in woongebied niet zonder meer passend wordt geacht.

- De activiteiten mogen geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.

Dit betekent dat wanneer de beroepsuitoefening een te grote verkeersaantrekkende werking heeft, deze niet is toegestaan. Wanneer dit het geval is, is niet op voorhand aan te geven. Dit hangt mede af van de stedenbouwkundige en verkeerskundige situatie ter plaatse. Ter illustratie: wanneer in de praktijk

dagelijks gedurende langere tijd meer dan twee parkeerplaatsen benodigd zijn in verband met de uitoefening van een beroep aan huis, kan reeds sprake zijn van parkeerproblemen. Uiteraard is dit mede afhankelijk van de bestaande parkeerdruk in de omgeving. In voorkomende gevallen zal in overleg met gemeente en omwonenden naar een passende oplossing moeten worden gezocht.

- De activiteiten mogen aan de woonfunctie geen afbreuk doen en dienen daaraan ondergeschikt te zijn, in die zin, dat de woonfunctie de belangrijkste functie dient te blijven en de praktijkruimte maar een deel van de bebouwde oppervlakte mag bedragen.

Ook deze (direct meetbare) voorwaarde draagt eraan bij dat de eventuele hinder voor de omgeving wordt beperkt. Wanneer bijvoorbeeld de woning (vrijwel) geheel zou worden aangewend voor de beroepsuitoefening, is de kans op een ongewenste uitstraling naar de omgeving relatief groot.

Afwijken van de algemene gebruiksregels, ook het afwijken voor het meest doelmatige gebruik, wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in artikel Algemene afwijkingsregels.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval..Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

Een belangrijk element van dit artikel is de afwijking van het algemene gebruiksverbod: het bevoegd gezag kan afwijken van het algemeen gebruiksverbod, indien strikte toepassing van het algemene gebruiksverbod leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Wel moet dit andere gebruik aansluiten bij het gebruik conform de bestemming en mag toepassing van de afwijking niet leiden tot een bestemmingswijziging.

Artikel 17 Algemene wijzigingsregels

In de Algemene wijzigingsregels zijn de wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor de ontwikkeling van het MVC (wijzigingsgebied 1 en 2) en de ophoging van de bedrijfsgebouwen langs de Monstersestraat (wijzigingsgebied 3). Zie paragraaf 1.1 en 5.2.

Artikel 18 Algemene procedureregels

De algemene procedureregels regelen de procedure die het bevoegd gezag moet volgen als zij wil afwijken.

Overgangs- en slotregels

Artikel 19 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 20 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone)'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuwe juridisch-planologische regeling voor een bestaande situatie en bestaat met name openbare ruimte. Alleen bij het bedrijventerrein aan de Uitenhagestraat is sprake van directe planologische wijzingen. Voor dit geval is beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, zie kader.

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten miste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte met met één of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1.000 m².

Bron: Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

In dit geval is er sprake van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.2.1 Bro, waardoor de gemeente in beginsel verplicht is om een exploitatieplan op te stellen. De raad kan op basis van art. 6.12, tweede lid Wro echter besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in art. 6.13, eerste lid, onder c, 4^o en 5^o, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in art. 6.13, tweede lid onder b, c en d, niet noodzakelijk is.

Dit kostenverhaal kan worden verzekerd via:

- een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- een anterieure overeenkomst met de eigenaar over de ontwikkeling.

In het geval van de bedrijventerrein aan de Uitenhagestraat is het kostenverhaal verzekerd daar de gronden in eigendom van de gemeente zijn. De ontwikkeling van dit plan is onderdeel van de vastgestelde gemeentelijke grondexploitatie Uitenhagestraat waarmee de uitvoerbaarheid van dit plan ook gegarandeerd is. Daarnaast is het niet noodzakelijk om een tijdvak of fasering te bepalen als bedoeld in art. 6.13 eerste lid onder c, 4^o en 5^o, noch om eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen als bedoeld in art. 6.13 tweede lid onder b, c en d van de Wro.

Naast deze ontwikkellocatie zijn er een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Op het moment dat van die bevoegdheden gebruik wordt gemaakt zal de economische uitvoerbaarheid en het kostenverhaal van dat plandeel nader worden onderbouwd.

Het bestemmingsplan is verder conserverend van aard en aan de uitvoering ervan zijn geen kosten verbonden die ten laste komen van de gemeente. Op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro wordt besloten om geen exploitatieplan vast te stellen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar. Omdat het kostenverhaal voor de direct bestemde ontwikkelingen anderszins is verzekerd is en aanvullende eisen niet noodzakelijk zijn wordt – op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro – besloten geen exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan is op 11 april 2013 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Ministerie van EL&I
2. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
3. Provincie Zuid-Holland
4. Stadsgebied Haaglanden
5. Hoogheemraadschap van Delfland
6. Dunea
7. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
8. Politie Haaglanden
9. Veiligheidsregio Haaglanden, Regionale Brandweer
10. Veolia Transport Haaglanden
11. HTM Infra
12. Stedin B.V.
13. TenneT Regio West
14. N.V. Nederlandse Gasunie
15. Stichting BOOG
16. Kamer van Koophandel Haaglanden
17. Bewonersorganisatie Transvaal (BOT)
18. Bewonersorganisatie Transvaal Zuid (BTZ)
19. Bewonersorganisatie Schilderswijk De Paraplu
20. Winkeliersvereniging Paul Krugerlaan
21. Bedrijfsvereniging Uitenhagestraat
22. De Haagse Markt
23. Van Wijnen West

Van de onder 3, 5 en 11 genoemde instanties zijn de hierna opgenomen reacties ontvangen. De aanbevelingen uit het advies van de instantie genoemd onder 9 (Veiligheidsregio Haaglanden) zijn opgenomen in paragraaf 4.3 (Externe veiligheid) van de toelichting. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

3. Provincie Zuid-Holland

Ik heb kennis genomen van het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de provinciale Structuurvisie en de verordening Ruimte. Het plan is op een aantal punten niet conform dit beleid.

Opmerkingen

Milieu

Wij gaan er vanuit dat u de opmerkingen, opgenomen in de brief van de omgevingsdienst Haaglanden d.d. 10 december 2013 kenmerk 00009560 aan Uw college, in het ontwerp bestemmingsplan Transvaal lijn 11 worden verwerkt.

Detailhandel/economie

Artikel 1.96 perifere detailhandelsbedrijven:

Onderlinge uitwisselbaarheid van bouwmarkt en tuincentrum dient te worden uitgesloten. Indien de bestaande bouwmarkt plaats zou moeten maken voor een tuincentrum dient hiervoor voldaan te worden aan het vereiste van DPO en REO-advies. Het plangebied is niet opgenomen als PDV-locatie in de verordening ruimte. De detailhandel genoemd onder c. en d. is daarom niet toegestaan en dient uit de begripsomschrijving geschrapt te worden. Indien het bestaande bedrijven betreft, dienen ze een maatbestemming te krijgen.

Artikel 17.1 e:

Hier staat aangegeven dat het totale bruto vloeroppervlak ten behoeve van overige detailhandel niet meer mag bedragen dan 1.950 m². Deze metrage betekent een forse uitbreiding van een winkelgebied dat geen onderdeel uitmaakt van de bestaande winkelconcentraties. Indien een winkelgebied geen onderdeel van de bestaande winkelconcentraties uitmaakt kan van kwantitatieve groei geen sprake zijn. Wij verzoeken u te onderbouwen waarom het plangebied met dit metrage uitgebreid zou moeten worden en welke effecten dat heeft op de ruimtelijke kwaliteit en leegstand in de omgeving.

Artikel 17.1.j:

Dit artikel (dat ziet op de procedure die gevolgd moet worden bij nieuwe detailhandel van meer dan 2.000 m² bvo) is overbodig nu 17.1.e aangeeft dat het totale areaal niet meer dan 1.950 m² mag bedragen.

Conclusie

Het plan houdt op bovengenoemde punten onvoldoende rekening met het provinciaal belang.

Ik verzoek u daarom het plan aan te passen.

Reactie:

Milieu

Het is het college niet duidelijk hoe de provincie op de hoogte is gebracht van het advies dat in het kader van de interne voorvisie door ODH aan de gemeente is gestuurd. Dit stuk is door de gemeente niet aan de provincie toegezonden en is ook niet openbaar gemaakt.

Uiteraard zullen de opmerkingen van ODH in het bestemmingsplan worden overgenomen.

Detailhandel/economie

Artikel 1.96 perifere detailhandelsbedrijven: Binnen de bestemmingen Bedrijf en Gemengd-1 zal ter plaatse van de aanduiding "dhp" enkel een bouwmarkt mogelijk gemaakt worden. Ook in de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het MVC zal enkel de terugkeer van de huidige bouwmarkt mogelijk gemaakt worden.

Op deze wijze kan de bestaande bouwmarkt op dezelfde locatie blijven zitten of terugkeren na nieuwbouw en is het tevens mogelijk dat de bouwmarkt verhuist naar een nieuwe locatie op het bedrijventerrein Uitenhagestraat wanneer er in het MVC geen plek zal zijn voor de bouwmarkt.

Artikel 17.1 e: De maximum bruto vloeroppervlakte ten behoeve van detailhandel in de wijzigingsbevoegdheid is teruggebracht van 1950 naar 1600 m² bvo. Ter onderbouwing van deze uitbreiding van detailhandel binnen het plangebied en om de effecten ervan aan te tonen is een DPO uitgevoerd door Bureau Stedelijke Planning. Dit DPO is als bijlage bij de toelichting gevoegd. De conclusie van het DPO is dat de realisatie van een onderscheidende supermarkt aan de oostelijke kop van de Paul Krugerlaan, als onderdeel van het MVC-project, zowel kwantitatief als kwalitatief goed te motiveren is.

Artikel 17.1.j: Dit artikel is inderdaad overbodig nu in de wijzigingsbevoegdheid niet meer dan 1950 m² bvo aan nieuwe detailhandel wordt mogelijk gemaakt. Dit artikel zal geschrapt worden.

5. Hoogheemraadschap

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp van het bestemmingsplan Transvaal (Lijn 11 zone) In Den Haag toegezonden. U verzoekt Delfland een reactie kenbaar te maken op het voorontwerp van het bestemmingsplan.

Advies

Wij geven u graag nog advies ten aanzien van de wateraspecten in het plan. Specifiek hebben wij opmerkingen over "Waterkwantiteit" en "Beleid van Delfland".

Waterkwantiteit

In paragraaf 4.7.2. geeft u aan, dat voor het plangebied geen extra waterbergings-eisen in de Waterbergingsvisie geformuleerd zijn. Ten tijde van het schrijven van de Waterbergingsvisie was het idee, dat extra belasting binnen het boezemgebied geen wateroverlast veroorzaakte. Echter heeft de 'Doorstroomstudie' (Delfland en Gemeente Den Haag) tot nieuwe inzichten geleid. Daaruit blijkt, dat in het boezemgebied in Den Haag bij langdurige hevige regen het water niet snel genoeg kan worden afgevoerd naar de gemalen. Daardoor is de kans op wateroverlast groter dan voorheen werd aangenomen. Verdere belasting van het watersysteem is ongewenst. Daarom hanteren wij het standstillbeginsel: "Als bij nieuwe ontwikkelingen het verhard oppervlak toeneemt, dan moet extra waterberging gerealiseerd worden."

Dit houdt in, dat in de waterparagraaf duidelijk naar voren moet komen of sprake is van een verslechtering van het watersysteem. Op dit moment kan aan de hand van de huidige waterparagraaf niet bepaald worden in hoeverre sprake is van een verslechtering, omdat een vergelijking van de huidige en toekomstige situatie ontbreekt. Wij verzoeken u dit aan de waterparagraaf toe te voegen.

Indien er gecompenseerd moet worden, gaat de voorkeur uit naar het aanleggen van open water. Maatregelen die kans op wateroverlast verminderen (zoals vasthouden en bergen), zijn ook mogelijk. Wanneer blijkt, dat geen compensatie nodig is, verzoeken wij u toch mogelijkheden te bekijken om water vast te houden, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van open verharding binnen de nieuwe ontwikkelingen.

Beleid van Delfland

Wij verzoeken u te verwijzen naar de actuele versie van de Handreiking watertoets voor gemeenten bij het beleid van Delfland. De actuele versie is te vinden op de website van Delfland: <http://www.hhdelfland.nl/digitaaloket/watertoetsportaal/>.

Reactie:

Belangrijk uitgangspunt voor Delfland is dat de waterhuishouding door ruimtelijke veranderingen niet mag verslechteren (standstillbeginsel). Dat geldt dus ook voor de eventuele veranderingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Het doel van dit bestemmingsplan is :

- het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur in een juridisch-planologisch kader;
- het mogelijk maken van enkele nieuwe ontwikkelingen.

Met het vaststellen van dit bestemmingsplan is alleen de ontwikkeling van het MVC mogelijk van invloed op de waterhuishouding. Daarom is in de wijzigingsbevoegdheid de volgende tekst opgenomen:

"Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag de waterhuishouding niet verslechteren."

We zullen in de toelichting verwijzen naar de actuele versie van het beleid van Delfland.

11. HTM Infra

In het kader van het overleg ex art. 3.1.1 Bro, heb ik het bestemmingsplan Transvaal bekeken en heb naar aanleiding daarvan een paar opmerkingen:

1. graag zou ik op de plankaart opgenomen willen zien de sporen van de tailtrack (opstel-/keergelegenheid), gelegen langs de Monstersestraat, nabij de kruising met de Loosduinseweg.
2. is het mogelijk de vrije trambaan van lijn 11 langs de De Heemstraat en Monstersestraat positief in het plan te bestemmen, zodat de gewenste NRR-kwaliteit duidelijker wordt vastgelegd?
3. een detail: op de hoek van de Delftselaan en de De Heemstraat lopen op de kaart de tramsporen door de bestemming "verblijfsgebied", dit lijkt me niet de bedoeling.

Verder had ik geen opmerkingen. Als u vragen heeft, hoor ik die graag.

Reactie:

1. De gronden hebben de bestemming Verkeer - Straat waarbinnen railverkeer is toegestaan. De betreffende tailtrack is dus toegestaan binnen de bestemming Verkeer-Straat en hoeft daarom niet apart op de kaart aangeduid te worden.
2. De vrije trambaan is mogelijk binnen de bestemming Verkeer - Straat en is daarmee positief bestemd. Het is niet wenselijk de gronden alleen ten behoeve van openbaar vervoer te bestemmen, aangezien de trambaan op een aantal plekken in het plangebied andere wegen kruist. Bovendien zou dan een eventuele aanpassing van de ligging van de trambaan binnen de bestemming Verkeer - Straat niet langer meer mogelijk zijn.
3. De bestemming van de betreffende gronden zal worden gewijzigd in de bestemming Verkeer - Straat.