



Omgevingsplan Binckhorst

Aanvulling Omgeving Effect Rapport (OER)

projectnummer 0431517
definitief
17 mei 2021

Omgevingsplan Binckhorst

Aanvulling Omgeving Effect Rapport (OER)

projectnummer 0431517

definitief
17 mei 2021

Auteurs

drs. H. Lindeboom
mr. M. Schouten
drs. T. Artz

Opdrachtgever

Gemeente Den Haag
Postbus 12655
2500 DP 's-Gravenhage

datum vrijgave
Mei 2021

beschrijving revisie
definitief

gecontroleerd
mr. M. Schouten

vrijgave
drs. T. Artz



De rol van deze aanvulling en leeswijzer	1
Waarom een aanvulling?	1
Leeswijzer	2
1 Inleiding	4
1.1 Een gebied met een 'randje'	4
1.2 Uitgangspunten voor de transformatie	5
1.3 Een omgevingsplan voor de Binckhorst	7
2 Ambities voor de Binckhorst	9
2.1 Vier ambities voor de Binckhorst	9
2.2 Onderverdeling in vijf deelgebieden en stedenbouwkundige uitgangspunten	13
2.3 Al veel keuzes voor de start van het omgevingsplan	14
2.4 Waar worden de te beschermen waarden en keuzes vastgelegd?	14
3 Foto van de Binckhorst: de huidige situatie en referentiesituatie	15
3.1 De referentiesituatie voor de Binckhorst	15
3.2 Factsheets en GIS-systeem	15
3.3 Mobiliteit en infrastructuur	16
3.4 Leefbaarheid en gezondheid	19
3.5 Duurzaamheid	31
3.6 Cumulatie van milieuhinder	38
4 Spanningsveld tussen ambities en de fysieke leefomgeving	40
4.1 Analyse van ambities en fysieke leefomgeving leidt tot indeling in drie categorieën	40
4.2 Nadere analyse van aandachtspunten	42
4.3 Detaillering van de mogelijkheden voor woon- en werkfuncties	42
4.4 Impact van de maximale mogelijkheden van het plan	45
4.5 Conclusies nadere analyse	55
5 Mogelijke keuzes met bijbehorende effecten	56
5.1 Redelijkerwijs te beschouwen alternatieven	56
5.2 De te maken keuzes en mogelijke alternatieven	57
5.3 Keuzes voor de Binckhorst als stadsentree met een regionale oriëntatie	59
5.4 Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied	61
5.5 Proeftuin duurzaamheid en vergroening	66
5.6 Een voorkeurspakket van keuzes	70
6 De borging van te beschermen waarden en gemaakte keuzes	71
6.1 Van keuzes naar regels	71
6.2 Hoe werkt het omgevingsplan Binckhorst?	71
6.3 Waar vindt de borging plaats in de regels van het omgevingsplan	72

6.4	Beleidsregels	77
6.5	Saldering	77
6.6	Hoe zijn keuzes geregeld buiten het omgevingsplan om?	82
6.7	Monitoring & GIS-systeem	82
6.8	Monitoring: cruciaal voor de werking van het omgevingsplan	83

De rol van deze aanvulling en leeswijzer

Waarom een aanvulling?

Zienswijzen en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Het ontwerp-omgevingsplan Binckhorst heeft ter inzage gelegen en hierop zijn diverse zienswijzen binnengekomen. Ook heeft toetsing door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. (verder Commissie m.e.r.) plaatsgevonden. De Commissie kijkt of het milieueffectrapport (in geval van de Binckhorst het OER) alle informatie bevat die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te nemen bij het besluit. De Commissie m.e.r. heeft in een voorlopig advies geadviseerd om een aanvulling op het OER op te stellen.

Een navolgbaar plan

De kern van de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. is dat het plan een complex en een moeilijk navolgbaar geheel vormt. Dit is goed te begrijpen. Het ontwerpplan telt meer dan 5.000 pagina's, verdeeld over de toelichting, regels en 47 bijlagen. Dit maakt het voor niet-ingewijden lastig te doorgronden. Zo wordt aangegeven dat niet navolgbaar is welke keuzes voorliggen, op welke gronden deze zijn gemaakt en hoe deze geborgd zijn. In deze aanvulling zijn het advies van de Commissie m.e.r. en de diverse zienswijzen ter harte genomen.

Elementen die terugkomen in de aanvulling

Deze aanvulling gaat nader in op onder meer de werking van het omgevingsplan Binckhorst, de gemaakte (bestuurlijke) keuzes en daar waar nodig is de (milieu)informatie aangevuld. Specifiek hebben de volgende elementen uit het advies en de zienswijzen een plaats in de aanvulling:

- Een beschrijving van de referentiesituatie en daaruit volgende knel- en aandachtspunten;
- Meer inzicht in welke keuzes voorlagen en op welke gronden deze gemaakt zijn;
- De onderlinge relatie tussen de keuzes, de botsproeven, de beoordeling van de effecten en de uiteindelijke set aan regels;
- Nadere uitleg van de werking van het salderingsstelsel;
- Uitleg van de sturingsfilosofie en de daaruit volgende set met regels;
- De relatie tussen het omgevingsplan en monitoring.

De commissie heeft de concept-aanvulling op het OER getoetst en heeft op basis daarvan geoordeeld dat met de aanvulling op het OER de belangrijkste milieu-informatie beschikbaar is om een besluit te nemen over het omgevingsplan (zie hiervoor het advies d.d. 22 februari 2018). De ingediende zienswijzen hebben ertoe geleid dat voorgesteld wordt om het ontwerp-omgevingsplan gewijzigd vast te stellen. Om te zorgen dat alle verwijzingen en onderzoeksgegevens overeenkomen met het raadsvoorstel ten behoeve van de vaststelling en de voorgestelde wijzigingen van het college is bij het definitief maken van deze aanvulling gebruik gemaakt van het omgevingsplan zoals dat in gewijzigde vorm zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Versie definitief mei 2021

Na de vaststelling van het omgevingsplan Binckhorst zijn beroepen ingediend bij de Raad van State, die deels betrekking hadden op het thema geur. Ten behoeve hiervan is een ontwerp-herstelbesluit (ex artikel 6:19 Awb) ter visie gelegd gericht op het ophogen van de schoorsteen van de HAC. Na de tervisielegging van dit ontwerp-herstelbesluit is echter een overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de HAC voor het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten van de asfaltcentrale HAC per 1-1-2022 en het beëindigen van de huurovereenkomst met betoncentrale Cementbouw gevestigd op hetzelfde terrein. Het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten van deze beide bedrijven heeft gevolgen voor de thema's geur en geluid. Deze aanvulling op het OER is daarom op deze twee thema's in overeenstemming gebracht met de herstelbesluiten 1A en 1B.

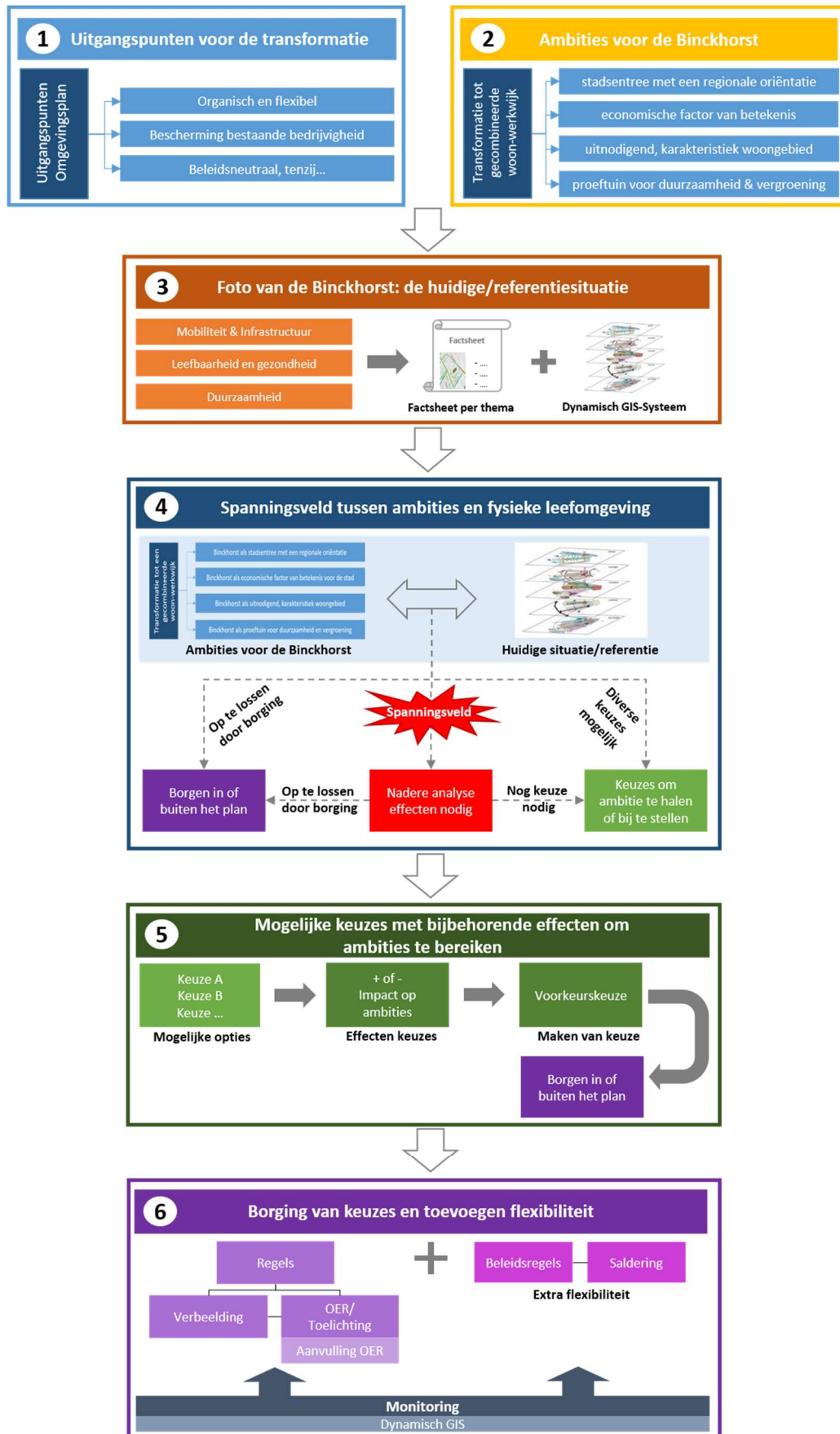
Leeswijzer

Deze aanvulling vervangt niet het OER in het omgevingsplan, maar legt op een navolgbare manier uit hoe het omgevingsplan in elkaar zit en welke keuzes zijn gemaakt. In de figuur staat de route, die geleid heeft tot het uiteindelijke omgevingsplan. In deze aanvulling volgen we deze route en staan we stil bij de verschillende haltes. De invulling van de haltes staat in de figuur op de volgende pagina.

Deze aanvulling is zo geschreven dat deze zelfstandig leesbaar is. Voor specifieke details, bijvoorbeeld over een bepaald thema of analyse is een verwijzing opgenomen naar het OER of een van de bijlagen hierbij. De hoofdstukken in de aanvulling corresponderen met de nummers uit de figuur.

Routekaart

- 
- 1 Uitgangspunten voor de transformatie
 - 2 Ambities voor de Binckhorst
 - 3 Foto van de Binckhorst: de huidige/referentiesituatie
 - 4 Spanningsveld tussen ambities en de fysieke leefomgeving
 - 5 Mogelijke keuzes met bijbehorende effecten
 - 6 Borging van keuzes en het toevoegen van flexibiliteit



1 Inleiding



De gemeente Den Haag wil de Binckhorst transformeren naar een levendige gemengde stadswijk waar gewoond en gewerkt wordt. Sinds 2011 is de Gebiedsaanpak Binckhorst de leidraad geweest voor de organische gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein. De Binckhorst ligt vlakbij het centrum waar de afgelopen jaren een grote dynamiek ontstaan is. Het is dan ook niet gek dat dit gebied vol in de belangstelling staat: de transformatie naar een gemengd gebied is al gaande. Om dit proces verder te faciliteren is een nieuw ruimtelijk kader opgesteld: het Omgevingsplan Binckhorst. Voor dit omgevingsplan zijn reeds bij de start enkele uitgangspunten vastgesteld door de gemeenteraad. Deze vormen de basis voor de verdere uitwerking.

1.1 Een gebied met een 'randje'

De ambitie om de Binckhorst te transformeren naar een gemengde stadswijk waar ook wonen een plaats krijgt, is niet zonder aandachtspunten:

Aanwezigheid van bijzondere waarden

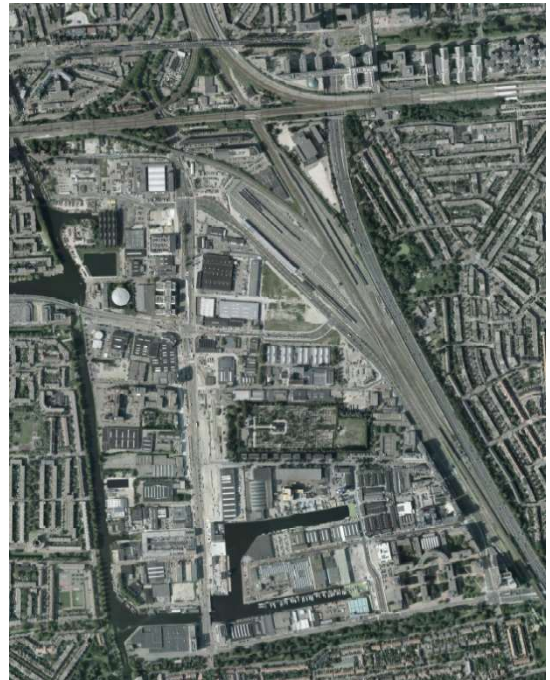
De Binckhorst is reeds aan het transformeren. Zo zijn diverse bijzondere elementen vanuit een industrieel verleden omgevormd tot plekken voor startups en creatieve broedplaatsen. Voorbeelden zijn de Caballerofabriek en Bink36. Daarnaast zijn ook unieke elementen, zoals Kasteel Binckhorst en begraafplaats St. Barbara in het gebied aanwezig.

Industrieel gebied

Op diverse plaatsen is industrie aanwezig, die niet zonder meer mengbaar is met wonen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de betonmortelfabriek. Daarnaast zijn ook vele kleine bedrijven met milieucirkels in het plangebied aanwezig.

Infrastructurele hub

In de Binckhorst komen diverse drukke verkeersaders samen. Dit is de plaats waar de Rotterdamsebaan op de centrumring aantakt, de eerste afslag van de Utrechtsebaan richting Den Haag ligt en een spoorwegemplacement aanwezig is.



Leefkwaliteit onder druk

Door de aanwezige industrie, bedrijvigheid en infrastructuur is sprake van geluidcontouren over het hele gebied, diverse aandachtsgebieden vanuit externe veiligheid en plaatsen waar de luchtkwaliteit net onder de grenswaarden ligt. Dit zorgt ervoor dat de leefkwaliteit in het gebied onder druk staat, zeker als gevoelige bestemmingen als woningen toegevoegd worden in het plangebied.

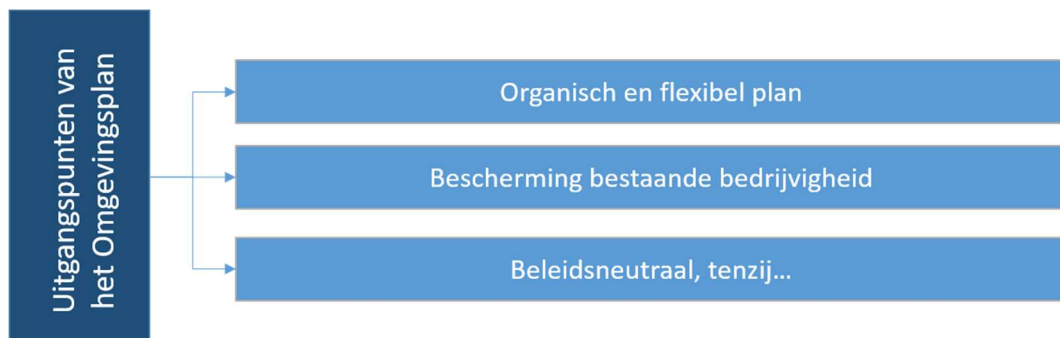
Conclusie: nadere analyse nodig om woningbouw mogelijk te maken

Het is duidelijk dat de Binckhorst geen maagdelijk gebied is waar zonder aandachtspunten woningen gebouwd kunnen worden. Het is een gebied met een randje. Dit is het altijd ook geweest: een vrijgevochten, bijzonder deel van de stad. De opgave is om dit karakter te behouden, maar tegelijkertijd ook woningbouw op grote schaal toe te voegen. Dit vraagt om een nadere analyse om te bepalen of en onder welke voorwaarden dit mogelijk is. Dit is de kernopgave van het Omgevingsplan Binckhorst.

1.2 Uitgangspunten voor de transformatie

De economische crisis leidde tot harde keuzes in het grondbeleid van gemeenten. In plaats van een actief grondbeleid, koos de gemeente in 2011 (Gebiedsaanpak Binckhorst) voor een meer afwachtende houding. De gemeente wil particulier initiatief, creativiteit en innovatie verder stimuleren zonder hier allerlei regels en voorwaarden aan te verbinden. Dit betekent dat de gemeente de richting en kaders van de transformatie aangeeft, maar de markt de vrijheid geeft om initiatieven te bedenken en nader in te vullen.

Deze basishouding van de gemeente leidt tot drie uitgangspunten die het fundament vormen voor opgestelde ruimtelijk plan. Deze uitgangspunten zijn in een 'traditioneel' bestemmingsplan lastig te regelen. De Binckhorst mag echter alvast gebruik maken van diverse instrumenten die het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt, waardoor deze uitgangspunten beter te regelen zijn. Dit is de reden dat we spreken over een omgevingsplan¹ in plaats van een bestemmingsplan. Paragraaf 1.4 gaat nader op de nieuwe mogelijkheden in een omgevingsplan in.



1.2.1 *Organisch en flexibel plan*

Bij de faciliterende aanpak, waar veel ruimte voor initiatief is, kiest de gemeente voor een flexibel plan. De keuze komt voort uit meerdere redenen.

Voor de crisis heeft de gemeente een Masterplan gemaakt voor de Binckhorst, waarbij er vanuit werd gegaan dat vanuit de ISV-gelden de rijksoverheid en de markt zouden bijdragen aan de transformatieopgave. Op dat moment kwam de crisis en lag er een plan zonder draagvlak en een enorm financieel tekort. In 2011 heeft de gemeenteraad daarom besloten het roer om te gooien en is gekozen voor een nieuwe manier van "organisch ontwikkelen", waarbij het woord

¹ Officieel: een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, maar we anticiperen alvast op de nieuwe term.

faciliteren vooropstaat. Niet meer vooraf alles bepalen of denken dat alles te plannen valt. Hierbij geldt ook het paradigma van minder overheidssturing, een verschijnsel dat in diverse sectoren (zie bijvoorbeeld ook het sociaal domein) leidend geworden is. Hierin is sprake van geloof in ondernemerschap en de overtuiging dat dit het beste gefaciliteerd kan worden met weinig regels, veel flexibiliteit en een hoge mate van zelfredzaamheid van en voor partijen.

Tot slot heeft het kiezen voor een organisch en flexibel plan ook te maken met grondposities. De grondposities in de Binckhorst zijn in handen van verschillende partijen. De gemeente kan dus minder goed privaatrechtelijk sturen dan wanneer alle grond volledig in handen is van de overheid.

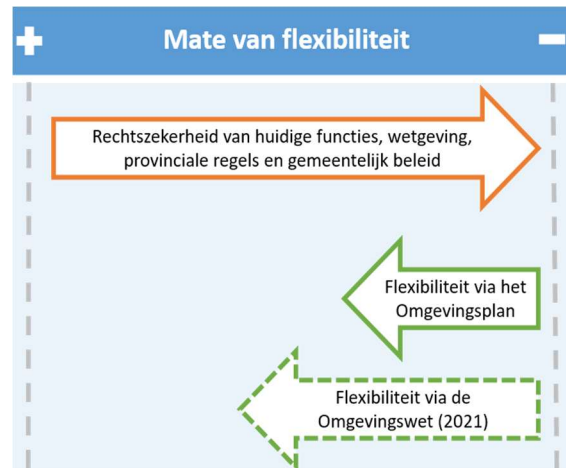
1.2.2 *Beschermen bestaande bedrijvigheid*

De Binckhorst omarmt haar verleden en heden als industrieel gebied. In de Binckhorst is zowel plaats voor de industrie zoals we die van oudsher kennen (zoals de betoncentrale) maar ook nieuwe bedrijfsmatige concepten, zoals bedrijfsverzamelgebouwen die een inspirerende, creatieve omgeving bieden waar kruisbestuivingen mogelijk zijn (zoals de CabFab en Bink 36). Om zowel het verleden als het heden te waarborgen is bescherming van bestaande bedrijvigheid nodig.

Bescherming van bestaande bedrijvigheid is ook nodig als tegenkracht voor het toestaan van nieuwe functies. Dit uitgangspunt geldt dan ook voor alle aanwezige functies. De realisatie van woningen heeft impact op de bedrijfsvoering van aanwezige bedrijven. Door het opstellen van regels die dit voorkomen, tracht de gemeente een evenwichtige transformatie te bewerkstelligen: nieuwe ontwikkelingen die rekening houden met het bestaande.

1.2.3 *Beleidsneutraal, tenzij..*

In bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met beleid vanuit het Rijk, de provincie, het waterschap en natuurlijk ook de gemeente. Omdat een omgevingsplan naar de hele fysieke leefomgeving kijkt, betekent dit dat er ten opzichte van een bestemmingsplan meer thema's integraal afgewogen worden. Dit leidt tot een flink pakket aan beleid dat meegewogen moet worden, zie de figuur. Het omgevingsplan kan door specifieke instrumenten (saldering, open normen: hierover later meer) extra flexibiliteit toevoegen. Later, als de Omgevingswet van kracht is, worden de mogelijkheden om flexibiliteit te regelen nog verder vergroot.



De gemeente heeft een bewuste keuze gemaakt bij de start van het omgevingsplan om de bestaande beleidskaders niet aan te passen. Wel is sprake van een prioritering van het beleid. Mobiliteit, wonen en werken zijn belangrijke beleidskaders. Dit is geen nieuw standpunt, maar stamt al uit de tijd van het Masterplan en de planvorming rondom de Rotterdamsebaan. Dit neemt uiteraard niet weg dat wel getracht is het beleid zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten.

Een andere reden om de bestaande beleidskaders niet aan te passen, is de complexiteit van de pilot voor de Omgevingswet. De Binckhorst is het eerste plan in Den Haag dat gebruik mag maken van het gedachtegoed van de nieuwe Omgevingswet. Ook is dit plan landelijk gezien ook één van de eerste projecten die aan de slag konden. Het is daarom ook voor de gemeente een pilot om te experimenteren met de nieuwe instrumenten die de wet biedt. Om dit proces behapbaar te houden, is ervoor gekozen om aanpassing van het beleid niet in dit plan, maar in een separaat traject vorm te geven. Hierdoor wordt ook voorkomen dat eventuele aanpassing van het beleid niet te overziende gevolgen heeft voor gebieden buiten de Binckhorst. Uiteindelijk zal dit gebied straks opgenomen worden in het gemeentedeekkende omgevingsplan met integraal en afgewogen beleid voor de hele stad.

1.3 Een omgevingsplan voor de Binckhorst

1.3.1 Een pilotproject

Het op te stellen omgevingsplan voor de Binckhorst maakt deel uit van een pilot in het kader van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De Binckhorst mag – vooruitlopend op de Omgevingswet – experimenteren met enkele nieuwe instrumenten uit deze wet. Deze instrumenten maken het eenvoudiger om de gewenste uitgangspunten (paragraaf 1.2) te regelen. Enkele instrumenten zijn in de tabel toegelicht.

Instrument	Betekenis
Bredere reikwijdte	Meer thema's die meegenomen worden: de gehele fysieke leefomgeving. Daarom wordt niet van een MER (milieueffectrapport), maar van een OER (OmgevingsEffectRapport) gesproken.
Langere planperiode	Het plan is 20 jaar geldig in plaats van 10 jaar.
Open normen	In het omgevingsplan mogen regels worden opgenomen waarvan de uitleg afhankelijk is van beleidsregels. Met open normen kan sneller worden ingespeeld op beleidswijzigingen, waardoor het omgevingsplan robuust wordt.
Beleidsregels	Door gebruik te maken van beleidsregels kunnen wijzigingen in het beleid direct aangepast worden zonder dat daar een wijziging van het omgevingsplan voor nodig is. Voor de totstandkoming van beleidsregels geldt uiteraard wel dezelfde zorgvuldigheideisen als voor planregels. Beleidsregels moeten naleefbaar, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.
Fasering onderzoek	Bij vaststelling van het omgevingsplan hoeven nog geen volledige milieuonderzoeken uitgevoerd te worden. Dit mag worden uitgesteld naar het moment waarop concrete aanvragen voor omgevingsvergunningen worden gedaan. Dan wordt bij de vergunningverlening datgeen getoetst wat daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden in plaats van dat vooraf diverse scenario's moeten worden onderzocht zonder te weten wat er daadwerkelijk komt.
Saldering	Initiatieven die (net) niet passen binnen de gemeentelijk beleidskaders, maar wel voldoen aan de wettelijke normen én een bijdrage leveren de ambities van het gebied krijgen de ruimte om op bepaalde onderdelen af te wijken, als dat op andere onderdelen tot een extra bijdrage leidt.
Dynamisch GIS-systeem	Online systeem waar alle milieu- en ruimtelijke informatie op kaart aanwezig is
Monitoring	Vinger aan de pols om de leefomgevingskwaliteit en het halen van de ambities te bewaken. Op basis van de monitoring in combinatie met maatregelen achter de hand kan tijdig bijgestuurd worden. Monitoring is cruciaal voor de balans tussen het verwezenlijken van ambities en het bieden van flexibiliteit.

1.3.2 Een organisch en flexibel plan, maar toch meer regels?

Bij een faciliterende aanpak, waar veel ruimte voor initiatief is, past een flexibel plan. Een plan dat organische ontwikkeling mogelijk maakt en geen blauwdruk voor het gebied oplegt. Het lijkt daarom logisch dat het Omgevingsplan Binckhorst minder regels dan een traditioneel plan bevat. Dit is echter niet het geval. Het Omgevingsplan Binckhorst bevat misschien wel meer regels dan gemiddeld. Dit vraagt om een nadere toelichting.

Behoefte aan duidelijkheid

De gemeente heeft veel gesprekken gevoerd met initiatiefnemers én belanghebbenden in de Binckhorst en hieruit blijkt dat naast flexibiliteit er ook een sterke behoefte is aan duidelijkheid. Initiatiefnemers en belanghebbenden willen duidelijkheid wanneer wordt voldaan aan de regels. Echter als de regels open en vager zijn geformuleerd dan in reguliere bestemmingsplan is dat niet in één oog op slag duidelijk.

Een voorbeeld: als in de regels staat dat een gebouw niet hoger mag zijn dan 8 meter is dit klip en klaar. Maar wanneer wordt voldaan aan de ruimtelijke kwaliteit van een gemengd woon-, werk- en leefgebied als de bouwhoogte tussen de 8 – 70 meter mag bedragen én er hoogteaccenten mogelijk zijn? Een open norm in de regels, gecombineerd met een (flexibel) duidelijk spelregelkader in de beleidsregels, geeft antwoord op de vraag: wanneer is het goed genoeg en welke rechtszekerheid aan derde belanghebbenden wordt geboden. De gemeente heeft hierbij de voorkeur gegeven aan een meer uitgebreide verduidelijking in de beleidsregel die handvatten geeft voor uitwerking, dan bijvoorbeeld het regelen van onderwerpen in een meer algemene zorgplichtbepaling.

Uitzonderingen op de regel

Het plan biedt veel flexibiliteit en bijvoorbeeld via saldering ook uitzonderingen op de regels. Deze uitzondering moet echter wel goed beschreven zijn, anders is toetsing onmogelijk. Dit leidt tot extra regels.

Bundeling van regels

In het omgevingsplan zijn veel regels bijeengebracht die wel golden maar niet direct zichtbaar en/of vindbaar waren. Hierdoor lijkt het of er meer regels zijn, terwijl deze nu juist meer zichtbaar zijn.

Pilotstatus leidt tot meer regels

In de pilot mogen enkele, maar niet alle instrumenten, van de nieuwe Omgevingswet gebruikt worden. Uit de pilot blijkt dat het aanbrengen van flexibiliteit in een plan dat deels van oude wetgeving (Wet ruimtelijke ordening) en deels van nieuwe wetgeving (Omgevingswet) gebruik maakt, leidt tot meer regels. Dit is een belangrijke les uit deze pilot.

2 Ambities voor de Binckhorst

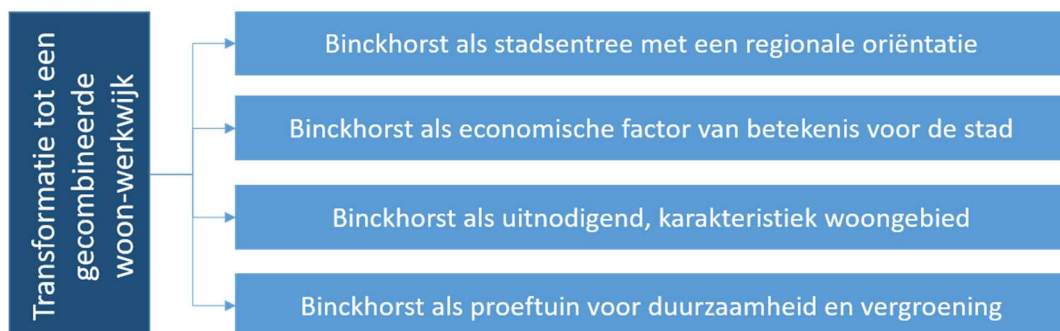


2.1

Vier ambities voor de Binckhorst

De ontwikkeling van de Binckhorst kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van Den Haag. De stad groeit de komende jaren met meer dan 4.000 inwoners per jaar. Tegelijk verandert ook de economische structuur ingrijpend. De werkgelegenheid krimpt in traditionele sectoren, terwijl nieuwe werkgelegenheid zich aandient (creatieve industrie, cyber en toerisme). Andere transitieopgaven zijn de noodzaak tot het ontwikkelen tot een veerkrachtige stad (sociale inclusiviteit) en inzetten op slimme stadsontwikkeling (mobiliteitsoplossingen, energietransitie en klimaatadaptiviteit) en organiserend vermogen (inzetten Haagse Kracht, samen stad maken).

De doelstelling is om de Binckhorst te transformeren tot een gecombineerde woon-werkwijk. Om dit te bereiken zijn vier ambities benoemd. Hierbij zijn de eerste twee ambities meer gericht op het werken, de derde ambitie specifiek voor het woongebied en de laatste geldt voor beide.

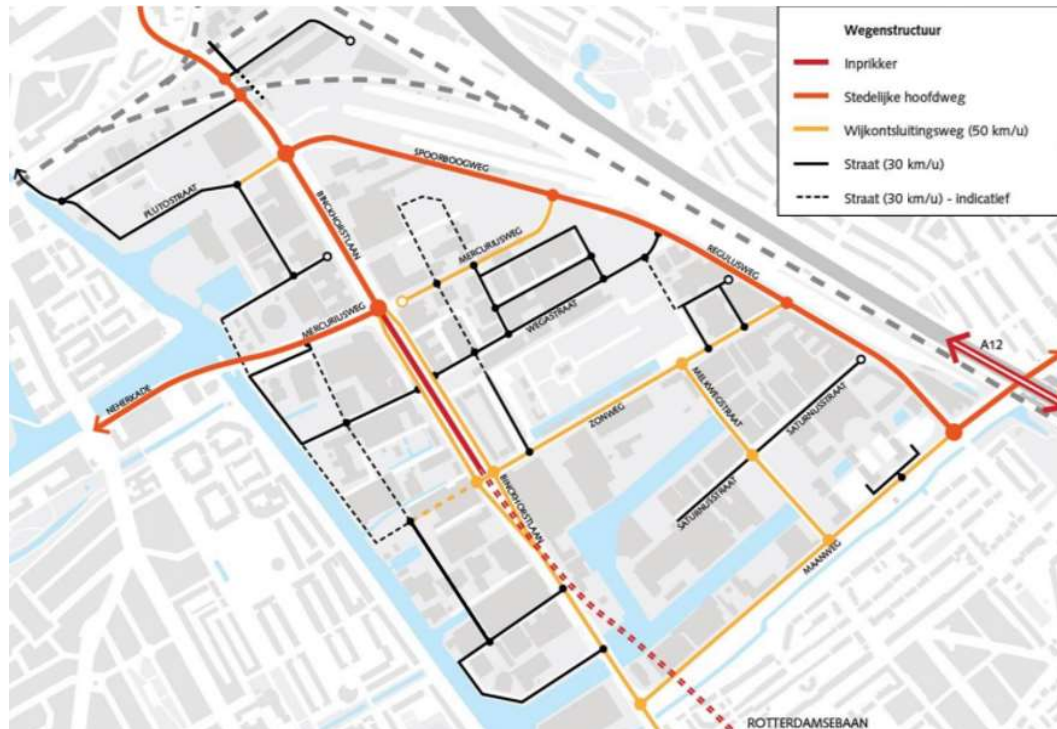


In de volgende paragrafen staat een korte samenvatting per ambitie. Voor meer informatie over een specifieke ambitie, kunt u hoofdstuk twee van het OER en hoofdstuk drie en vier van de Actualisatie Gebiedsaanpak Binckhorst raadplegen.

2.1.1 *De Binckhorst als stadsentree met een regionale oriëntatie*

De Binckhorst heeft als locatie alles om dé stadsentree van Den Haag te zijn. Op fietsafstand van het centrum en drie NS-stations, de Utrechtsebaan ligt naast het gebied en via de Neherkade en Lekstraat is de Binckhorst verbonden met de centrumring. Toch voelde de Binckhorst altijd als een betrekkelijk geïsoleerde buurt. De verbindingen waren onduidelijk, verouderd en in de spits stond het vast.

De komst van de Rotterdamsebaan heeft geleid tot een ware transformatie van het infrastructurele uiterlijk van het gebied. Niet alleen is de Rotterdamsebaan vanaf 2020 – naast de Utrechtsebaan – de verbinding tussen stad en rijkswegen, het heeft ook geleid tot grootschalige aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst. De aanleg van de Supernovaweg verbetert de verbinding tussen de Utrechtsebaan en centrumring. De wirwar aan straten is aangepast en nu is de interne verkeersstructuur van de Binckhorst verduidelijkt (zie figuur). Tot slot zijn ook de doorgaande fietsroutes aangepakt en is het voor fietsers verkeersveiliger en comfortabeler reizen naar de stad en/of de stations.



Niet alleen de structuur en de doorstroming zijn sterk verbeterd door de plannen. Voor het behoud van haar regionale centrumfunctie en het behoud en aantrekken van bewoners en nieuwe bedrijvigheid, vindt Den Haag het belangrijk dat de entrees ook representatief zijn. Een goede bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer dient daarom gepaard te gaan met een goede aankleding van de openbare ruimte. Hiertoe is de Binckhorstlaan op de schop gegaan en fungeert deze tot een stadsentree van de stad.

Echter, een stadsentree wordt niet alleen gevormd door de infrastructuur. Het gaat om de omringende architectuur en (groene) omgeving. De verdere transformatie van de Binckhorst kan en moet hier dan ook een verdere bijdrage aan leveren. Alleen zo is groei tot een aantrekkelijke stadsentree mogelijk.

2.1.2 *De Binckhorst als economische motor voor Den Haag*

Den Haag heeft 10% werkloosheid (CBS, 2017). Daarom kiest de gemeente om werkgelegenheid actief te stimuleren, onder andere door ruimte te bieden aan bedrijvigheid. Voor de Binckhorst betekent dit dat wonen en werken worden gecombineerd. Bovendien heeft de Binckhorst nu een dynamiek van start-ups en scale-ups die zorgt voor een nieuw type bedrijvigheid. Deze dynamiek wil Den Haag behouden en versterken.

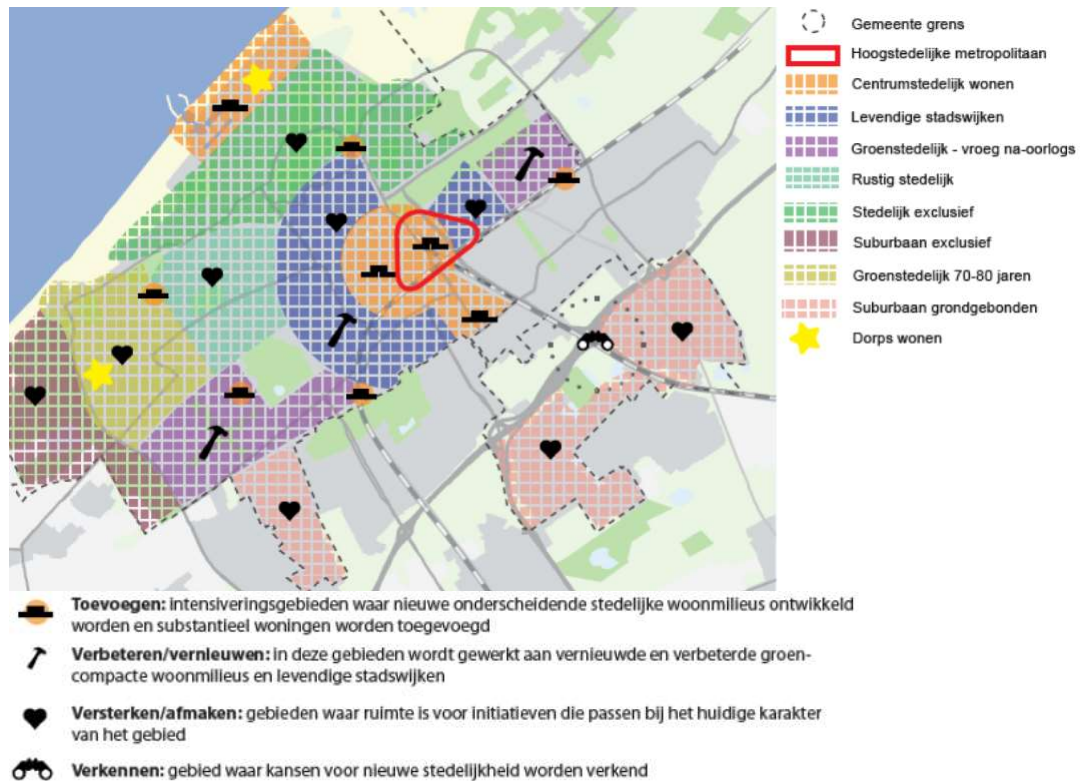
Daarnaast kent de Binckhorst lang zittende en zware bedrijvigheid. Ook deze bedrijven dragen bij aan de werkgelegenheid en economie van Den Haag en zijn daarom waardevol. Het uitgangspunt is daarom dat de bestaande bedrijvigheid kan blijven (zie ook de uitgangspunten uit hoofdstuk één).

De inzet van de transitie van de Binckhorst is een gemengd woon- werkgebied met passende economische functies. In principe is in de Binckhorst plaats voor een breed scala aan functies. Deze zijn uitgebreid beschreven in de Gebiedsaanpak en het omgevingsplan. In hoofdstuk vier wordt nader gespecificeerd welke functies vanuit behoefte wenselijk en mogelijk zijn in de Binckhorst.

2.1.3 *De Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied*

In Den Haag is de woningnood hoog. In de komende twintig jaar moeten er nog voor ruim 30.000 woningen een plek gevonden worden. In de Haagse structuurvisie 'Wereldstad aan Zee' is de Binckhorst benoemd als één van de vijf ontwikkelingsgebieden. Het doel voor de Binckhorst is een betere aansluiting op het centrum, waar naast stedelijke bedrijvigheid ook ruimte is voor wonen en voorzieningen. Waar dit mogelijk is aan het water. In de Gebiedsaanpak (2011) is de woningbouwopgave voor de Binckhorst gekwantificeerd in een aantal van 5.000 woningen.

In de woonvisie (2017) van de gemeente staat waar welke woonmilieus gewenst zijn. Voor de Binckhorst is dit een centrum-stedelijk woonmilieu, zie figuur. Dit betekent *'wonen tussen andere functies, maar met meer wonen en minder kantoren. Ook andere specifieke en markante woongebouwen dan hoogbouw. Goede OV-bereikbaarheid. Goede mogelijkheden om binnen dit milieu specifieke thematische woonsferen te ontwikkelen (studentenmilieus, wonen aan zee, pioniersgebieden, woonwerkmilieus)'*.



Bij het bepalen van de stedelijkheid van een gebied wordt vaak gebruik gemaakt van de indicator FSI. Hoe hoger dit getal, hoe stedelijker het gebied. Om het type centrum-stedelijk wonen en het aantal woningen te realiseren zijn in het omgevingsplan onder meer minimale en maximale bouwhoogten 8-70 meter), maximale hoogteaccenten (140 meter) en de FSI (minimaal 1-1,5) opgenomen. Afhankelijk van de typering van het deelgebied zijn de hoogten en FSI nader gedefinieerd.

Het centrum-stedelijk woonmilieu kenmerkt zich door hogere hoogten en een hoge FSI. Uit de Woonvisie blijkt ook dat het wonen in de Binckhorst een specifiek karakter heeft ten opzichte van andere woonwijken. Het unieke creatieve en rauwe karakter (een gebied met een 'randje') wordt omarmd. Het vormt een uitdaging om een mix van stedelijke woonwerkmilieus toe te voegen die hierbij past waarbij een acceptabele leefomgevingskwaliteit gewaarborgd is.

2.1.4 De Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening

Den Haag heeft hoge duurzaamheidsambities. De stad wil klimaatneutraal zijn in 2040. In de Agenda Den Haag Duurzaam 2015 – 2020 zijn de ambities en bijbehorende maatregelen nader gespecificeerd:

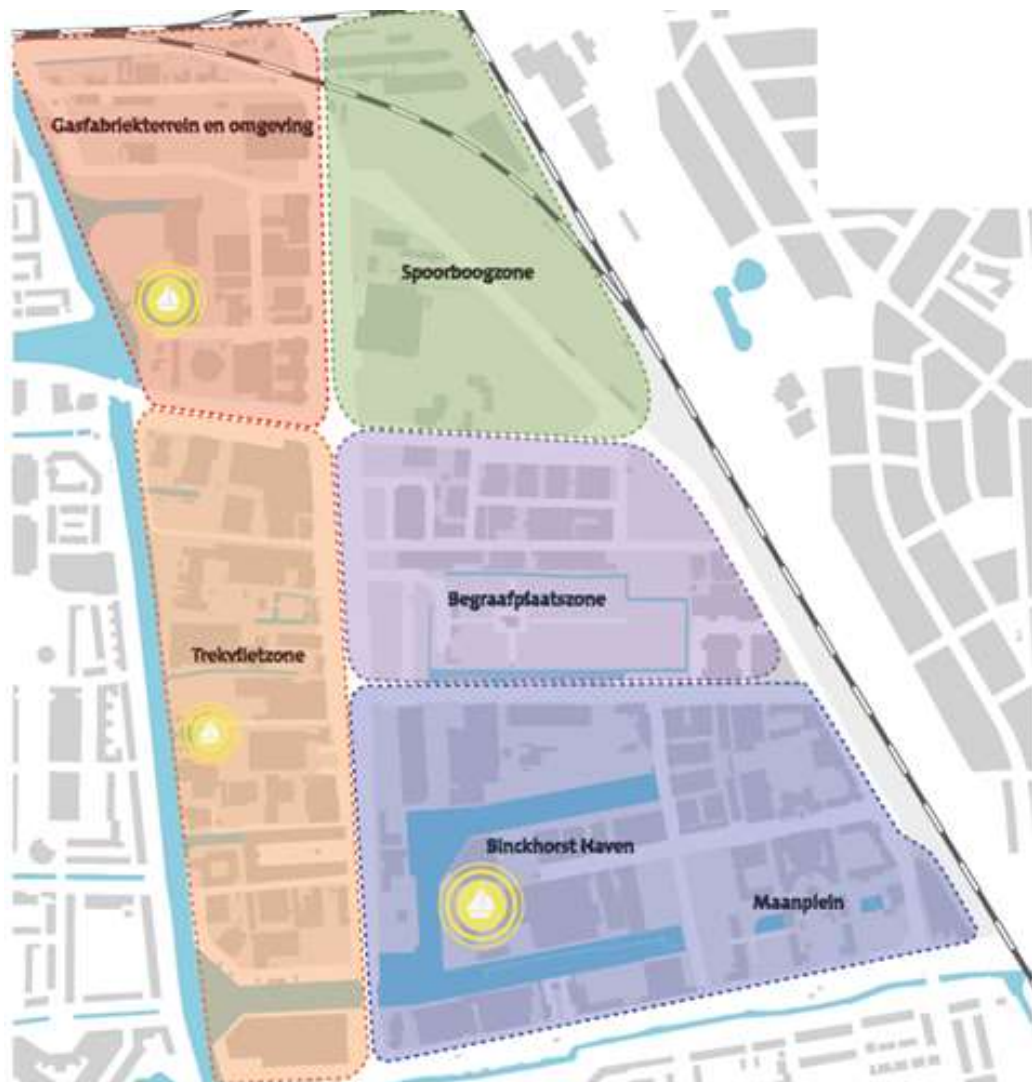
- *CO₂-uitstoot verlagen tot 0:* bij woningen, bedrijven en het vervoer
- *Warmtenet groter en duurzaam:* bijvoorbeeld gasloos bouwen, aardwarmte en WKO.
- *Klimaatbestendige stad:* bijvoorbeeld stimuleren groene daken, meer waterberging en koelte-eilanden

Onderdeel van de ambitie is ook vergroening van de Binckhorst. Hier ligt een ambitieuze opgave, aangezien het gebied nu nog 'stenig' aandoet.

Tot slot valt onder de noemer duurzaamheid natuurlijk ook een toekomstvast leefbaar gebied. Deze ambitie vormt hiermee ook een 'tegenwicht' aan de eerste drie ambities, die voornamelijk over mobiliteit, werken en wonen gaan. Alleen met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en een acceptabel niveau van milieuhinder is uiteindelijk een duurzaam woon-werkgebied haalbaar.

2.2 Onderverdeling in vijf deelgebieden en stedenbouwkundige uitgangspunten

In de Binckhorst zijn vijf deelgebieden te onderscheiden. Deze gebieden verschillen in karakter, vertrekpunt en kansen voor wonen, werken of menging. In de volgende hoofdstukken is bijvoorbeeld per thema nader onderscheid te maken in effecten en kansen per gebied.



Stedenbouwkundige uitgangspunten

De Binckhorst beschikt in de huidige situatie over verschillende identiteiten, diverse schalen van gebouwen, ruimtes en bijzondere plekken. De indeling in deelgebieden geeft hier een eerste kenschets van. Om deze diversiteit te waarborgen en in de toekomstig te kunnen versterken is met behulp van werkateliers de stedenbouwkundige inpassing van het gebied tot stand gekomen. Hierbij zijn onder meer uitgangspunten opgesteld voor bouwhoogte en FSI (zie in onderstaande figuur). Deze uitgangspunten zijn als randvoorwaarde meegenomen bij het opstellen van het omgevingsplan Binckhorst.



2.3 Al veel keuzes voor de start van het omgevingsplan

In de eerste twee hoofdstukken zijn al veel uitgangspunten en ambities benoemd. Deze uitgangspunten en ambities vinden hun grondslag in door de gemeenteraad vastgestelde besluit en beleidsdocumenten. Dit betreft onder andere de Structuurvisie, Haagse Nota Mobiliteit, Woonvisie, Gebiedsaanpak, vigerende bestemmingsplannen, etc. Hiermee is al een breed fundament aan keuzes gelegd voor het omgevingsplan Binckhorst. Bij het opstellen van het omgevingsplan zijn deze hier genoemde keuzes dan ook als randvoorwaardelijk beschouwd.

2.4 Waar worden de te beschermen waarden en keuzes vastgelegd?

De meeste keuzes die voor de transformatie van de Binckhorst gemaakt zijn, landen in het omgevingsplan. Voor aantal thema's worden de keuzes privaatrechtelijk vastgelegd of later nader uitgewerkt. De kapstok hiervoor is de actualisatie van de gebiedsaanpak. Hierin wordt beschreven hoe de ambities voor de Binckhorst nu precies gerealiseerd gaan worden en welke rol de gemeente daarin heeft. Deze actualisatie van de Gebiedsaanpak wordt tegelijkertijd met het omgevingsplan vastgesteld. Hierdoor is ook duidelijk hoe de ambities uit het omgevingsplan vertaald worden in concrete acties en werkwijzen en welke opgaven de gemeente hierbij zelf oppakt.

3 Foto van de Binckhorst: de huidige situatie en referentiesituatie



3.1

De referentiesituatie voor de Binckhorst

De derde halte is een foto, inclusief een analyse van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (referentiesituatie) van de Binckhorst. In dit hoofdstuk staan per thema de te beschermen waarden en knel- en aandachtspunten centraal.

In een MER (of OER) worden de effecten van de plansituatie beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie en de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie aangevuld met de nu bekende autonome ontwikkelingen. Dit zijn bijvoorbeeld vastgestelde plannen in het gebied of in de nabije omgeving. Ook de autonome groei van het verkeer door de realisatie van nieuwe plannen in Den Haag is opgenomen in de referentiesituatie. Voor sommige milieuthema's is de referentiesituatie gelijk aan de huidige situatie, omdat de autonome ontwikkelingen geen invloed hebben op deze thema's. Dit geldt bijvoorbeeld voor cultuurhistorie, omdat hier geen fysieke ingrepen bij de aanwezige waarden plaatsvinden.

Het Omgevingsplan Binckhorst richt zich op een planperiode van 20 jaar. Dit is de periode waarin naar verwachting de Binckhorst volledig is getransformeerd. Uitgaande van vaststelling van het omgevingsplan in 2018, loopt de planperiode van het plan tot 2038. Vele rekenmodellen, zoals verkeersmodellen lopen echter tot 2030. In het OER wordt daarom als referentiejaar 2030 gehanteerd en wordt een kwalitatieve doorkijk gegeven naar 2038.

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in en rondom het gebied

De autonome ontwikkeling die veel impact op de Binckhorst heeft, is de realisatie van de Rotterdamsebaan. Deze nieuwe inrikker zorgt voor een directe verbinding tussen de stad en de A4/A13 via een 2 kilometer lange tunnel. Onderdelen van dit project, zoals de Supernovaweg en de Verlengde Melkwegstraat zijn inmiddels al gerealiseerd en in gebruik genomen. De Rotterdamsebaan is vanaf de zomer van 2020 open. Ook zijn in het gebied vergunningen verleend voor transformatie van bestaande kantoorpanden naar woningen met bijbehorende voorzieningen. In het dynamische GIS-systeem wordt dit vanaf vaststelling van het omgevingsplan bijgehouden. Hierdoor is altijd een actueel inzicht in de huidige situatie.

3.2

Factsheets en GIS-systeem

Factsheets

In het omgevingsplan is de huidige situatie en referentiesituatie in 29 factsheets beschreven. In dit hoofdstuk is hier de rode draad uitgehaald en zijn de te beschermen waarden en aandachtspunten per thema samengevat. Hoewel dit grotendeels een herhaling van de factsheets is, wordt hiermee wel in één hoofdstuk inzichtelijk hoe de referentiesituatie eruit ziet. Die wens is zowel vanuit de zienswijzen als Commissie m.e.r. ingegeven.

Voor een uitgebreide beschrijving per thema of het daarbij behorende beleid verwijzen wij u naar de betreffende factsheets. De thema's zijn geclusterd in drie groepen:

- *Mobiliteit & Infrastructuur*

- *Leefbaarheid & Gezondheid*
- *Duurzaamheid*

Het resultaat is aan het eind van het hoofdstuk in een overzicht van de uitdagingen (aandachts- en knelpunten) voor de transformatie van de Binckhorst weergegeven.

Dynamisch GIS-systeem

In de huidige en referentiesituatie zijn er vele waarden, aandachtspunten en belemmeringen die van invloed zijn op de transformatiemogelijkheden in de Binckhorst. Bijvoorbeeld de verkeersbelasting van de wegen, milieucontouren vanwege geluid, geur en externe veiligheid, maar ook archeologische verwachtingswaarden en waardevolle groenstructuren. Al deze informatie van de huidige situatie en referentiesituatie is vastgelegd in een dynamisch GIS-systeem. In dit digitale systeem staat per thema informatie over de fysieke leefomgeving waar rekening mee gehouden moet worden bij een concrete ontwikkeling in de Binckhorst. Als u wilt inzoomen op een bepaald thema of locatie kunt u het dynamische GIS-systeem via deze link bereiken: www.denhaag.nl/omgevingskaartbinckhorst.

3.3 Mobiliteit en infrastructuur

Beleid

Het mobiliteitsbeleid staat in de Haagse Nota Mobiliteit. De hierin gemaakte beleidskeuzes zijn:

- Vergroten marktaandeel schone en zuinige vervoersmiddelen: groei aandeel fiets en OV ten opzichte van de auto en het stimuleren gebruik van schone brandstoffen.
- Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties: binnen twintig minuten in de spits zijn stadsrand en/of hoofdstation OV te bereiken.
- Concentreren van het doorgaande verkeer op de hoofdwegen.
- Beperken (openbaar) ruimtebeslag parkeren door parkeren op eigen terrein te verplichten.

Autoverkeer

Wegenstructuur

De Binckhorst is in de huidige situatie in hoofdzaak een bedrijfsgebied dat voornamelijk per auto bereikbaar is. De Binckhorstlaan vormt, samen met de Mercuriusweg en de Maanweg, het hoofdwegennet in het gebied. Deze routes zijn ook een belangrijke schakel in de stedelijke verkeersstructuur. Daardoor is er op deze doorgaande routes in de Binckhorst ook veel autoverkeer aanwezig met een herkomst of bestemming elders in de stad.

In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt de Rotterdamsebaan aangelegd en de Binckhorstlaan vernieuwd. Daarnaast is de (functionele) infrastructuur in de Binckhorst zelf ook ingrijpend in verandering met aanleg van nieuwe parallelwegen, de recent aangelegde Supernovaweg (op de figuur in hoofdstuk twee nog Spoorboogweg geheten) en het aanvullende deel van de Melkwegstraat en de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Vanwege deze aanpassingen is voor de bestaande situatie uitgegaan van de verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan.

Intensiteiten

De intensiteiten van de diverse wegen kunt u terugvinden in het dynamisch GIS-systeem of in bijlage 26: factsheet verkeer. Op de drukste wegen in het plangebied, de Rotterdamsebaan en de Supernovaweg, rijden tussen de 3.000 en 3.500 auto's per uur in de spits. Op de Binckhorstlaan is

dit circa 600 auto's per uur. Op de overige wegen is het aantal auto's per uur aanmerkelijk lager en veelal beneden 250 auto's per uur.

Reistijden

Vanuit Binckhorst is met de aanleg van de Rotterdamsebaan de goede bereikbaarheid naar stadsrand en diverse andere steden verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. tabel 3.1 geeft de reistijden (in minuten) van de huidige situatie en de referentiesituatie weer.

Bestemming	Binckhorst Noord		Binckhorst Zuid	
	Huidige situatie	Referentiesituatie	Huidige situatie	Referentiesituatie
Rotterdam	36	34	31	31
Delft	22	20	17	17
Zoetermeer	25	24	20	21
Leiden	31	29	26	26
Pijnacker	29	27	24	24
Ypenburg	19	15	14	14

tabel 3.1 Reistijden huidige/referentiesituatie (in min) (bron: Factsheet functionele infrastructuur Binckhorst)

Doorstroming op wegvakken

Voor de referentiesituatie is berekend wat de doorstroming op de diverse wegen en kruisingen is in 2030. Voor de wegen wordt dit inzichtelijk gemaakt met de zogenaamde I/C-verhouding. Dit is de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit. Deze I/C-verhouding is vooral relevant om de doorstroming op de hoofdwegen duidelijk te maken.

In de Binckhorst zijn er geen aandachtspunten of knelpunten aanwezig met de doorstroming in de referentiesituatie. Dit geldt zowel voor de ochtend- als avondspits (zie figuur 3-1). Op de wegen in de Binckhorst is ook nog restcapaciteit aanwezig om een groei op te kunnen vangen. Dat in de figuur enkele wegvakken in de Binckhorst een hogere I/C-verhouding hebben (bijvoorbeeld de Verlengde Melkwegstraat) komt doordat in het verkeersmodel alle bedrijven rond dit wegvak hierop aangesloten zijn. Dit geeft een vertekend beeld; in werkelijkheid is het aandeel verkeer op deze weg lager, waardoor er wel voldoende capaciteit is op deze weg.

Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van:

- 0,7 of lager er geen of weinig congestie zal optreden
- 0,7 - 0,9 het gedeelte op bepaalde momenten congestie zal hebben, vooral tijdens de spits
- > 0,9 er structurele filevorming op zal treden.

Vanaf een I/C –verhouding van 0,7 en hoger is sprake van een aandachtspunt. Op de wegen direct rondom de Binckhorst zijn ook de volgende aandachtspunten aanwezig:

- de A12 met een I/C-verhouding tussen de 0,85 en 1,00 (A in de figuur)
- de Rijswijkseweg met een I/C-verhouding tussen de 0,70 en 0,85 (B in de figuur)



figuur 3-1 I/C waarde avondspits referentiesituatie 2030 (bron: Rapportage botsproeven, bijlage verkeersnotitie Binckhorst)

Doorstroming bij kruisingen

De meeste kruisingen in de Binckhorst kunnen het verkeer in 2030 goed verwerken. Alleen de kruispunten Maanweg – Regulusweg – Westenburgstraat (nr. 1 in de figuur) en Maanweg – Prins Bernhardlaan – Laan van Nieuw Oosteinde (nr. 2 in de figuur) hebben een hoge kruispuntbelasting en kunnen in hun huidige indeling het toekomstige verkeer niet voldoende verwerken. Niet voldoende verwerken, betekent dat in het drukste moment van de spits de wachtende auto's niet binnen één groencyclus (alle richtingen hebben één keer groen gehad) de kruisingen kunnen passeren. Buiten dit drukste spitsuur zijn er geen problemen.

In de omgeving van de Binckhorst kunnen ook de meeste kruispunten het verkeer in 2030 goed verwerken. Voor één kruispunt is een hoge belasting berekend, namelijk het kruispunt Haagweg – Rijswijkseweg – Jan van der Heijdenstraat – Broekslootkade (nr. 3 in de figuur). Dit geldt voor zowel de ochtend- als de avondspits.

Parkeren

De huidige parkeerdruk is overdag op werkdagen hoog (> 90%) en domineert het straatbeeld. Door aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen. Dit is een beperkt verlies ten opzichte van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen, namelijk ca. 6-8 % en vanwege het vervallen van enkele functies in het gebied door de aanleg van de Rotterdamsebaan zal ook de parkeerbehoefte lager worden. Voor de autonome ontwikkelingen geldt het beleid uit de Nota parkeernormen waarin staat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden en hoeveel parkeerplaatsen een nieuwe functie maximaal mag hebben.

Openbaar vervoer

Binckhorst is gelegen nabij de stations Centraal, Holland Spoor en Laan van NOI in Den Haag. De loopafstand vanaf één van de stations naar de Binckhorst (midden in het gebied) bedraagt circa 30 minuten, de fietsafstand bedraagt 11 minuten. Het aanbod aan openbaar vervoer en daarmee ook

het gebruik ervan in het gebied zelf is beperkt. Het gebied is momenteel alleen bereikbaar via buslijn 26 vanaf station Holland Spoor en station Laan van NOI. Deze buslijn doorkruist het gebied via de Binckhorstlaan, de Zonweg, de Melkwegstraat en de Maanweg richting Voorburg/station Laan van NOI.

Langzaam verkeer

De fietsstructuur en –routes zijn binnen het project Rotterdamsebaan opgewaardeerd. Dit betekent dat ze voldoen aan de eisen die Den Haag aan fietsverbindingen stelt: weinig oversteekpunten, voldoende breed en comfortabele verharding. De Binckhorst is van alle zijden met de fiets te bereiken. Wel is momenteel in de ‘binnengebieden’ nog geen duidelijke fietsstructuur aanwezig.

Conclusie

De bereikbaarheid van de Binckhorst is in de referentiesituatie met de auto en de fiets zeer goed. Het gebied is van meerdere zijden aan te rijden en de wegen en fietspaden zijn vrijwel filevrij. Op drukke momenten, met name in de ochtendspits, kan het door de combinatie van schoolgaande kinderen en werkenden bij de verkeerslichten erg druk zijn. Ook is momenteel in de ‘binnengebieden’ nog geen duidelijke fietsstructuur aanwezig.

Het OV-aanbod in het gebied zelf is zeer beperkt. Hiervoor is de Binckhorst afhankelijk van de NS-stations, die op snel te overbruggen fietsafstand liggen. Om de ambitie voor een optimale (multimodale) bereikbaar te waarborgen, kan hier nog een impuls voor plaatsvinden.

Door de transformatie van de Binckhorst wordt een grote toename in het verkeersaanbod verwacht. Hierdoor neemt de verkeersdruk ook toe. Gezien de ambitie om het gebied optimaal bereikbaar te houden, dienen nadere keuzes te worden gemaakt hoe wordt omgegaan met de verwachte toenemende verkeersdruk in de spitsperiode op de aansluitende wegen en kruispunten. Hierbij moet ook gekeken worden naar het versterken van het OV-aandeel en de parkeerdruk in het gebied. In de tabel staan de aspecten die geborgd moeten worden in het omgevingsplan of daarbuiten. Voor sommige aspecten is eerst een keuze nodig. Het volgende hoofdstuk gaat hier nader op in.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt
• Vergroten aandeel fiets en OV t.o.v. de auto en stimuleren gebruik van schone brandstoffen
• Waarborgen capaciteit wegen en kruisingen
• Parkeerbeleid, inclusief parkeren op eigen terrein
• Waarborgen verkeerstructuur
• Fietsstructuur binnengebieden bij transformatie

3.4 Leefbaarheid en gezondheid

3.4.1 Geluid

Binckhorst ligt in een gebied waar veel geluid aanwezig is. Er zijn verschillende geluidsbronnen: de A12, de stedelijke wegen, het spoor, de gezoneerde industrieterreinen en individuele bedrijven. In de factsheet Omgevingslawaai (bijlage 19 van het omgevingsplan) zijn al deze bronnen in detail beschreven. In het dynamische GIS-systeem vindt u de geluidzones per bron voor zowel de huidige

situatie als de referentiesituatie. Per bron zijn de maximale geluidbelastingen op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) anders.

Wegverkeer	Industrie	Spoor
Alleen bouwen met gevelmaatregelen mogelijk	Alleen bouwen met gevelmaatregelen mogelijk	Alleen bouwen met gevelmaatregelen mogelijk
53 (A12) / 63 dB	55 dB	68 dB
Hogere waarden nodig (incl. onderzoek naar maatregelen)	Hogere waarden nodig (incl. onderzoek naar maatregelen)	Hogere waarden nodig (incl. onderzoek naar maatregelen)
48 dB	50 dB	55 dB
Geen maatregelen	Geen maatregelen	Geen maatregelen

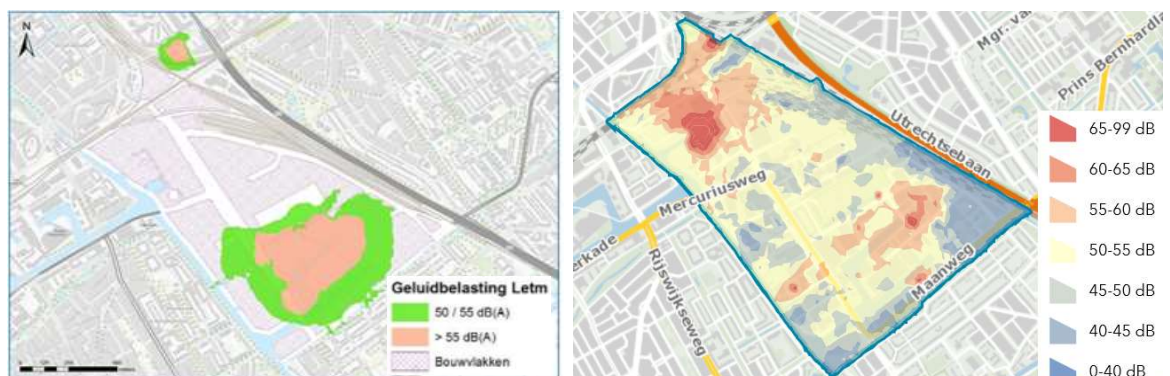
Beleid

De gemeente Den Haag heeft een actieplan opgesteld: Uitvoeringsprogramma omgevingslawaai Den Haag 2015-2018. Doelstelling van het actieplan is dat het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden niet toeneemt en zo mogelijk afneemt. Hinder en ernstige hinder treedt op bij geluidsniveaus boven de 53 dB (wegverkeerslawaai) en 55 dB(A) industriellawaai. De kans op slaapverstoring treedt op bij niveaus boven de 48 dB (wegverkeerslawaai) en 50 dB(A) (industriellawaai) op de gevel. Deze toetsing vindt plaats op de gevel. Binnenshuis zal door het toepassen van voldoende geluidwering (voldoen aan de eisen vanuit het Bouwbesluit 2012) voor nieuwe woningen de kans op slaapverstoring wel worden beperkt.

In het gebied zijn nu en in de referentiesituatie niet veel geluidgehinderden aanwezig, maar als gevolg van de transformatie nemen deze vanzelfsprekend flink toe. Daarmee staat de transformatieopgave op gespannen voet met het gemeentelijk beleid uit het Uitvoeringsprogramma omgevingslawaai.

Industriellawaai en individuele inrichtingen

In en nabij het plangebied liggen twee geluidgezoneerde industrieterreinen: Binckhorst Zuid en Bezuidenhout Zuid I, zie figuur 3-2. In de figuur zijn de geluidbelastingen tussen 50 – 55 dB en boven 55 dB zichtbaar. Er is geen verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie. De 50 dB-contour (en in mindere mate de 55 dB-contour) van Binckhorst Zuid is omvangrijk en ligt over een aanzienlijk deel van het plangebied.



figuur 3-2 Geluidsbelasting van de gezoneerde industrieterreinen en individuele bronnen

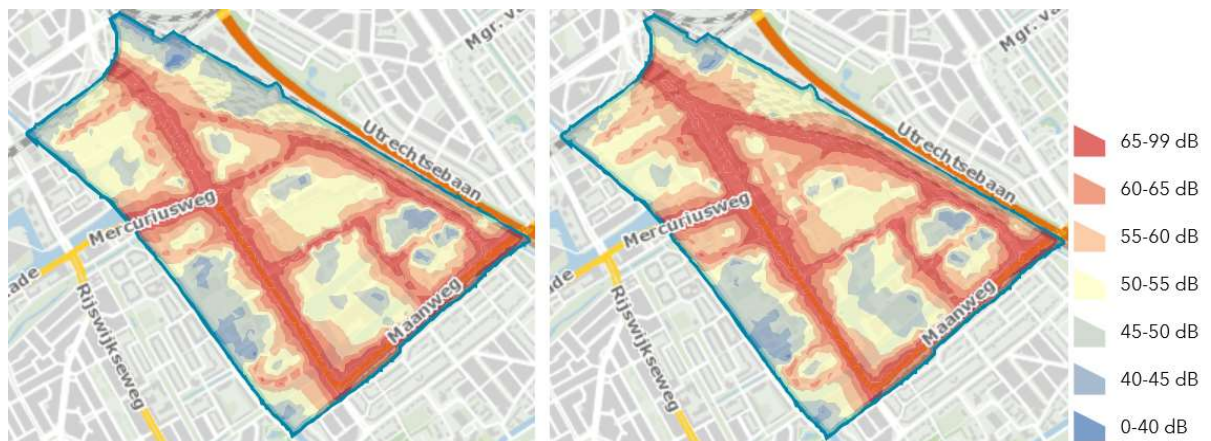
In de huidige situatie (en referentiesituatie) is ook sprake van een autonoom knelpunt bij de geluidszone van Binckhorst Zuid. De 50 dB-contour ligt aan de noordwestkant en zuidkant buiten de zonegrens. Dit is niet toegestaan. Er zijn enkele oplossingen mogelijk:

- Verruimen van de geluidszone
- Verlenen hogere waarden voor bestaande woningen binnen deze locaties
- Aanpassing van de bedrijfsvoering van de asfaltcentrale en/of de betonmortelcentrale, zodat de geluidbelasting binnen de geluidszone blijft

Met de aanpassing van de geluidzone als gevolg van herstelbesluit 1B wordt dit autonome knelpunt opgelost. In het plangebied liggen ook diverse inrichtingen die ook een geluidcontour hebben. De meest prominente zijn AVR (afvalverwerking) en het emplacement. Beide inrichtingen hebben een omvangrijke 50 dB-contour. Tot slot zijn ook diverse inrichtingen die onder de werking van het activiteitenbesluit vallen of een indicatieve hindercirkel vanuit de brochure Bedrijven en Milieuzonering hebben. Uit deze analyse blijkt dat vanwege industrielaawaai het toevoegen van woonfuncties in de gebieden Binckhorsthaven en Maanplein, Gasfabriekterrein e.o. en Spoorboogzone een aandachtspunt/knelpunt is.

Wegverkeerslawaaï

In de figuur is de geluidbelasting van alle relevante wegen in het plangebied in de huidige situatie (links) en referentiesituatie (rechts) zichtbaar. Hieruit blijkt dat in grote delen van het gehele plangebied de geluidbelasting van het wegverkeerslawaaï boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. Direct langs de wegen is de geluidbelasting hoger dan 63 dB, zoals reeds nu ook het geval is. Alleen in de Trekvlizetzone wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op diverse plekken gehaald. Door de autonome groei van het verkeer (en realisatie Rotterdamsebaan) neemt de geluidbelasting in het gebied licht toe, met name in de Spoorboogzone door de aanleg van de Supernovaweg. Langs de Binckhorstlaan-Zuid is een kleine afname te zien.



figuur 3-3 Cumulatieve geluidbelasting stedelijk wegverkeer in de huidige (links) en referentiesituatie (rechts)

Naast de stedelijke wegen heeft de Utrechtsebaan veel invloed op het geluidklimaat in het oostelijk deel van de Binckhorst. Hier is sprake van een geluidbelasting van meer dan 53 dB, hetgeen de maximale ontheffingswaarde voor woningen langs rijkswegen is. Dit heeft impact op het toestaan van nieuwe gevoelige functies in dit deel van de Binckhorst.



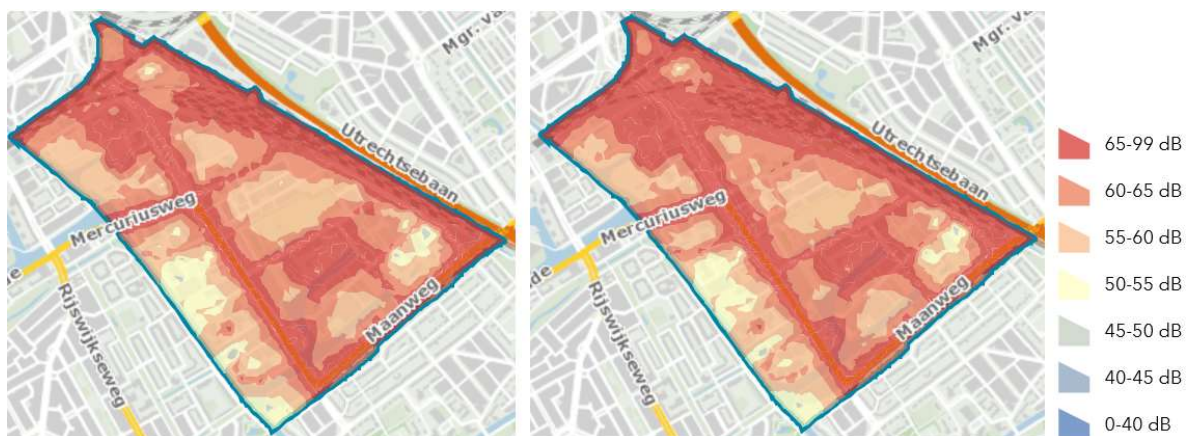
figuur 3-4 Geluidbelasting Utrechtsebaan (links) en Spoor (rechts) in de referentiesituatie

Spoorweglawaaai

Parallel aan de Utrechtsebaan en aan de noordzijde van de Binckhorst ligt het spoor, zie figuur 3.6. Als gevolg van spoorweglawaaai is vrijwel geen sprake van gebieden die een geluidbelasting hebben hoger dan 68 dB, maar wel een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Gecumuleerde geluidsbelasting

In figuur 3-5 is de gecumuleerde geluidbelasting van weg, spoor en industrie weergegeven. De huidige situatie staat links en de referentiesituatie rechts. Uit de geluidberekening die hieraan ten grondslag liggen, blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting op geen enkele plek binnen het plangebied, ter hoogte van de eerstelijns bebouwing, hoger ligt dan de plandempel van L_{cum} 69,5 dB. Echter uit de figuur blijkt wel duidelijk dat de geluidbelasting nergens onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. Dit betekent dat dit op gespannen voet kan staan met de ambities om op grote schaal woningen toe te voegen in de Binckhorst.



figuur 3-5 Gecumuleerde geluidbelasting in de huidige situatie (links) en referentiesituatie (rechts)

Conclusie

In de Binckhorst komt het geluid van alle kanten en van vele bronnen. Dit maakt geluid tot een belangrijk aandachtspunt voor de verdere transformatie. In de Trekvlietzone is – in vergelijking met

de andere deelgebieden – de laagste geluidbelasting aanwezig. Deze ligt op de meeste plekken echter boven de voorkeursgrenswaarde.

De ambitie om woningen in het gebied toe te voegen, staat op gespannen voet met het beleidsuitgangspunt dat het aandeel ernstig gehinderden en slaapgestoorden niet mag toenemen.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt
• Conflict tussen geluidbeleid (geen extra slaapgestoorden/ernstig gehinderden) en woonambities • Veel verschil tussen geluidbelasting per deelgebied: uitspraak over acceptabel geluidsniveau

3.4.2 Luchtkwaliteit

Bij luchtkwaliteit gaat het om de concentraties stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en ultra fijn stof (PM_{2.5}). In de factsheet Luchtkwaliteit (bijlage 15 omgevingsplan) staat meer informatie.

Beleid

Het Actieplan luchtkwaliteit Den Haag 2015 – 2018 geeft aan welke maatregelen de gemeente gaat nemen om te gaan voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Op grond van dit gemeentelijke beleid worden in beginsel geen gevoelige groepen als ouderen en kinderen gehuisvest langs drukke wegen (uitgezonderd woningen). Dit zijn wegen met een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. In de Binckhorst betreft dit in de referentiesituatie: Rotterdamsebaan, Mercuriusweg, Binckhorstlaan en Maanweg.

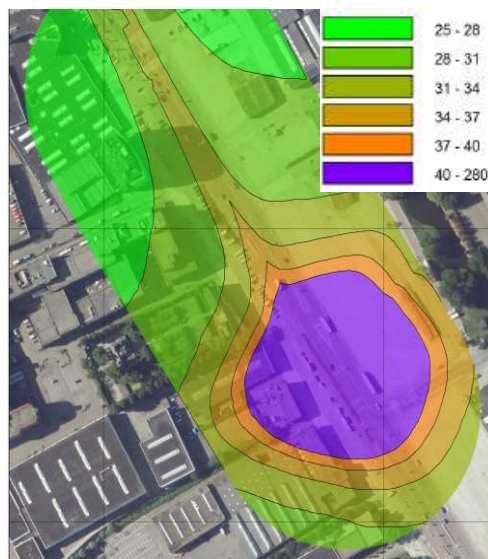
Huidige situatie

In de Binckhorst zijn geen knel- of aandachtspunten voor fijn stof en ultra fijn stof. Deze concentraties liggen ruim onder de grenswaarden (NSL, 2018). Voor de concentraties stikstofdioxide is dit anders. Hier is sprake van concentraties tussen de 35 en 40 microgram op de Binckhorstlaan-noord en op de Neherkade. In de rest van de Binckhorst liggen de concentraties lager, rond de 30 microgram. De grenswaarde voor stikstofdioxide is 40 microgram. In 2020 liggen de concentraties stikstofdioxide op alle wegvakken beneden 35 microgram.

Referentiesituatie

In de referentiesituatie ligt de tunnelmond van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst. Rondom een tunnelmond is sprake van een sterke concentratie van luchtverontreinigende stoffen. Hierdoor is rondom de tunnelmond een overschrijding van de concentratie stikstofdioxide, zie figuur. Hierbinnen zijn geen gevoelige functies (bijvoorbeeld woningen en verblijfsfuncties) toegestaan.

De figuur geeft de concentraties stikstofdioxide in het jaar dat de Rotterdamsebaan geopend wordt weer (dus niet in 2030). Op 10 meter van de tunnelmond is de concentratie 44 microgram. Op circa 40 meter afstand is de concentratie circa 40 microgram. Op circa 80 meter van de tunnelmond is de concentratie vrijwel gelijk aan de heersende concentraties: rond de 30 microgram. Voor fijn stof zijn rond de tunnelmond geen dreigende overschrijdingen geconstateerd. Monitoring voor fijnstof is desalniettemin gewenst.



Conclusie

Voor luchtkwaliteit zijn er aandachtspunten ten aanzien van de concentraties stikstofdioxide. Deze treden vooral op bij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan, maar bij een sterke groei van het verkeer door de transformatie mogelijk ook op de Lekstraat en Neherkade.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Beleid gevoelige bestemmingen langs wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal
- Aandachtspunt gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan
- Aandachtspunt op de Lekstraat en Neherkade bij sterke toename verkeer door transformatie

3.4.3 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om risico's die verbonden zijn met het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor dit thema wordt een risicobenadering gehanteerd. Hierbij is niet alleen het effect van een ongeval van belang maar ook naar de kans op het optreden van een ongeval. Dit betekent dat als de kans op een ongeval klein genoeg is, de effecten acceptabel worden gevonden. Voor meer informatie kunt u de factsheet Externe Veiligheid (bijlage 10 omgevingsplan) raadplegen.

Beleid

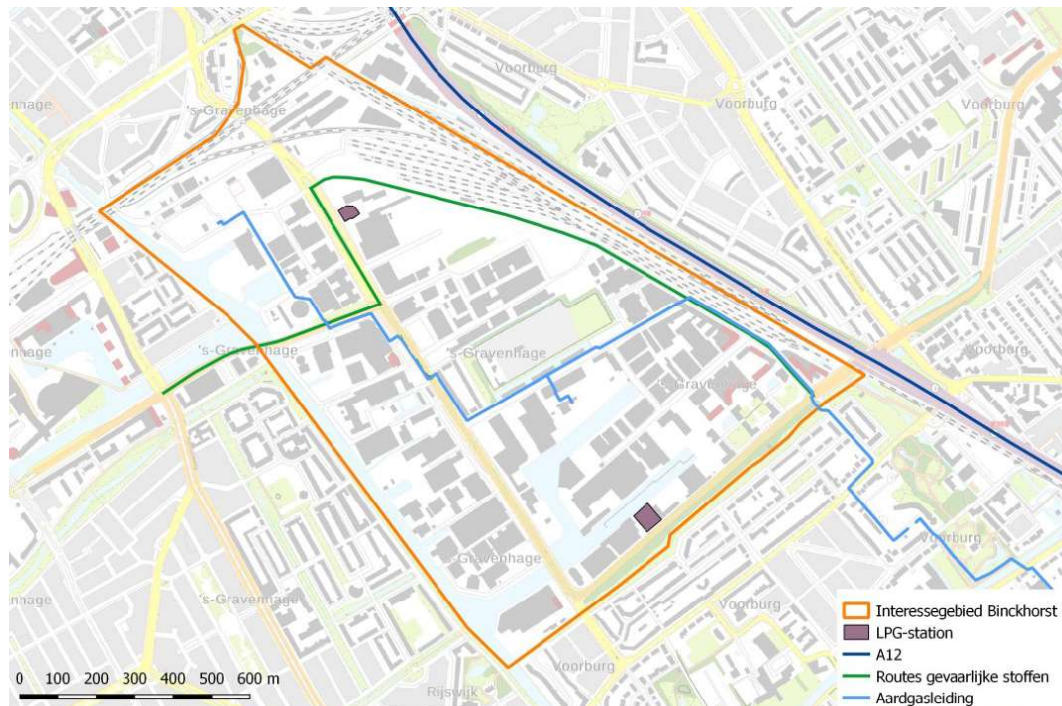
Het Haagse externe veiligheidsbeleid stelt dat in woongebieden geen nieuwe risicobronnen van betekenis mogen komen. Op bedrijventerrein is dit onder voorwaarden wel toegestaan voor inrichtingen met een licht risicoprofiel. Overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico is toegestaan, maar hiervoor geldt dan wel een zwaardere verantwoording voor de betreffende ontwikkeling.

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Utrechtsebaan aangewezen als hoofdroute. Het vervoer van routeplichtige stoffen (LPG, propaan) is daar echter alleen gedurende de werkweek buiten kantoortijden en gedurende het weekeinde toegestaan. In de Binckhorst is een ontheffingsroute (van het verbod om van de door de gemeenteraad aangewezen route over de Utrechtsebaan af te wijken) vastgelegd, ook is de bevoorrading van het Tankstation aan de Maanweg mogelijk. Nu loopt de ontheffingsroute voor de levering van LPG en propaan via de Maanweg en Binckhorstlaan. Door de aanleg van de Supernovaweg is een alternatieve route voor

een veilige verkeersafwikkeling ook in de toekomst (met een sterke toename van de verkeersintensiteiten in de Binckhorst) gewaarborgd. Deze route wordt ook in de ontheffing (van het verbod om van de door de gemeenteraad aangewezen route af te wijken) vastgelegd.

Risicobronnen

In en rond de Binckhorst zijn vijf risicobronnen aanwezig. Twee LPG-stations, de Utrechtsebaan, de ontheffingsroute via de Supernovaweg en een hogedruk aardgasleiding. Er is geen verschil tussen de huidige situatie en referentiesituatie.



figuur 3-6 Ligging risicobronnen Binckhorst

Plaatsgebonden risico

De plaatsgebonden risicocontouren liggen op de weg, leiding en het eigen terrein van de LPG-tankstations en vormen geen aandachtspunt. Er gelden ook geen plasbrandaandachtsgebieden. Dit betekent dat alleen het groepsrisico relevant is voor toekomstige ontwikkelingen.

Groepsrisico

Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicobron. Dit invloedsgebied is de zone waar nog circa 1% van de mensen kan komen te overlijden bij een calamiteit bij de betreffende risicobron. In de tabel zijn de globale invloedsgebieden en overschrijding groepsrisico in de huidige situatie/referentiesituatie weergegeven.

Risicobron	Invloedsgebied	Overschrijding groepsrisico
Utrechtsebaan	Circa 350 meter	Nee
Ontheffingsroute	Circa 350 meter	Ja
LPG-tankstations	Circa 160 meter	Nee
Hoge druk aardgasleiding	140 – 220 meter	Nee

Conclusie

Voor externe veiligheid zijn er aandachtspunten ten aanzien van het groepsrisico. Langs de Supernovaweg wordt deze reeds overschreden. Door de verwachte toename van het aantal personen in de Binckhorst binnen diverse invloedsgebieden kan het groepsrisico langs alle aanwezige risicobronnen toenemen, hetgeen een aandachtspunt geeft.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Toename groepsrisico bij de aanwezige risicobronnen (met name gasleiding en Supernovaweg)
- Beleid ten aanzien van nieuwe risicobronnen per deelgebied implementeren
- Vastleggen nieuwe ontheffingsroute gevaarlijke stoffen

3.4.4 Geur

In de factsheet Geurhinder (bijlage 12 omgevingsplan) kunt u alle informatie over dit thema vinden. De concentraties worden uitgedrukt in odourunits (ouE) per kubieke meter lucht in een 95-, 98- of 99,99-percentiel. Deze percentielwaarde geeft aan hoeveel tijd van een jaar de geurbelasting beneden deze waarde blijft: 7,5 ouE/m³ in het 99,99-percentiel geeft dus aan dat de geurbelasting 99,99% van het jaar beneden de 7,5 ouE/m³ blijft.

Beleid

Gemeente Den Haag heeft geen geurbeleid. Daarom wordt aangesloten bij het beleid van de provincie². Dit beleid is erop gericht om nieuwe hinder te voorkomen. Uitgangspunt is dat een nieuwe woonlocatie (of ander geurgevoelig object) op zodanige afstand wordt gerealiseerd van geurbronnen dat geen of hooguit een acceptabele mate van hinder te verwachten is. Het is een bevoegdheid van het lokale gezag om vast te stellen welk niveau van geurhinder in een bepaalde situatie nog acceptabel is.

Geursituatie

De geursituatie is in de huidige situatie gelijk aan die van de referentiesituatie. In de Binckhorst is een aantal geurrelevante bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zijn verantwoordelijk voor een zekere geurbelasting in hun omgeving, waarvoor in het verleden voorschriften in de omgevingsvergunningen milieu zijn opgenomen. Voor de asfaltcentrale van de HAC aan de Zonweg 23 geldt een grenswaarde van 5 ouE/m³ als 99,99 onderschrijdingspercentiel ter hoogte van de meest nabij gelegen geurgevoelige objecten. Voor de afvalverwerking door de AVR aan de Metoorstraat 65 en Renewi aan de Zonweg 13 geldt beide een geurgrenswaarde van 1,5 ouE/m³ als 98 onderschrijdingspercentiel ter hoogte van de meest nabij gelegen geurgevoelige objecten.

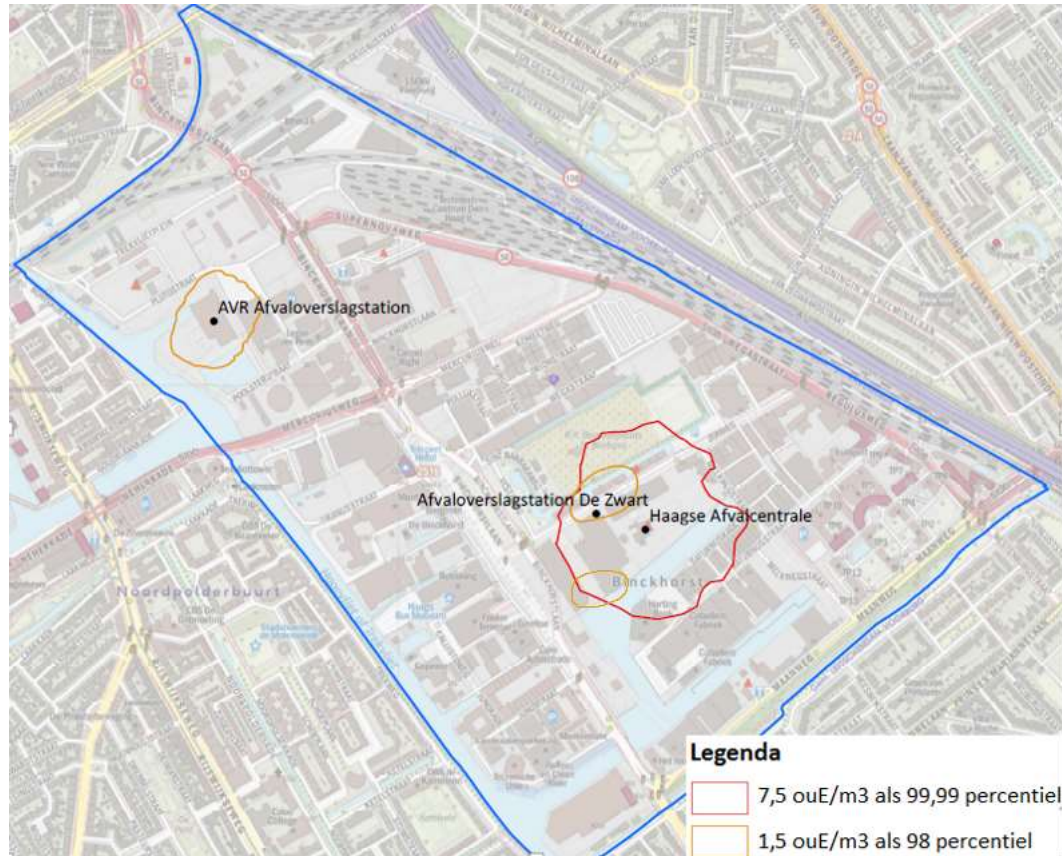
Bedrijf	Maximale waarde gevoelige functies	Streefwaarde gevoelige functies
Haagse Asfaltcentrale (Zonweg 23)	7,5 ouE/m ³ als 99,99-percentiel*	-
AVR Afvaloverslagstation (Metoorstraat 65)	1,5 ouE/m ³ als 98-percentiel	0,5 ouE/m ³ als 98-percentiel
Afvaloverslagstation De Zwart (Zonweg 13)	1,5 ouE/m ³ als 98-percentiel	0,5 ouE/m ³ als 98-percentiel

* dit volgt doordat de emissies bij HAC een sterk piekarakter hebben

Uit de figuur blijkt dat de geurcontour van de afvaloverslagstations beperkt is tot het

² 'Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland, Actualisatie 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 22 januari 2019.

bedrijfsperceel en de direct aangrenzende percelen. Met het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten van de HAC zal de geurcontour voor de HAC niet meer terugkeren op de verbeelding.



figuur 3-7 Bedrijven met een geurcontour in de Binckhorst

Conclusie

De geurcontouren vanuit de huidige milieucontouren van de twee bedrijven omvatten een deel van de Binckhorst. Omdat de gemeente geen beleid heeft voor geurhinder dient deze afweging in het omgevingsplan gemaakt te worden.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Keuzes welke geurwaarden gehanteerd worden voor nieuwe woningen

3.4.5 Milieuzonering

Milieuzonering betekent dat er voldoende ruimte moet bestaan tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, waarbij de afstand tussen beide milieuzonering genoemd wordt. Elk bedrijf valt in een bepaalde milieucategorie. Dit loopt vanaf 1 tot en met 6. Een bedrijf in categorie 1 heeft geen enkele (mogelijke) impact op de omgeving, terwijl bedrijven uit categorie 6 veel impact op de omgeving hebben. In bestemmingsplannen wordt geregeld tot welke categorie bedrijven op een bepaalde plaats zijn toegestaan. Deze milieuzonering is indicatief en hier kan

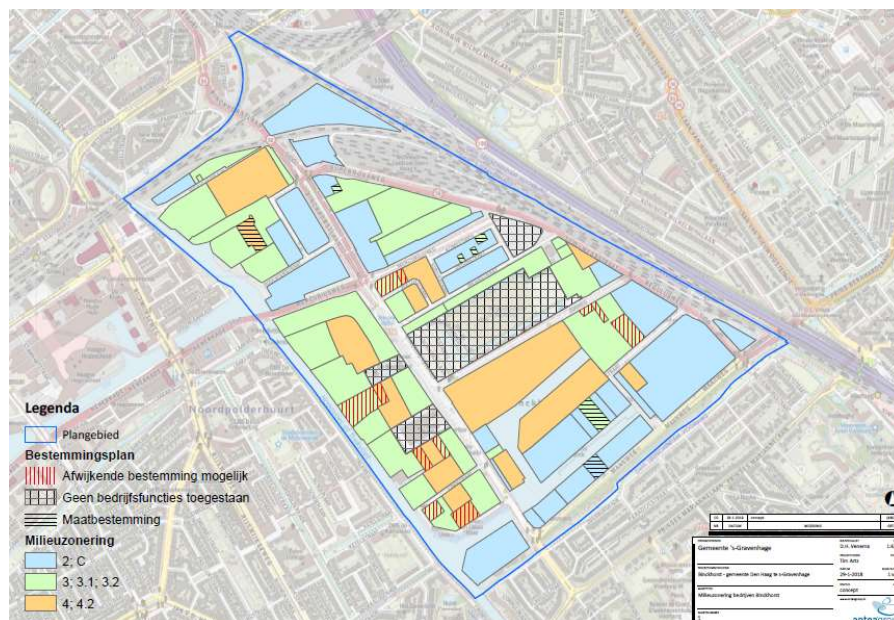
gemotiveerd van afgeweken worden. In de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering is per bedrijf aangegeven onder welke milieucategorie deze valt.

Voor sommige bedrijven is de contour al via andere wetgeving vastgelegd. Bijvoorbeeld een Bevi-inrichting, een gezoneerd industrieterrein of geurcontouren in de milieuvergunning. Voor deze bedrijven (die in de eerdere paragrafen al zijn beschreven) is de hinderafstand uit de VNG-brochure niet leidend, maar de sectorale wetgeving.

Milieucategorie	Maximale hinderafstand in gemengd gebied (voor geluid, stof, geur en veiligheid)
1	0 meter
2	10 meter
3.1	30 meter
3.2	50 meter
4.1	100 meter
4.2	200 meter
5.1	300 meter
5.2	500 meter
5.3	700 meter
6	1.000 meter

Milieuzonering in de huidige situatie/referentiesituatie

De milieuzonering is niet per se gelijk aan die van de referentiesituatie. In de huidige situatie geldt de milieuzonering van aanwezige bedrijven. Maar op grond van de mogelijkheden in de vigerende bestemmingsplannen is voor diverse locaties een hogere milieucategorie dan nu aanwezig mogelijk. Hoewel dit voor een groot deel vooral theoretisch is, dient hier wel rekening mee gehouden te worden. In de figuur staat de maximale milieucategorisering per gebied.



Figuur 3-8 Aanwezige milieuzonering in de Binckhorst

Uit de figuur blijkt een wisselend beeld. Veel gebieden zijn aangewezen in categorie 3 of hoger, maar ook zijn er gebieden waar maximaal categorie 2 is toegestaan. Tot milieucategorie 2 is goed mengbaar met woningen, maar vanaf 3.2 is dit niet zonder meer mogelijk. In de Gebiedsaanpak van 2011 is het uitgangspunt geformuleerd dat indien de milieucategorieën hoger zijn dan het daadwerkelijk feitelijk gebruik (onbenutte plancapaciteit) deze zal worden ingeperkt om meer ruimte te geven voor de beoogde functiemenging.

Conclusie

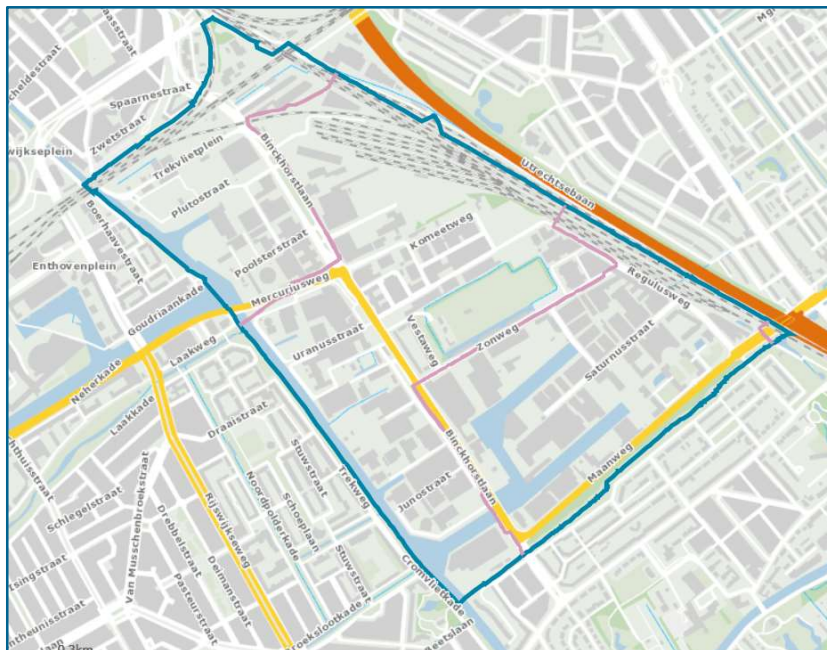
De aanwezige bedrijven met een milieuocontour en de thans maximaal mogelijke milieucategorieën in het gebied leiden ertoe dat menging tussen wonen, de aanwezige bedrijvigheid en eventueel nieuwe bedrijvigheid niet zonder meer mogelijk is. Door het beperken van de planologische ruimte dient een nadere afweging te worden gemaakt over de continuïteit en het waarborgen van de bedrijfsvoering van de huidige bedrijven.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Continuïteit en waarborgen bedrijfsvoering huidige bedrijven
- Nadere afweging toegestane milieucategorieën en mate van menging wonen-werken

3.4.6 Hoogspanningsverbindingen

In de Binckhorst ligging er twee ondergrondse 150.000 Volt hoogspanningsverbindingen (zie figuur 3-9). Aan weerszijden van deze verbindingen ligt een belemmeringenstrook van 5 meter. Hiervoor geldt behalve dat rekening moet worden gehouden met een goede ruimtelijke ordening, geen specifieke wetgeving of gemeentelijk beleid.



figuur 3-9 Ligging ondergrondse hoogspanningsleidingen (lichtpaarse lijnen)

Conclusie

Voor de ondergrondse hoogspanningsverbindingen gelden geen aanvullende vereisten. Wel wordt onderzoek uitgevoerd naar de effecten van straling. Bij de transformatie dient rekening te worden gehouden met de ligging van verbindingen en de belemmeringenstroken.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Vastleggen hoogspanningsleidingen, inclusief belemmeringenstrook

3.4.7

Gezondheid

Het thema 'gezondheid' omvat de aspecten, die de fysieke gezondheid van mensen in het gebied bepaalt en/of bevordert. Het gaat daarbij om bescherming tegen overmatige omgevingslawaaï, elektromagnetische straling, bevorderen van schone lucht, een veilige omgeving, maar ook over de mogelijkheden voor bewegen, groen en gezonde voeding. De omgeving moet uitnodigen tot 'gezond gedrag', zoals lopen, spelen en ontspannen.

Beleid

De gemeente Den Haag heeft in de Nota Volksgezondheid 2015-2018 haar ambities, aanpak en maatregelen voor een gezonde leefstijl van de Hagenaars vastgelegd. Eén van de ambities is het bevorderen van een gezonde en stimulerende leefomgeving voor een gezonde leefstijl. Het gaat om een stimulerende leefomgeving die uitnodigt tot meer bewegen en meedoen aan het maatschappelijk verkeer. De gemeente levert daarvoor een bijdrage aan een groene en gezonde inrichting van de buitenruimte in wijken met gezondheidsachterstanden. Ook bevordert de gemeente een gezonde schoolomgeving, zowel in de school als op schoolpleinen.

Voor diverse omgevingsfactoren die van invloed zijn op de gezondheid, zoals geluid, luchtkwaliteit, veiligheid is de huidige en referentiesituatie reeds in beeld gebracht. Hierin is vooral gekeken naar de wettelijke normen. Deze bieden een basisgezondheidsniveau, maar gezondheidseffecten kunnen ook beneden de normen optreden. De gemeente heeft hier geen specifiek beleid voor, uitgezonderd het beleid dat nieuwe scholen of een ander gebouw voor gevoelige groepen niet langs drukke wegen worden gebouwd.

Huidige situatie/referentiesituatie

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de Binckhorst een milieubelast gebied is. Dit betekent dat juist voor andere aspecten van gezondheid, zoals bewegen, gezonde voeding en groene inrichting extra noodzaak is. In de huidige situatie/referentiesituatie is de Binckhorst nog niet ingericht als woon-werkgebied. De omgeving is niet bijzonder gezondheidsbevorderend en behoudens enkele geïsoleerde plekken (rondom begraafplaats St. Barbara en Kasteel Binckhorst) is weinig groen aanwezig. Hier ligt dus een opgave bij de transformatie. Dit is ook opgenomen in de ambitie 'proeftuin voor duurzaamheid en vergroening'.

Conclusie

Voor de gezondheidsaspecten bewegen, groen en gezonde voeding zijn in relatie tot de transformatie van de Binckhorst relevante keuzes te maken, bijvoorbeeld voldoende en aantrekkelijke routes en verblijfsgebieden (voet- en fietspaden, speeltuinen, pleinen en parken) om te lopen, te spelen en te ontspannen in de gebieden waar mensen wonen en verblijven. Ook kunnen keuzes worden gemaakt in relatie tot gezonde voeding, bijvoorbeeld de locatie van snackbars ten opzichte van scholen.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Borging van gezondheidsbevorderende aspecten, zoals bewegen, voeding en groen

3.5 Duurzaamheid

3.5.1 Bodemkwaliteit

Het verontreinigingsbeeld van de Binckhorst is zeer divers. Dit is het gevolg van verschillende bedrijfsmatige activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden en de wijze waarop het gebied is ontwikkeld (onder andere ophooglagen). De verontreinigingen komen in zowel grond als grondwater voor. In de factsheet Bodemkwaliteit (bijlage 4 omgevingsplan) kunt u een toelichting per gebied vinden.

Conclusie

Op meerdere locaties in het gebied is de bodemkwaliteit matig tot slecht. Bij de transformatie van het plangebied zal de bodem geschikt moeten zijn voor het beoogde gebruik en mag de kwaliteit van de bodem niet verslechteren. Het eerste vereiste volgt uit de Wet bodembescherming en geldt bij iedere ontwikkeling in het gebied. Dit aspect is reeds geborgd via de Wet bodembescherming.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Vertaling verbetering bodemkwaliteit en gebruik in het omgevingsplan.

3.5.2 Archeologie

In de Binckhorst is een redelijk tot grote kans op archeologische sporen. Ter plaatse van de strandwallen die in de ondergrond aanwezig zijn is de archeologische trefkans het grootst. Dit ondanks de gebouwen die in de 20^e eeuw in het gebied gebouwd zijn. Door de mogelijk aanwezige resten van een Romeinse weg en onzekerheid over de grootte van het boerderijcomplex rondom Kasteel de Binckhorst, is de verwachting dat ook in grote delen van het gebied buiten de strandwallen archeologische sporen worden aangetroffen. In de factsheet Archeologie (bijlage 2 omgevingsplan) en via de link www.denhaag.nl/omgevingskaartbinckhorst kunt u meer te weten komen over archeologische vondsten en waarden in en rondom het gebied.

Conclusie

Vanwege de kans op archeologisch waardevolle resten is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij ingrepen in het plangebied waarbij de bodem wordt geroerd in de aangegeven gebieden.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Borging bescherming archeologische waarden en onderzoek bij nieuwe ontwikkelingen

3.5.3 Cultuurhistorie

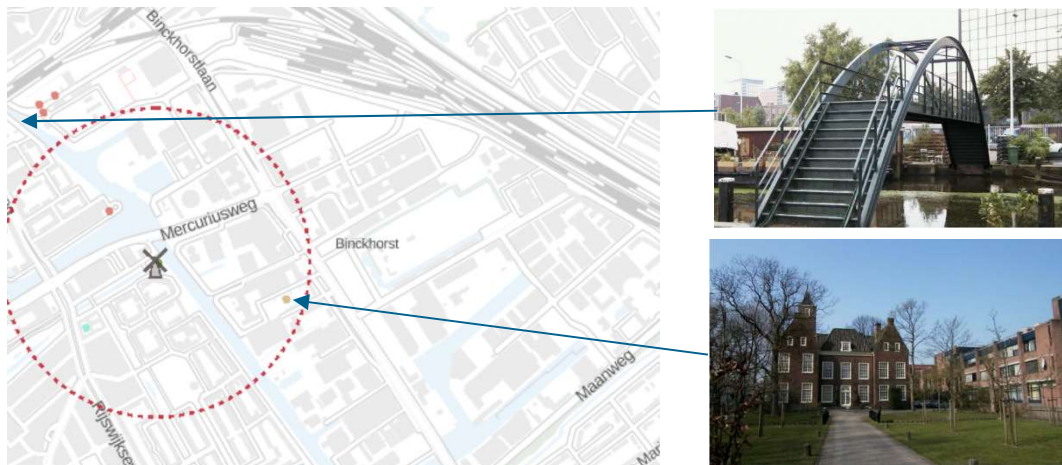
In de Binckhorst zijn geen beschermde cultuurhistorische waarden of lijnelementen aanwezig. Wel zijn vier gebouwen aangewezen als rijksmonument: Binckhorstlaan 149 (kasteel Binckhorst), Trekvlieplein 1, Trekvlieplein 3, Trekvlieplein 6 - 6a en Trekvlieplein 12-14. De Voetgangersbrug over de Bontekoekade is aangewezen als gemeentelijk monument, zie figuur 3-1010.

Verder zijn in het plangebied circa vijftien bijzondere markante panden aanwezig. Deze zijn opgesomd in de factsheet Cultuurhistorische waarden (bijlage 6 omgevingsplan). De panden zijn niet beschermd, maar overwogen kan worden om een aantal panden vanwege hun architectonische waarde of industriële uitstraling te behouden in het gebied.

Ten westen van de Binckhorst staat de Laakmolen. Een deel van de molenbiotoop van de Laakmolen reikte over het plangebied van de Binckhorst. Binnen de molenbiotoop gelden beperkingen in de bebouwing. Voor nieuwe bebouwing in de biotoop gelden de volgende eisen:

- Binnen de straal van 100 meter mag geen bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek.
- Binnen de straal van 100 tot 400 meter gerekend vanuit het middelpunt van de molen mag de maximale hoogte van bebouwing/beplanting niet hoger zijn dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen
- In situaties waarin de vrije windvang en het zicht op de molen reeds beperkt zijn door bebouwing is afwijking van bovengenoemd criterium mogelijk, mits de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder beperkt worden.

De Laakmolen is al decennia lang omgeven door bebouwing tot 25 meter hoog. Hierdoor is de windvang slecht. De molen, met oorspronkelijk een functie als waterververser voor het Laakkwartier, is nu niet meer in gebruik. Het eigenlijke maalwerk wordt nu gedaan door een elektrisch gemaal naast de molen. Hiermee is voldaan aan de criteria voor toepassing van de afwijkingsbevoegdheid en is de molenbiotoop niet in het omgevingsplan opgenomen.



figuur 3-10 Molenbiotoop Laakmolen (Cultuurhistorische Atlas provincie Zuid-Holland)

Conclusie

In de Binckhorst is een aantal beschermde cultuurhistorische waarden aanwezig (rijksmonumenten en een gemeentelijk monument). Overwogen kan worden om ook een aantal aanwezige beeldbepalende panden te beschermen bij de transformatie van de Binckhorst. Deze aspect dienen nader te worden afgewogen in relatie tot de transformatie van de Binckhorst.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- Bescherming monumenten

- Bepalen omgang met beeldbepalende (niet-beschermde) gebouwen

3.5.4 Water

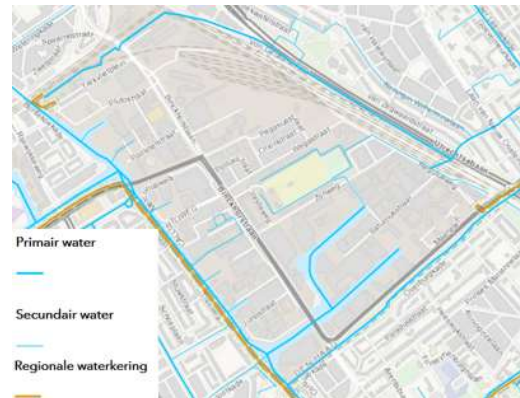
De kern van het waterbeheer- en beleid is een drietrapsstrategie: *vasthouden, bergen en afvoeren*. Het veranderende klimaat stelt de gemeenten en hoogheemraadschappen voor 'nieuwe' uitdagingen voor wat betreft het voorkomen van wateroverlast bij grotere buien en natte periodes, het beperken van de gevolgen van langdurige droogte en hogere temperaturen. De huidige situatie en referentiesituatie voor wat betreft grondwater, oppervlaktewater, waterkwaliteit en waterveiligheid staan in de factsheet Water (bijlage 28 omgevingsplan).

Huidige situatie en referentiesituatie

De huidige situatie en referentiesituatie zijn gelijk aan elkaar. In de figuur staan de primaire en secundaire watergangen en de regionale waterkeringen. Deze keringen mogen niet worden aangetast.

De Binckhorst ligt voor een belangrijk deel in Boezemgebied en voor een kleiner deel in poldergebied. Het boezemgebied van de Binckhorst watert vrij af op de Trekvluit en daaraan liggende havens die een peil hebben van - 0,43 m NAP. Binckhorst is gelegen in de Veen- en Binckhorstpolder. De polder is intensief verhard en bevat slechts 4% oppervlaktewater.

De aanvoer van water voor watergangen in de Binckhorst wordt onder andere geregeld met een inlaat in de Binckhorsthaven.



Verder liggen in het polderdeel langs het spoor veel lange duikers. Deze zijn lastig te beheren en vormen potentiële knelpunten in de doorstroming en afvoer van het gebied. Ook de lange duiker tussen de Binckhorst en het gemaal is op termijn kwetsbaar en lastig te vervangen. Aan de noordzijde van de Binckhorst, langs de Supernovaweg, is het maaiveld laag en in combinatie met een slechte afvoer/doorstroming van oppervlaktewater is dit gebied kwetsbaar voor inundatie.

Het beleid van Delfland en de gemeente is erop gericht om hemelwater lokaal op te vangen, zo mogelijk in de bodem te laten infiltreren en vertraagd af te voeren naar het oppervlaktewater ('stand still-beginsel'). Hierdoor neemt de bergingscapaciteit van het gebied toe en neemt de kans op schade en overlast bij hevige regen af.

Conclusie

Vanuit water gelden de algemene uitgangspunten om een goede waterhuishouding te borgen, waaronder de drietrapsstrategie. Daarbij dient rekening te worden gehouden met een aantal specifieke knelpunten in het gebied: inundatie van laaggelegen maaiveld langs de Supernovaweg, de lange duikers voor oppervlaktewater. Door extra onderhoud kan de afvoercapaciteit van watergangen en duikers worden vergroot. Voor de lange duikers wordt ingezet op het vergroten van de sponswerking van het gebied en het vergroten van de waterbergingscapaciteit in overige

delen van het plangebied. Ook is de realisatie van natuurvriendelijke oevers mogelijk. Tot slot dient in de transformatie rekening gehouden te worden met klimaatadaptatie.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt
• Borging beleid en te beschermen waarden omtrent waterkeringen en andere waterstaatswerken
• Bepalen omgang met stand still beginsel waterberging hemelwater
• Mogelijkheden om de matige afvoer te verbeteren
• Wijze van omgang met klimaatadaptatie

3.5.5 Natuur

In de factsheet Natuur en Groen (bijlage 18 omgevingsplan) kunt u alle informatie vinden over de waardevolle gebieden, flora, fauna en groenelementen in en rondom de Binckhorst.

Beleid

Naast de wettelijke kaders voor Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland en flora & fauna heeft de gemeente specifiek groenbeleid. Dit staat in de Agenda Groen voor de Stad (2016). Hierin staan enkele beleidsuitgangspunten benoemd. De kern hiervan is toename van groen in de stad en zorgen voor een goede beleving van het aanwezige groen. Als uitwerking van dit beleid zijn drie gebiedstypen en de omgang met groen beschreven. De Binckhorst valt binnen de zone 'de dichte stad'. In de dichte stad is de bebouwing dominant. Het groen is er schaars en vormt een (aangenaam) contrast met de gebouwde omgeving. Het aanwezige groen bestaat voornamelijk uit straatbomen, pleinen en buurtparken. Dit groen vormt de 'haarvaten' van het stedelijke stelsel: kleinschalig, maar daarom niet minder belangrijk. In de agenda zijn voor dit specifieke gebied diverse ambities en maatregelen benoemd.

Huidige situatie en referentiesituatie

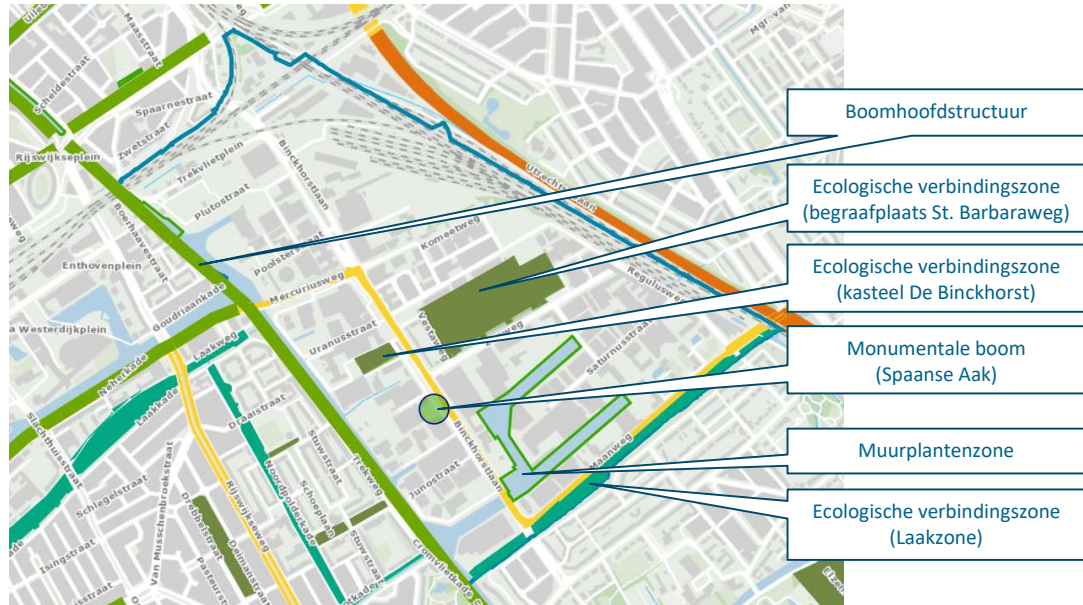
Er zijn geen gegevens beschikbaar over de ontwikkeling van populaties van fauna in de Binckhorst. Daarom wordt aangenomen dat dit voor de huidige situatie gelijk is aan de referentiesituatie. Specifiek voor de Natura 2000-gebieden langs de kust geldt dat door de beheermaatregelen die de komende jaren worden getroffen – in samenhang met maatregelen bij de industrie, woningen en transportsector (de Programmatische Aanpak Stikstof) de achtergrondconcentraties stikstofdepositie dalen.

Flora en Fauna

Het plangebied bestaat voornamelijk uit bebouwd gebied. Op een aantal locaties is stedelijk groen aanwezig (zie figuur 3-11). Deze groene structuren en waarden kunnen een leefgebied vormen voor dieren in de stad. De bomenrijen langs de westkant van de Binckhorst wordt als foerageerroute door vleermuizen gebruikt. De zogenaamde overhoekjes (bijvoorbeeld bij de waterzuivering) kunnen als schuilplaats voor kleine zoogdieren en broedvogels fungeren. De begraafplaats en het kasteel bevatten nestmogelijkheden voor broedvogels (met name huismussen) en kleine zoogdieren. De watergangen (bijvoorbeeld bij het kasteel) worden door meerkoeten en wilde eenden gebruikt. Deze delen zijn ook als ecologische verbindingszone aangeduid.

In het gebied is één monumentale boom aanwezig, de Spaanse Aak aan de Binckhorstlaan 249. Deze boom is een geschikt habitat voor vleermuizen en kleine broedvogels. Daarnaast zijn in de diverse panden nestlocaties van gierzwaluwen, huismussen en verblijfplaatsen van vleermuizen

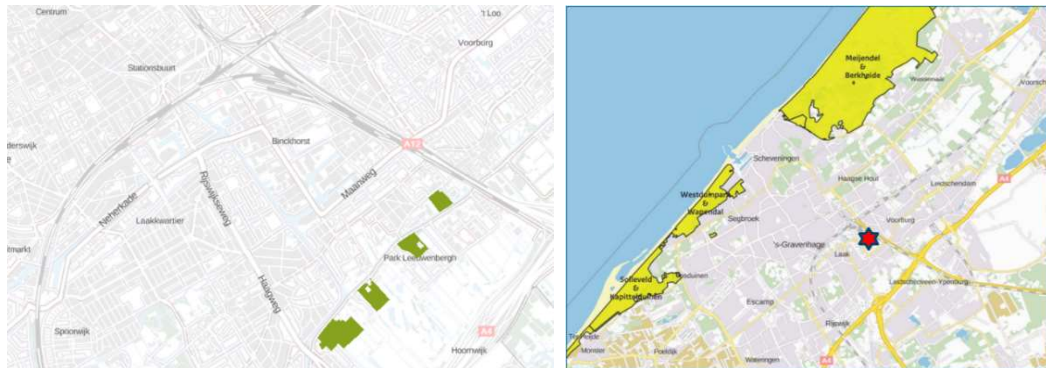
aangetroffen. Op de kades langs de havens zijn diverse varensoorten (Steenbreekvaren en Tongvaren) en gele helmblom aangetroffen. Dit gebied is aangeduid als muurplantenzone.



figuur 3-11 Stedelijk groen (bron: Leefomgevingsfoto Binckhorst)

Beschermde gebieden

In de Binckhorst zelf zijn geen waardevolle natuurgebieden aanwezig. Op circa 600 meter liggen de dichtstbijzijnde gelegen Natuurnetwerk Nederland-gebieden, zie figuur 3-12. Vanwege de afstand zijn effecten als gevolg van de transformatie uit te sluiten. In het beleid zijn mogelijkheden beschreven om een betere verbinding tussen de diverse groengebieden te krijgen.



figuur 3-12 Ligging Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000 ten opzichte van de Binckhorst

Op grotere afstand liggen drie Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde gebied Meijndel & Berkheide ligt op vier kilometer afstand. Dit betekent dat directe effecten vanuit de Binckhorst op deze gebieden niet kunnen optreden. Alleen indirecte effecten, door een toename van de uitstoot van stikstof door het autoverkeer en industrie als gevolg van de transformatie, kunnen een impact hebben op deze natuurgebieden.

Conclusie

Het gebied bevat momenteel weinig stedelijk groen. De groene locaties in het gebied zijn versnipperd, maar wel waardevol. Het groenbeleid van de gemeente is erop gericht groen toe te voegen en verbindingen te maken. De transformatie biedt dus kansen om het stedelijk groen uit te breiden. De ontwikkeling heeft geen directe effecten op NNN-gebieden en Natura 2000-gebieden in de omgeving. De omvang van indirecte effecten op de Natura 2000-gebieden als gevolg van de transformatie moet uitwijzen in hoeverre hier sprake is van een aandachtspunt (zie hoofdstuk vier).

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt
• Omgang met de ambities en maatregelen uit het gemeentelijk groenbeleid
• Borging te beschermen ecologische waarden en gebieden in het gebied
• Mogelijkheden om groengebieden binnen en buiten de Binckhorst te verbinden
• Impact van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de transformatie

3.5.6 Ruimtelijke kwaliteit

Huidige situatie en referentiesituatie

De Binckhorst is nu een bedrijventerrein met allerlei vormen van bedrijvigheid: van de grootschalige industriële beton- en asfaltcentrale tot de kleinschalige bedrijvigheid in de Caballero Fabriek en het kantorencluster rondom het Maanplein. Een aanzienlijk deel van de bebouwing is vooral functioneel en weinig expressief. Daarentegen zijn in de Binckhorst ook voldoende gebouwen met een bijzondere historische en/of industriële uitstraling die bepaalde bouwperiodes vertegenwoordigen. De Fokkerterminal, Kasteel de Binckhorst, Bink 36 en de Caballero Fabriek zijn bepalend voor de identiteit en structuur van de Binckhorst en dienen behouden te blijven. Het gebied rond de begraafplaats heeft eveneens een eigen uitstraling en beeldkwaliteit.

De huidige inrichting van de openbare ruimte past bij het huidige gebruik en de bijbehorende (auto)verkeersstromen, maar ontbeert daardoor een verblijfsklimaat. Het gebied heeft zich nog niet geheel aangepast aan de geleidelijk voltrekkende transitie van een monofunctioneel industrieterrein naar een meer gemengd woon-werkgebied, maar met de aanleg van de langzaamverkeersverbindingen en de inrichting van de Supernovaweg en de verlenging van de Melkwegstraat zijn de eerste stappen al in gang gezet.

Conclusie

De Binckhorst biedt veel potentie om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te versterken. Per deelgebied kan de voorkeur voor woonfuncties, bedrijven of andere functies verschillen. Hierover dienen nadere keuzes te worden gemaakt. Centraal hierin is hierbij dat het geen traditioneel woongebied wordt, maar het 'randje' vanuit het industrieel verleden blijft vertegenwoordigd.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt
• Indeling van de gebieden qua primaat van functies en uitstraling
• Omgang met stedenbouwkundige kwaliteiten van het gebied nu in relatie tot de transformatie

3.5.7 Energie en circulair bouwen

Beleid

De gemeentelijke ambitie is om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Dit is verder uitgewerkt voor nieuwbouw en sloop/nieuwbouw (CO₂-neutraal bouwen en de GPR). Dit betekent dat bij nieuwbouw of bij sloop/nieuwbouw dat voldaan moet worden aan deze ambitie. Daarnaast is het via de Crisis- en herstelwet mogelijk een energieprestatiecoëfficiënt van 0,2 voor nieuwe gebouwen te verplichten.

Tot slot staat in het Haags beleid (Agenda Ruimte voor de Stad, 2016) dat geen nieuwe gasinfrastructuur meer wordt aangelegd bij nieuwbouw. Voor (bestaande) bedrijven en woningen is dit alleen mogelijk door middel van een warmteplan, dat nog niet beschikbaar is. Dit wordt gemeentebreed opgepakt via een energieplan voor de Binckhorst, als uitwerking van de Actualisatie van de Gebiedsaanpak (zie paragraaf 6.3).

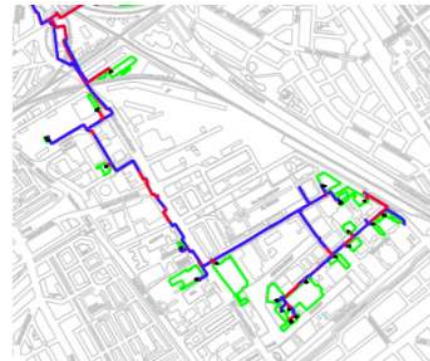
Potentie duurzaam energie- en materiaalgebruik in de Binckhorst

Gasinfrastructuur

In de Binckhorst ligt een relatief oude gasinfrastructuur. Een deel van de leidingen in de deelgebieden Binckhorsthaven en Maanplein en de Begraafplaatszone dient al vervangen te worden. Gelet op de gemeentelijke ambitie om nieuwbouw niet meer aan te sluiten op het gasnet, moet een keuze gemaakt worden ten aanzien van het vervangen van de oude gasinfrastructuur (of aansluitingen afsluiten en de infrastructuur laten liggen).

Warmtenet

In een deel van de Binckhorst is een warmtenet aanwezig (blauw/rode lijn). Een deel van de bestaande bebouwing is hierop aangesloten (weergegeven in groen). De gemeente heeft de ambitie om het warmtenet verder te ontwikkelen. Hiermee kan de Binckhorst van duurzame warmte voorzien worden, mits duurzame warmtebronnen zijn geëxploiteerd (bijvoorbeeld geothermie). In de huidige situatie wordt voor het warmtenet gebruik gemaakt van energie uit fossiele bronnen. Daardoor wordt met het warmtenet nog onvoldoende invulling gegeven aan de ambitie om energieneutraliteit te bereiken.



Geothermie

Uit onderzoek van de provincie Zuid-Holland (IF, 2016) blijkt in Den Haag veel potentie voor het gebruik van aardwarmte te zijn. De exacte gegevens voor de Binckhorst zijn nog niet bekend.

Energiegebruik

Het energieverbruik (gas en elektriciteit) van bedrijven en instellingen in de Binckhorst is hoog: de CO₂ uitstoot ligt tussen 30.000 en 40.000 ton per jaar (bron: Rijkswaterstaat, 2015).

Materiaalstromen en afval

Uit een studie naar materiaalstromen blijkt dat de vijf grootste afvalstromen door het gebied zijn:

- Papier en karton (1.900 ton per jaar)
- Organische stoffen (910 ton per jaar)
- Hout (720 ton per jaar)
- Plastic (540 ton per jaar)
- Glas (230 ton per jaar)

De Binckhorst is kansrijk voor de circulaire economie (behoud van bouwmaterialen bij onderhoud, renovatie of sloop en het waardevol hergebruiken), omdat er veel gerelateerde bedrijvigheid is, zowel op afvalgebied als creatief, met grote bedrijven en veel start-ups. Bovendien lopen er al diverse projecten (o.a. Resource City) waarbij aandacht wordt besteed aan het onderwerp. Tot slot dient bij de transformatie een keuze gemaakt te worden over de wijze van inzameling van huishoudelijk en bedrijfsafval.

Conclusie

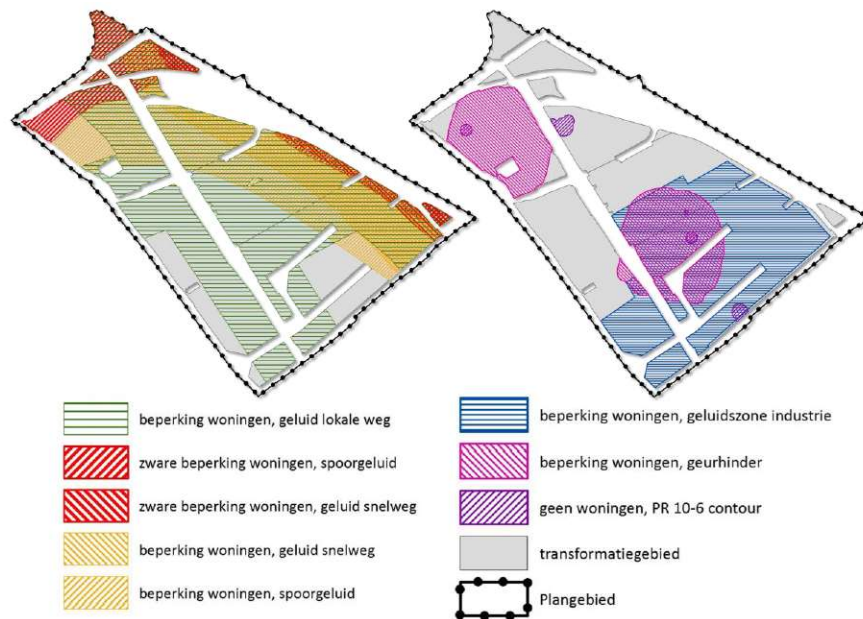
De Binckhorst bevat veel toepassingen in de huidige situatie en mogelijkheden in de toekomst voor duurzame energie-opwekkingen, duurzaam energiegebruik en circulaire economie. Op dit aspect zijn keuzes te maken hoe deze kansen worden gestimuleerd of verankerd bij de transformatie van de Binckhorst.

Aspecten die geborgd moeten worden of waarvoor een nadere keuze moet worden gemaakt

- | |
|---|
| • Borging beleid en afspraken duurzame gebouwen en aardgasloze wijk |
| • Omgang met verouderde aanwezige gas-infrastructuur |
| • Omgang met energieopwekking (geothermie, zonnepanelen, etc.) |
| • Omgang met circulair economie |
| • Wijze van inzameling huishoudelijk en bedrijfsafval |

3.6 Cumulatie van milieuhinder

In de voorgaande paragrafen is de ruimtelijke – en milieusituatie van de Binckhorst beschreven. In tegenstelling tot de bedrijvigheid, die in principe overal in het gebied ‘snel’ gerealiseerd zou kunnen worden, gelden voor de nieuwe woningen aandachtspunten in de ontwikkelpotentie. Dit komt vooral door de aanwezigheid van milieuhinder vanuit de bestaande bedrijvigheid en geluidsbelasting door de aanwezigheid van wegen en spoorwegen in en rondom het gebied; voor woningen gelden strengere immissie-eisen dan voor bedrijvigheid. Dit betekent dat op veel plekken in het gebied de milieuemissie (of -immissie) teruggedrongen moet worden, voordat woningen gerealiseerd kunnen worden.



De figuren illustreren de potentiële beperkingen voor woningbouw. In de figuren is aangegeven welke milieucontouren er momenteel bekend zijn in het gebied en zijn opgenomen in het dynamische GIS-systeem. Het gaat hier om geluid vanuit de spoorweg, de snelweg, lokale wegen en het gezoneerde industrieterrein, om externe veiligheid en om geurhinder. Er is onderscheid gemaakt tussen zware belasting (rood, dit betekent dat woningen in principe niet mogelijk zijn, tenzij bouwkundige maatregelen (of in geval van geluid dove gevels) worden getroffen) en lichtere belasting (met name geur en geluid; woningbouw is hier onder voorwaarden mogelijk). Er is slechts een beperkt gebied aan de Trekvluit dat niet belast is.

Uit de figuren blijkt ook dat het meest kansrijke deelgebied voor woningbouw in de eerstkomende periode de Trekvluit-zone, nabij de Trekvluit (de Waterfrontzone) is. Hier is de hinder door omliggende bedrijven en wegen beperkt.

4 Spanningsveld tussen ambities en de fysieke leefomgeving

4.1 Analyse van ambities en fysieke leefomgeving leidt tot indeling in drie categorieën

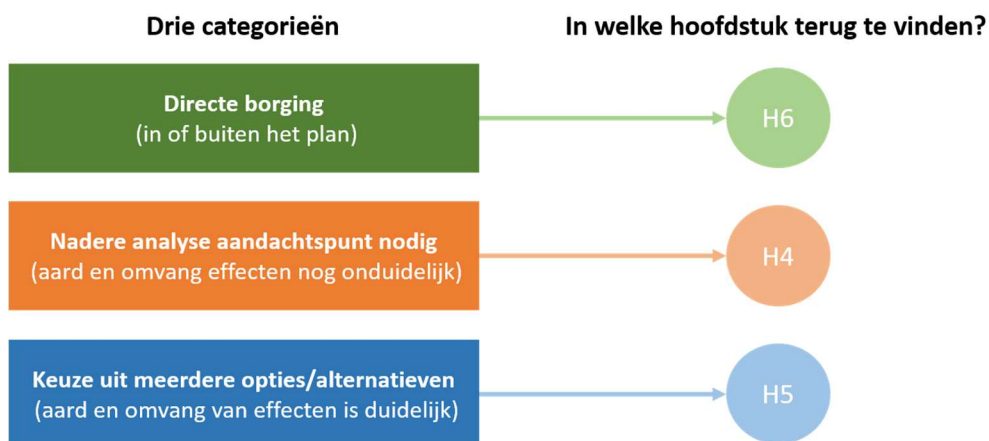


In hoofdstuk twee zijn de ambities en kaders voor de Binckhorst benoemd. Deze komen voort uit vastgesteld beleid of keuzes die bij de start van het project als uitgangspunt zijn gehanteerd. Deze staan in principe niet meer ter discussie. Alleen als sprake is van een duidelijk conflict, kan dit leiden tot aanpassen van de ambities en de uitgangspunten. Deze ambities en uitgangspunten moeten uiteraard nog wel geborgd zijn in het omgevingsplan.

In hoofdstuk drie heeft de analyse van de huidige situatie en referentiesituatie geleid tot het benoemen van aanwezige waarden en (sectorale) beleidsuitgangspunten. Deze dienen ook gewaarborgd te worden in het plan (of daarbuiten). Bij diverse thema's dient voordat borging - in of buiten het plan - plaatsvindt, een nadere keuze gemaakt te worden. De keuze is nodig, omdat er diverse 'alternatieven' zijn om met het geconstateerde aandachtspunt/knelpunt om te gaan.

Tot slot is bij enkele thema's (zoals verkeer en geluid) bij de analyse van de huidige situatie en referentiesituatie een mogelijk spanningsveld geconstateerd tussen ambities en de fysieke leefomgeving. Voor deze thema's is het nodig om eerst te bepalen of er daadwerkelijk een aandachtspunt/knelpunt is en wat de eventuele omvang hiervan is. Dit doen we onder andere door de impact van de maximale mogelijkheden van het plan te onderzoeken. Op basis van deze analyses is kan voor een aantal thema's direct borging in (of buiten) het plan plaatsvinden, terwijl voor andere thema's eerst onderzoek van de mogelijke alternatieven nodig is om het aandachtspunt op te lossen.

Samengevat leiden de ambities, uitgangspunten, sectoraal beleid en waarden tot een indeling in drie categorieën:



In de volgende tabel is per ambitie, uitgangspunt, waarde, aandachtspunt of beleid aangegeven in welke van de drie categorieën deze valt.

Ambitie	Aspect	Direct te borgen	Nadere analyse	Keuze uit meerdere alternatieven
Binckhorst als stadsentree met een regionale oriëntatie	Vergroten aandeel fiets en OV en stimulatie gebruik schone brandstoffen			
	Waarborgen capaciteit wegen en kruisingen			
	Parkeerbeleid, inclusief parkeren op eigen terrein			
	Waarborgen verkeerstructuur			
	Fietsstructuur binnengebieden bij transformatie			
Binckhorst als economische factor van betekenis	Aantal bvo bedrijvigheid en type			
	Aantal bvo voorzieningen en type			
	Behoud bestaande bedrijvigheid			
Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied	Aantal woningen en type woningen			
	Conflict tussen geluidbeleid en woonambities			
	Geluidbelasting per deelgebied: uitspraak over acceptabel geluidsniveau			
	Beleid gevoelige bestemmingen langs wegen > 10.000 mvt/etmaal			
	Gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan			
	Luchtkwaliteit Lekstraat en Neherkade door extra verkeer transformatie			
	Omgang groepsrisico bij de aanwezige risicobronnen			
	Vastleggen nieuwe ontheffingsroute gevaarlijke stoffen			
	Beleid ten aanzien van nieuwe risicobronnen			
	Geurcontouren en nieuwe woonfunctie			
	Milieu ruimte bedrijven			
	Vastleggen hoogspanningsleidingen, inclusief belemmeringenstrook			
	Borging van gezondheidsbevorderende aspecten			
Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening	Vertaling verbetering bodemkwaliteit en gebruik in het omgevingsplan			
	Borging bescherming archeologische waarden bij nieuwe ontwikkelingen			
	Bescherming monumenten			
	Bepalen omgang met beeldbepalende (niet-beschermde) gebouwen			
	Borging te beschermen waarden waterkeringen en waterstaatswerken			
	Bepalen omgang met stand still beginsel waterberging hemelwater			
	Mogelijkheden om de matige afvoer te verbeteren			
	Wijze van omgang met klimaatadaptatie			
	Omgang met de ambities en maatregelen uit het gemeentelijk groenbeleid			
	Borging te beschermen ecologische waarden en gebieden			
	Mogelijkheden groengebieden binnen en buiten de Binckhorst te verbinden			
	Impact van stikstofdepositie op Natura 2000 door transformatie			
	Indeling van de gebieden qua primaat van functies en uitstraling			
	Omgang huidige stedenbouwkundige kwaliteiten en transformatie			
	Borging beleid en afspraken duurzame gebouwen en aardgasloze wijk			
	Omgang met verouderd aanwezige gas-infrastructuur			
	Omgang met energieopwekking (geothermie, zonnepanelen, etc.)			
	Omgang met circulaire economie			
	Inzameling huishoudelijk en bedrijfsafval			

4.2 Nadere analyse van aandachtspunten

In het omgevingsplan is voor de thema's die in de tabel onder '*nadere analyse*' zijn opgenomen, onderzoek verricht om meer inzicht in de effecten te krijgen. Dit inzicht is nodig om te toetsen of het plan niet evident onuitvoerbaar is. Op basis van de analyse is vervolgens besloten dit direct te borgen in het omgevingsplan of te analyseren welke alternatieven er zijn om dit aandachtspunt te tackelen. Het overzicht van deze conclusies staat in paragraaf 4.5.

In totaal gaat het om negen thema's/aspecten waarvoor meer inzicht in de effecten nodig is. Het onderzoek naar deze effecten is opgenomen in bijlagen 38 tot en met 44 van het omgevingsplan. Voor meer informatie kunt u deze raadplegen. In dit hoofdstuk staan hiervan de belangrijkste conclusies.

Bij de nadere analyse van de aandachtspunten is onderscheid gemaakt in twee typen onderzoek. Het eerste onderzoek is gericht op de mogelijke nieuwe woon- en werkfuncties (het aantal m² bedrijfsvloeroppervlak voor bepaalde typen bedrijvigheid/voorzieningen en het aantal woningen). Deze nadere analyse is uitgevoerd op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking en staat in paragraaf 4.3.

De nadere analyse voor de overige thema's (verkeer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, stikstofdepositie) zijn uitgevoerd op basis van een worst-case inschatting van de maximaal mogelijke verkeersbewegingen. Hierdoor ontstaat inzicht in de maximale verkeer- en milieugevolgen van het plan. Deze analyses staan in paragraaf 4.4.

4.3 Detaillering van de mogelijkheden voor woon- en werkfuncties

4.3.1 *Werken: aantal bvo en type bedrijvigheid en voorzieningen*

Eén van de is de 'Binckhorst als economische factor van betekenis'. Naast het behoud van bestaande functies³ is het de ambitie om ook nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen een plaats te geven. Naast versterking van de al goed vertegenwoordigde creatieve industrie in de Binckhorst, gaat het bijvoorbeeld ook om:

- 'reguliere' bedrijvigheid (zoals aannemers of schildersbedrijven)
- dienstverlening (zoals fysiotherapeuten of advocaten)
- ambachtelijke bedrijvigheid (bijvoorbeeld maken van meubels)
- horeca
- (kleinschalige) kantoren

Type onderzoek

De stad en regio zijn gebaat bij een goede spreiding van bedrijvigheid en voorzieningen. Er moet daarnaast sprake zijn van een behoefte naar bepaalde type bedrijvigheid, voorzieningen en/of kantoren. Anders ontstaat immers leegstand. Daarom is het verplicht om een zogenaamde 'Ladder voor duurzame verstedelijking' te doorlopen bij ruimtelijke projecten. Hierin is een analyse van de behoefte van de stad en regio per type functie uitgevoerd.

³ Dit wordt direct geborgd met een planregel. Voor een overzicht van de bestaande activiteiten (incl. m²) kunt u bijlage 2 bij de regels van het omgevingsplan raadplegen.

Uitkomsten

Bedrijvigheid en creatieve industrie

Uit het onderzoek naar bedrijvigheid komt naar voren dat er een marktruimte is voor toevoeging van bedrijvigheid met een maximaal oppervlak van 352.000 tot 440.000 m². Om ook elders in Den Haag marktruimte te behouden voor nieuwe bedrijvigheid wordt in de Binckhorst niet het maximum aan marktruimte opgenomen. Het college stelt de gemeenteraad voor om voor de Binckhorst maximaal 250.000 m² nieuwe bedrijvigheid toe te wijzen. Uit het onderzoek naar creatieve industrie komt naar voren dat er een additionele ruimtebehoefte voor de creatieve industrie in de Binckhorst is van maximaal 27.000 m². Het college stelt de gemeenteraad voor om voor de Binckhorst maximaal 27.000 m² nieuwe creatieve industrie toe te wijzen.

Vanwege de menging met woonfuncties is wel opgenomen in de regels (vanuit het thema milieuzonering) dat de milieucategorieën van nieuwe bedrijven beperkt zijn tot de lichtere categorieën (1 en 2). Dit betekent dat nieuwe middelzware bedrijven (categorie 3.1 en 3.2) niet meer mogelijk zijn, tenzij aangetoond kan worden dat de emissie dusdanig laag is, dat voldaan wordt aan de gestelde normafstanden. Dit komt overigens overeen met hetgeen nu al in het vigerende bestemmingsplan Binckhorst Noord is opgenomen.

Tot slot is er in de regels ook een uitzondering voor nieuwe bedrijven in de circulaire economie opgenomen. Hiervoor geldt dat deze toegestaan zijn, mits deze passend zijn binnen de milieucontouren van de bestaande bedrijven en ook gelinkt zijn aan deze bestaande afvalverwerkingsbedrijven.

Detailhandel

Momenteel is circa 11.000 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) aan detailhandel aanwezig in de Binckhorst. Dit zijn hoofdzakelijk woonwinkels en doe-het-zelf-winkels (in totaal circa 9.900 m²). Uit het onderzoek blijkt dat er ruimte is voor uitbreiding van de detailhandel in zogenaamde 'volumineuze goederen' met maximaal 10.000 m².

Daarnaast is ruimte voor kleinschalige detailhandel. Dit betreft maximaal 3.500 m² in de Binckhorst. Hierbij geldt dat het winkeloppervlakte kleiner moet zijn dan 300 m² per vestiging.

Kantoren

Op basis van de provinciale Verordening Ruimte zijn grootschalige kantoren niet toegestaan op de Binckhorst. Uit het onderzoek naar kleinschalige kantoren (minder dan 1.000 m²) blijkt dat een behoefte voor kantoren in de Binckhorst tot en met 2038 bestaat van 34.925 m² in het lage scenario, 63.536 m² in het alternatief hoge scenario en 101.882 m² in het hoge scenario. Het onderzoeksbureau adviseert het volgen van het alternatief hoge scenario. Het college stelt de gemeenteraad voor om voor de Binckhorst maximaal 63.500 m² nieuwe kantoren toe te wijzen.

Horeca

Veel van de huidige horeca in de Binckhorst is gericht op werkzame personen en bestaat vooral uit fastservice, voornamelijk cafetaria's. In de toekomst neemt het aantal inwoners toe, waardoor de horeca ook een functie moet gaan vervullen voor deze nieuwe groep. Op basis van de groei van het aantal bewoners van de Binckhorst is ruimte voor circa 15 horecavestigingen. Dit komt overeen met circa 4.125 m² bvo.

Conclusie

Door het nader onderzoeken van de behoefte aan type voorzieningen en bedrijvigheid is een nadere afbakening van het aantal vierkante meters bedrijfsvloeroppervlak per functie gemaakt, dat kan worden toegevoegd in de Binckhorst.

Activiteiten	Toegestane oppervlak / aantal
Bedrijvigheid	Max. 250.000 m ² bvo
Creatieve industrie	Max. 27.000 m ² bvo
Detailhandel in volumineuze goederen	Max. 10.000 m ² bvo
Detailhandel (kleinschalig)	Max. 3.500 m ² bvo
Kantoor (kleinschalig)	Max. 63.500 m ² bvo
Horeca	Max. 4.125 m ² bvo

Door deze nadere analyse is inzicht gekregen in het vanuit de vraagkant gewenste aantal en type bedrijvigheid en voorzieningen. Deze aantallen en typen zijn geborgd in de regels van het omgevingsplan.

4.3.2 Wonen: aantal woningen en type

Eén van de ambities is de Binckhorst als een uitnodigend, karakteristiek woongebied. In de huidige situatie is de Binckhorst op enkele plaatsen al voorzichtig aan het verkleuren naar een gemengd gebied. Door de vaststelling van het omgevingsplan wordt de mogelijkheid geboden voor het toevoegen van woonfuncties in het hele gebied.

In de Haagse structuurvisie, Woonvisie, Gebiedsaanpak en andere beleidsdocumenten is de Binckhorst al als gemengd woon-werkgebied aangeduid. In de Gebiedsaanpak is het aantal van 5.000 woningen als uitgangspunt genoemd. Vanuit de Woonvisie is het type woningen nader gespecificeerd (zie hoofdstuk twee). De Binckhorst is te typeren als een combinatie van de woonmilieus centrum-stedelijk en buitencentrum. Dit omdat de Binckhorst elementen van beide woonmilieus bezit. Deze woonmilieus kunnen samen gedefinieerd worden als een stedelijk woonmilieu.

Type onderzoek

Net als bij nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen is ook voor woningen een goede afstemming tussen Rijk, provincie, regio en stad cruciaal. Vraag en aanbod moeten in lijn met elkaar zijn. Daarom is ook voor het toevoegen van woningbouw de ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd.

Uitkomsten

Uit de toets van de ladder duurzame verstedelijking blijkt dat binnen Haaglanden een tekort is aan woningbouwplannen in het stedelijk woonmilieu. De gewenste toename bedraagt circa 23.700 woningen in de periode 2018-2028. De planvoorraad bedraagt 2.200 woningen. Dit betekent dat er een tekort is van circa 21.500 woningen (met name appartementen). Het tekort aan woningbouwplannen manifesteert zich zowel in de periode 2018-2028 als in de periode daarna. Tot 2038 is er in stedelijke woonmilieus in het marktgebied een totale vraag naar 42.900 woningen. De harde planvoorraad tot 2038 in deze milieus bedraagt circa 2.200 woningen, geen van deze woningen is na 2028 gepland. Dit resulteert in een behoefte aan circa 40.700 woningen tot 2038.

Behoeft tot 2028

TABEL 10: KWALITATIEVE WONINGBEHOEFTE IN STEDELIJKE WOONMILIEUS IN HET MARKTGEBIED 2018-2028

	VRAAG	HARDE PLANVOORRAAD IN MARKTGEBIED 2018- 2028	KWALITATIEVE BEHOEFTE
Grondgebonden woningen	8.058	400	7.700
Appartementen	15.642	1.800	13.800
Koopwoningen	10.428	1.000	9.400
Huurwoningen	13.272	1.200	12.100
Waarvan sociale huur	10.352	700	9.600
Waarvan vrijesectorhuur	2.920	400	2.500
Totaal aantal woningen	23.700	2.200	21.500

Conclusie

Voor de woningbouwopgave kan geconcludeerd worden dat in de Binckhorst meer ruimte is dan 5.000 woningen. Er is bewust voor gekozen om toch dit aantal te hanteren om zo ook verder in de stad flexibiliteit te behouden in de woningmarkt. Ook is er een duidelijke behoefte naar de gewenste woonmilieus, zodat ook dit geborgd kan worden in de regels van het omgevingsplan. Hierin is ook rekening gehouden met het beleid rondom sociale woningbouw en betaalbare huur van 30% sociale woningbouw en 20% middeldure huur. Dit laatste punt is vastgelegd in de beleidsregels bij het omgevingsplan, zodat als dit beleid wijzigt niet het hele plan gewijzigd hoeft te worden. In hoofdstuk zes staat meer uitleg over de functie van beleidsregels in het omgevingsplan.

4.4 Impact van de maximale mogelijkheden van het plan

Voor enkele milieuthema's is in hoofdstuk drie een (mogelijk) spanningsveld geconstateerd tussen de fysieke leefomgeving en de ambities. Om de mogelijke omvang van dit spanningsveld te bepalen, is meer inzicht nodig. Op twee manieren hier meer inzicht over verkregen:

1. Worst-case benadering: hoeveel verkeer/personen maakt het omgevingsplan maximaal mogelijk.
2. Een meer realistische benadering, die in het kader van het MER voor de Rotterdamsebaan voor de ontwikkeling van de Binckhorst reeds is onderzocht.

Deze twee 'benaderingen' voor de effecten van het plan zijn in de volgende passages nader toegelicht.

1. Worst-case benadering: de maximale effecten in beeld

De maximale mogelijkheden van het plan worden bepaald door wat er maximaal mogelijk is aan nieuwe functies. Hierbij is per gebied gekeken welke functies mogelijk zijn en welke functies het

meeste verkeer aantrekken. Een sportschool trekt bijvoorbeeld meer verkeer aan dan een woning. Hierdoor ontstaat een worst-case benadering van de effecten. Voor meer uitleg over de totstandkoming van deze worst-case benadering kunt u bijlage 38 van het omgevingsplan raadplegen. Deze worst-case benadering is ook al in het kader van de botsproeven op het voorontwerp-omgevingsplan toegepast (zie kader). Hieruit zijn enkele aanscherpingen voort gekomen, die zijn verwerkt in de regels van het omgevingsplan.

Aanscherping van de maximale mogelijkheden op basis van botsproef op het voorontwerp-omgevingsplan

Op basis van de regels in het voorontwerp-omgevingsplan volgde hieruit een maximaal bouwvolume van circa 20.181.000 m³. Dit komt neer op circa 4.290.000 m² bvo aan functies (exclusief gebouwd parkeren). Dit leidde vervolgens tot een verkeersgeneratie van circa 270.000 tot 360.000 motorvoertuigen per etmaal.

Deze verkeersgeneratie kan bij lange na niet op het onder- en omliggende wegennet afgewikkeld worden. Daarnaast blijkt uit deze maximale invulling, dat de verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen erg 'scheef' gaat: bijna 90% van het bouwvolume wordt ingevuld met werkfuncties. Er zijn vanwege de onrealistisch hoge verkeersgeneratie geen nadere analyse voor geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en stikstofdepositie uitgevoerd. In plaats daarvan zijn op basis van deze analyses de regels aangescherpt in het ontwerp-omgevingsplan. Een overzicht van de belangrijkste aanscherpingen staat in de volgende tabel.

Aanpassingen als gevolg van eerste botsproef in het ontwerp-omgevingsplan	
•	Maximale toegestaan oppervlak voor bedrijven is beperkt
•	Regels zijn aangepast op FSI: deze is nader gedifferentieerd per plandeel
•	Nadere differentiatie in bouwhoogten (incl. accenten) is aangepast
•	Bouwhoogten voor 'kleinere vlekken' of 'hoekjes' zijn aangepast
•	Positie voor de gasleiding (incl. belemmeringszone) is verwerkt
•	Bebouwingsvrije zone geldt niet alleen langs de Trekvlief, maar ook langs de kaders in de Binckhorsthaven, maar wel met beperktere maat
•	Tunnel en beschermingszone van de Rotterdamsebaan is verwerkt

De aanscherpingen in de regels als gevolg van de uitgevoerde analyses op het maximaal toegestane programma én de nadere detaillering van de mogelijke bedrijvigheid en detailhandel (zie paragraaf 4.3) leidt tot een lager maximaal mogelijk bouwvolume. Het maximale bouwvolume, dat mogelijk wordt gemaakt in het ontwerp-omgevingsplan, is (met de worst-case benadering) ingeschat op circa 12.409.000 m³. Voor meer informatie over de totstandkoming van deze getallen verwijzen wij u naar bijlage 38 van het omgevingsplan.

De verkeersgeneratie van het maximale programma (wederom op basis van de CROW-kentallen) is circa 160.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan is circa 33% het gevolg van de bestaande functies. Op basis van de verkeersgeneratie van het maximaal programma (circa 160.000 motorvoertuigen per etmaal gecumuleerd in het hele gebied), zijn de effecten voor de thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie bepaald.

2. Realistische benadering vanuit het MER Rotterdamsebaan

Een meer realistische benadering van de effecten van de transformatie van de Binckhorst komt voort uit het MER Rotterdamsebaan. Hier is in het MER reeds rekening gehouden met een sterke groei van het verkeer in en rondom de Binckhorst. Ten tijde van de planvorming lag er ook al een Kansenstrategie Binckhorst, waardoor het programma voor de Binckhorst op hoofdlijnen in een robuustheidsanalyse is beschouwd. Deze robuustheidsanalyse is onderdeel van het vastgestelde en door de Raad van State getoetste MER en bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

Deze robuustheidsanalyse ging uit van:

- een ontwikkeling waardoor bestaande hindercirkels (met name noordelijk deel) verdwijnen;
- de ontwikkeling langs de Trekvluit en de Binckhorstlaan (noord en zuid) van een (zwaar) woningbouwprogramma, met winkelprogramma;
- de verdere ontwikkeling van het gebied rond het Maanplein met grootschalige kantoren;
- een intensieve bebouwing van het NS-kavel (tussen Spoorboogweg, Binckhorstlaan en Mercuriusweg) met winkels (PDV) en arbeidsplaatsen;
- de toevoeging op een aantal plaatsen in het gebied rond de Caballerofabriek van woningen en meer intensieve werkgelegenheid;
- de ontwikkeling van het gebied rond de begraafplaats als werkgebied

Op basis van deze uitgangspunten is in het MER per deelgebied een inschatting gemaakt van het aantal extra woningen, arbeidsplaatsen en winkels dat het omgevingsplan mogelijk maakt. In totaal is voor de gehele Binckhorst uitgegaan van een extra ontwikkeling van:

- circa 3.250 extra woningen;
- circa 425 extra arbeidsplaatsen voor detailhandel;
- circa 2.600 extra arbeidsplaatsen overig.

Hoewel het aantal woningen in deze robuustheidsanalyse is onderschat met 1.750 woningen geeft deze robuustheidsanalyse een goed inzicht in de mogelijke aandachtspunten vanuit een meer realistischere verkeersproductie.

De effecten vanuit het robuustheidsonderzoek in het MER Rotterdamsebaan zijn alleen voor de thema's verkeer en geluid uitgevoerd. De worst-case benadering is voor alle thema's toegepast. Per thema zijn de effecten beschreven. Als conclusie is aangegeven of nog een nadere keuze gemaakt moet worden, of dat op basis van deze analyse directe borging mogelijk is.

4.4.1 *Verkeer: waarborgen capaciteit kruisingen en wegen*

Effecten worst-case benadering

Op de kruisingen en wegen in het plangebied is in de referentiesituatie nog voldoende ruimte. Buiten het plangebied zijn wel enkele aandachtspunten (zie hoofdstuk drie) geconstateerd. Als uit wordt gegaan van de verkeersgeneratie op basis van het maximaal mogelijke programma (waar vervolgens uitgegaan is van de functies die het meeste verkeer aantrekken) is een zeer forse toename van de intensiteiten op de diverse wegvakken te zien in vergelijking met de referentiesituatie.



figuur 4-1 Motorvoertuigen per etmaal. Links de referentiesituatie 2030 en rechts de worst-case plansituatie

Door het extra verkeer in en rondom de Binckhorst wordt het bestaande netwerk overbelast. Hierdoor neemt de I/C-waarde en de kruispuntbelasting op veel plaatsen toe tot een kritieke waarde.

De I/C-waarden, die vooral relevant zijn voor inzicht in wegvakken, nemen in de Binckhorst toe tot waarden boven de 0,85 (sterke filevorming). Buiten de Binckhorst zijn de negatieve effecten vooral zichtbaar op de Utrechtsebaan, Geestbrugweg, Haagweg en in mindere mate op de Rotterdamsebaan. Dit is logisch aangezien dit de primaire ontsluitingswegen van en naar de Binckhorst zijn.



figuur 4-2 I/C-waarden in de referentiesituatie 2030 (links) en worst case plansituatie (rechts)

Door de toename van het verkeer komen ook diverse kruisingen meer onder druk te staan (zie volgende tabel). Het aantal overbelaste kruisingen in en rondom de Binckhorst neemt toe van drie in de referentiesituatie tot tien in de worst case plansituatie.

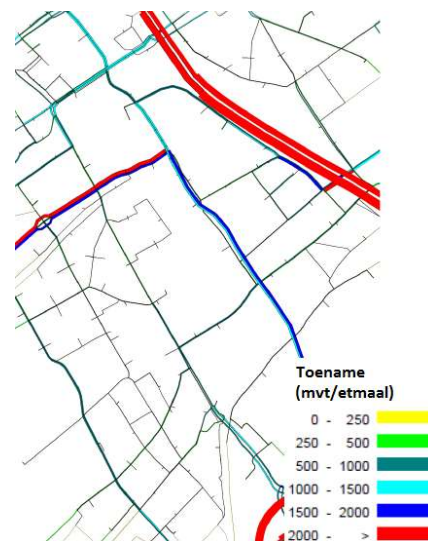
Overbelaste kruisingen (cyclustijd > 120 seconden)	
Referentie	Plansituatie
Maanweg – Regulusweg	Maanweg – Regulusweg
Maanweg – Prins Bernhardlaan	Maanweg – Prins Bernhardlaan
Haagweg – Jan van der Heijdenstraat	Haagweg – Jan van der Heijdenstraat
	Mecuriusweg – Binckhorstlaan
	Binckhorstlaan – Uranusstraat
	Maanweg – Melkwegstraat
	Maanweg – toe- en afrit A12
	Binckhorstlaan – Supernovaweg
	Rijswijkseweg – Waldorpstraat
	Geestbrugweg – Cromvlietkade

Effecten realistische benadering

Uit de analyse van de realistische benadering (uit het MER Rotterdamsebaan) blijkt dat er ook sprake is van een duidelijke toename van het verkeer in en rondom de Binckhorst. De impact op de wegen en kruisingen is relatief beperkt (in vergelijking met de worst-case benadering). De grootste toename doet zich voor op de Rotterdamsebaan en bedraagt circa 400 auto's per uur (circa 4.600 per etmaal: 14% toename).

Op de andere wegvakken zijn de veranderingen beperkter. Zo zijn de toenames op de Maanweg, Binckhorstlaan, Neherkade, Geestbrugweg en Supernovaweg beperkt tot maximaal 2.500 auto's per etmaal (toename is circa 5 – 25%). Deze toename leidt niet tot nieuwe doorstromingsproblemen op de wegen in en rondom de Binckhorst.

Ook de kruisingen in het gebied kunnen de toename van het verkeer redelijk tot goed verwerken. Op de drukste kruisingen in het gebied kan de cyclustijd bij dit programma wel tot aandachtspunten op het drukste moment in de (avond)spits leiden. Voor meer informatie kunt u via de website van de gemeente het MER Rotterdamsebaan vinden.



Conclusie

De twee onderzochte scenario's voor de effecten geven een bandbreedte van de potentiële verkeerseffecten. Uit de robuustheidsanalyse in het kader van de planvorming rondom de Rotterdamsebaan blijken het wegennet en de kruisingen de sterke groei van het verkeer goed op te kunnen vangen. Echter, uit de analyse van de maximale invulling van het programma, met daarbij ook een worst-case aanname dat de meest verkeersaantrekkende functies zich vestigen in de Binckhorst, komt een verkeersbeeld dat niet afwikkelaar is op de wegen en kruisingen.

Tussen de bandbreedte van de referentiesituatie, realistische benadering en de worst-case benadering zit nog tal van mogelijke alternatieve inschattingen van de verkeerseffecten. Hoe dan ook, kijkend naar de worst-case optredende effecten is het noodzakelijk dat in het omgevingsplan waarborgen worden opgenomen om te voorkomen dat deze negatieve effecten kunnen optreden. Op de mogelijke opties hiervoor wordt in hoofdstuk vijf nader ingegaan.

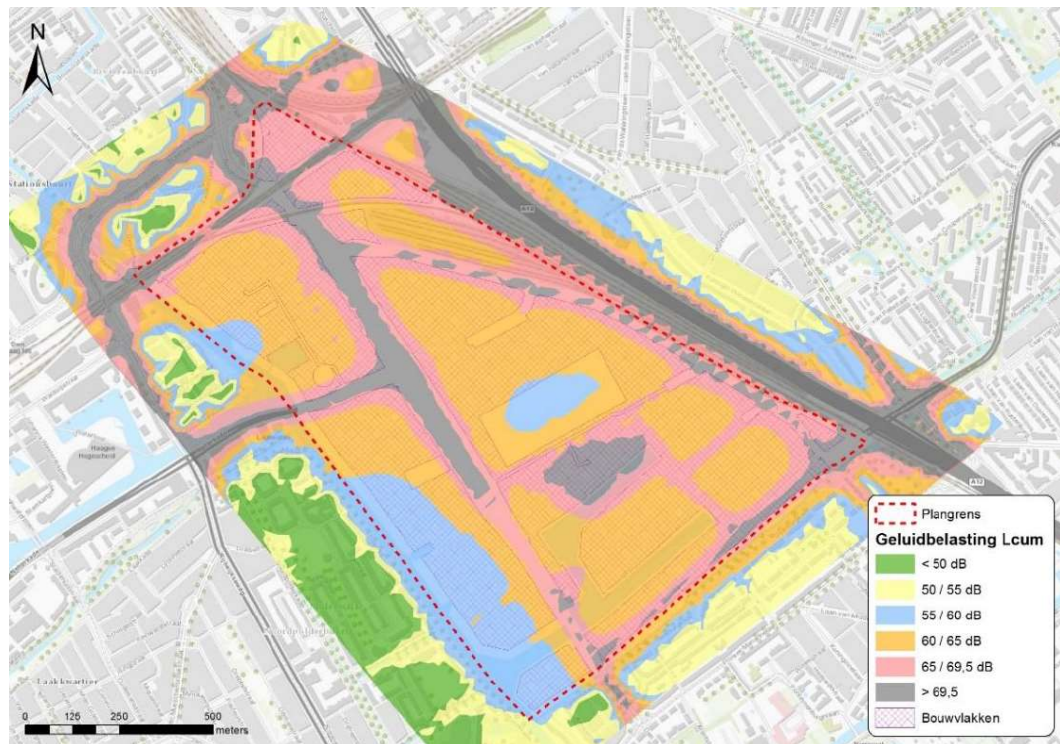
4.4.2 *Geluid: conflict met geluidbeleid en acceptabele geluidbelasting per deelgebied*

Voor geluid zijn er twee aandachtspunten geconstateerd. Het geluidbeleid dat het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden niet mag toenemen, staat op gespannen voet met het toevoegen van maximaal 5.000 woningen in de Binckhorst. Daarnaast is er een aandachtspunt met betrekking tot de acceptabele geluidsniveaus in de diverse deelgebieden. Beide aandachtspunten hangen nauw met elkaar samen.

Op basis van de referentiesituatie kan reeds gesteld worden dat door het toevoegen van de woonfunctie er geen sprake kan zijn van een stand still-beginsel voor nieuwe ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Dit conflict is niet oplosbaar met het treffen van enige maatregelen, maar vraagt zeer ingrijpende middelen. In hoofdstuk vijf gaan we hier nader op in.

Effecten worst-case benadering

Door de sterke toename van het verkeer in de worst-case benadering neemt ook het geluidsniveau in de Binckhorst toe. Dit blijkt als de onderstaande figuur vergeleken wordt met die van de huidige situatie/referentiesituatie uit hoofdstuk drie. Hoewel ook in de referentiesituatie gecumuleerd geen gebieden zijn met een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde, zal door de toename van verkeer in de worst-case benadering de geluidbelasting in het gehele gebied (met maximaal circa 4 dB) stijgen.

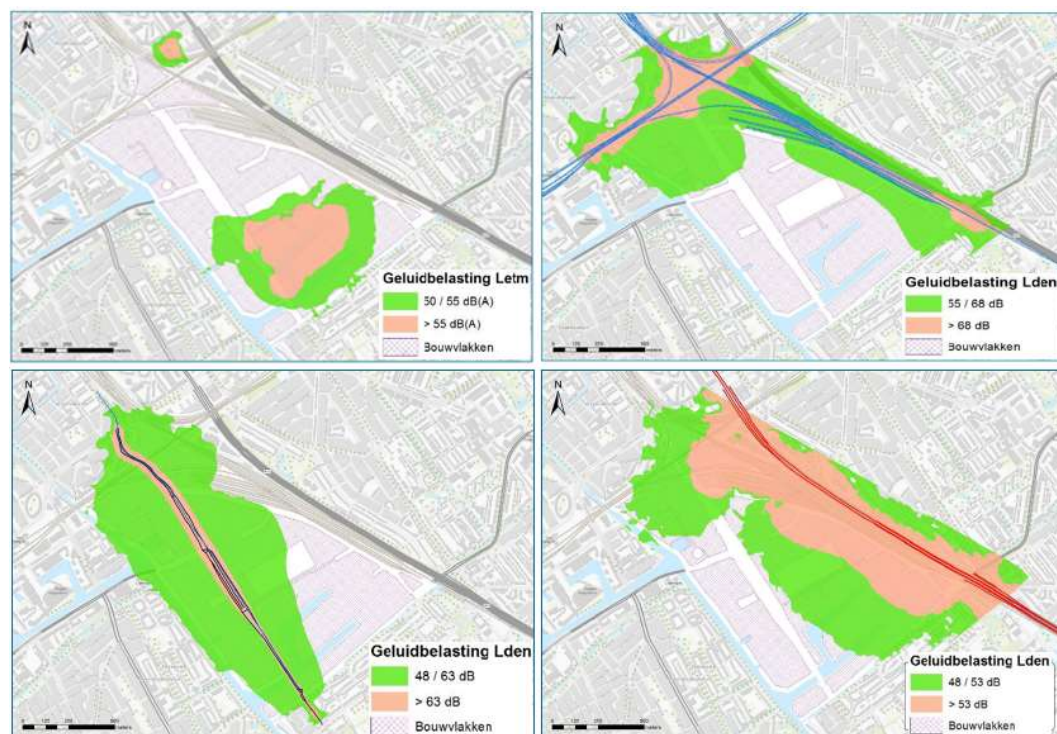


figuur 4-3 Gecumuleerde geluidbelasting worst-case benadering

In alle deelgebieden geldt dat alleen gebouwd kan worden indien hogere waarden worden vastgesteld. In een sterk stedelijk gebied is dit niet uitzonderlijk. In de volgende tabel zijn de

maximale hogere waarden per gebied en per bron aangegeven. Daarnaast is in figuur 4-4 te zien waar alleen gebouwd mag worden met dove gevels of gebouwschermen (tenzij uiteraard de bron aangepakt wordt). Bij de andere wegen is deze zone waar de maximaal te ontheffen waarde wordt overschreden gelegen op of direct langs de weg.

	Maximale waarde Utrechtsebaan	Maximale waarde stedelijke wegen	Maximale waarde spoorweg	Maximale waarde industrie
Trekvliztzone	50	63	< 55	55
Binckhorsthaven	53	63	68	55
Begraafplaatszone	53	63	62	55
Spoorboogzone	53	63	68	< 50
Gasfabriek	53	63	68	< 50



figuur 4-4 Industrie (linksboven), Spoor (rechtsboven), Binckhorstlaan/Roba (linksonder), Utrechtsebaan (rechtsonder) waar de voorkeursgrenswaarde (groen) en de maximaal te ontheffen waarde (oranje) wordt overschreden

Tussen de vijf deelgebieden is een onderscheid in geluidklimaat te maken. In de Trekvliztzone en in iets mindere mate ook op het Gasfabriekterrein e.o. liggen de geluidniveaus lager dan in de andere deelgebieden. Er zijn minder plaatsen waar alleen met dove gevels gebouwd kan worden en bovendien kunnen hier als gevolg van afschermende werking van nieuwe gebouwen 'stillere' gebieden gemaakt worden.

Effecten realistische benadering

Op basis van de realistische benadering vanuit het MER Rotterdamsebaan is berekend dat de geluidbelasting toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. In de Binckhorst varieert de toename van circa 0,5 dB op de Supernovaweg bij de kruising met de Binckhorstlaan tot circa 2 dB op de Rotterdamsebaan. Rondom de centrumring (Neherkade, Lekstraat) zijn toenames berekend van circa 1 dB. De meeste geluidbelastingen schommelen langs de diverse drukke wegen in de Binckhorst en omgeving tussen de 60 en 65 dB.

Conclusie

De Binckhorst is een geluidbelast gebied. Het geluid is afkomstig vanuit meerdere bronnen. Uit zowel de worst-case benadering als de realistische benadering blijkt dat de geluidbelasting toeneemt. De toename bij de worst-case benadering is circa 1 á 2 dB hoger dan bij de realistische benadering vanuit het MER Rotterdamsebaan. In het gebied zijn er voldoende mogelijkheden om woningbouw te realiseren door toepassing van hogere waarden. Dit gaat echter niet zonder het standstill-beginsel van geen nieuwe ernstig gehinderden en slaapgestoorden te laten varen. Hierover dient wel een expliciete keuze gemaakt te worden.

Daarnaast is een onderscheid te maken in gebieden qua geluidklimaat en –mogelijkheden. Om een aanvaardbaar geluidklimaat voor de deelgebieden te krijgen en hierin per gebied mogelijk te differentiëren zijn nog diverse keuzes nodig. In hoofdstuk vijf worden deze mogelijkheden en uiteindelijke keuze in het omgevingsplan nader toegelicht.

4.4.3 *Luchtkwaliteit: gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond en impact op wegen buiten de Binckhorst*

Voor luchtkwaliteit zijn er twee aandachtspunten geconstateerd. Het eerste betreft de overschrijdingen van de grenswaarden stikstofdioxide bij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan (> 40 microgram). In de huidige situatie/referentiesituatie is dit geen aandachtspunt, omdat er geen gevoelige functies nabij de tunnelmond gelegen (zullen) zijn. Door het toevoegen van woningen kan dit wel ontstaan.

Het tweede aandachtspunt betreft dat door de toename van verkeer er mogelijk aandachtspunten kunnen ontstaan op plekken waar de concentraties reeds hoog zijn. Nabij de Binckhorst betreft dit de Lekstraat en de Neherkade. De hierna gepresenteerde uitkomsten staan uitgebreid beschreven in bijlage 46 van het omgevingsplan.

Effecten worst-case benadering

De effecten van de worst-case benadering qua verkeerstoename zijn berekend in het jaar 2020, 2025 en 2030⁴. Anders dan bij geluid is het relevant om voor verschillende tussenjaren de effecten in beeld te brengen. Dit komt doordat de luchtkwaliteit in Nederland naar de toekomst toe verbetert. Dit is ook opgenomen in de wettelijk voorschreven modellen. Door in 2020, bij gereedkomen van de Rotterdamsebaan, de hele planontwikkeling te berekenen, is wederom een worst-case benadering gekozen.

In de tabel zijn de locaties opgenomen waar de vijf hoogste concentraties stikstofdioxide berekend zijn. Voor fijn stof en ultra fijn stof zijn geen (dreigende) overschrijdingen berekend.

⁴ De verkeers- en luchtkwaliteitsmodellen kunnen (nog) niet voorbij het jaar 2030 rekenen. Met de nu uitgevoerde analyse is echter een afdoende beeld en trend zichtbaar gemaakt.

Toetspunt op 10 meter van de weg	Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (microgram per m ³)		
	2020	2025	2030
Tunnelmond Rotterdamsebaan	60	51	39
Supernovaweg	45	38	30
Verlengde Melkwegstraat	36	31	25
Neherkade	35	30	25
Koningstunnel/Lekstraat	34	29	24

Uit de tabel blijkt dat in 2020 bij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan en bij de Supernovaweg sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van 40 microgram. Op de Neherkade en Koningstunnel is geen sprake van een (dreigende) overschrijding. Dit betekent dus dat het geconstateerde aandachtspunt van een mogelijke overschrijding, zoals beschreven in hoofdstuk drie, vrijwel zeker niet op zal treden. Als waarborg worden in het kader van monitoring (zie hoofdstuk zes) de wegen rondom de Binckhorst ook qua luchtkwaliteit in de gaten gehouden. De beschouwde situatie in 2020 is puur hypothetisch. Dit betekent dat binnen twee jaar het hele programma gerealiseerd zou zijn. In zoverre zijn de jaren 2025 en 2030 realistischer om te bekijken. In 2030 is alleen rondom de tunnelmond van de Rotterdamsebaan nog sprake van een dreigende overschrijding op 10 meter van de weg. In 2025 zijn er aandachtspunten bij de tunnelmond (overschrijding met 11 microgram) en op de Supernovaweg een dreigende overschrijding.

Conclusie

De omgang met deze (dreigende) overschrijding kan in de regels van het omgevingsplan direct geborgd worden. Er is nog wel de keuze om bijvoorbeeld tot een bepaald jaar überhaupt niet te bouwen rondom de tunnelmond. De mogelijke keuzes voor dit aandachtspunt zijn in hoofdstuk vijf nader beschouwd.

4.4.4 Externe veiligheid: omgang met het groepsrisico

In hoofdstuk drie is geconstateerd dat het groepsrisico langs de Supernovaweg boven de oriëntatiewaarde ligt. Dit is wettelijk toegestaan, maar vraagt wel om een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico bij nieuwe ontwikkelingen. Hierbij is aandacht voor elementen, zoals zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en gebouwmaatregelen. Door het toevoegen van extra personen in woon- en werkfuncties kan het groepsrisico overal sterk toenemen. Afhankelijk van deze toename kan dit op gespannen voet staan met de ambities het gebied te transformeren.

Resultaten onderzoek

In het onderzoek is gekeken bij welke personendichtheden de oriëntatiewaarde bij de diverse risicobronnen niet wordt overschreden. De resultaten staan in de tabel.

Risicobron	Extra personen/hectare mogelijk tot overschrijding oriëntatiewaarde (binnen 100% letaliteitsgrens)
Tankstation Binckhorstlaan	10
Tankstation Maanweg	175
Utrechtsebaan	Niet van toepassing
Ontheffingsroute gevaarlijke stoffen	600 - 900
Hogedruk aardgasleiding	870

Uit de analyse blijkt dat met name rondom de wegen en de hoge druk aardgasleiding het aantal personen nog sterk kan toenemen voor er sprake is van een overschrijding van het groepsrisico. Bij de tankstations is dit aantal lager, maar is ook sprake van een beperkt gebied (straal van ca. 150 meter). Overigens is het voorkomen van een overschrijding van het groepsrisico geen rekenkundig doel op zich. Het gaat om het totaalpakket van onder andere, zelfredzaamheid aanwezige personen, mogelijkheden het gebied snel te ontvluchten en bluswatervoorzieningen.

Conclusie

Op basis van het externe veiligheidsonderzoek wordt geconcludeerd dat de omgang met het groepsrisico vastgelegd kan worden om zo overschrijding van het groepsrisico te voorkomen. Er zijn echter ook andere mogelijkheden om de veiligheid van bestaande en nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers te waarborgen. Zo is in de regels vastgelegd dat bij nieuwe ontwikkelingen nabij risicobronnen, de vluchtwegen, inrichting gebouwen en afschakelbare ventilatie worden gewaarborgd.

4.4.5 Stikstofdepositie: impact op Natura 2000-gebieden

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied is Meijndel & Berkheide, ten noorden van Den Haag. Dit gebied ligt op circa vier km afstand van de Binckhorst. Toch kan er sprake zijn van effecten: door ontwikkeling van de Binckhorst kan, als gevolg van uitstoot door bedrijven, woningen en verkeer, de stikstofdepositie op het natuurgebied toenemen.

Uit de berekeningen voor stikstofdepositie (zie bijlage 50 van het omgevingsplan) en onderstaande tabel blijkt dat de maximale bijdrage van realisatie van het gehele plan op basis van de worst-case benadering 0,58 mol stikstof/jaar/hectare is.

Natura 2000-gebied	Maximale bijdrage (mol stikstof/jaar/hectare)
Meijndel & Berkheide	0,58
Westduinpark & Wapendal	0,29
Solleveld & Kapittelduinen	0,19
Coepelduynen	0,08
Kennemerland-Zuid	0,08
Voornes Duin	0,06

In werkelijkheid bestaat het plan uit diverse (vele) kleinere projecten. Deze projecten hebben een veel kleinere bijdrage dan de nu totaal berekende bijdrage. Een significante bijdrage op één van de Natura 2000-gebieden als gevolg van een dergelijk project is daarom vrijwel uit te sluiten.

Conclusie

Uit de analyse blijkt dat het zeer onwaarschijnlijk is dat één van de onderdelen van de transformatie van de Binckhorst leidt tot een significante bijdrage leidt. Een extra waarborg hiervoor biedt de wet die voorschrijft dat bij elk project een toets op de effecten bij Natura 2000-gebieden dient te worden uitgevoerd. Er hoeft dus op basis van de uitgevoerde analyse geen nadere keuze gemaakt te worden.

4.5 Conclusies nadere analyse

In dit hoofdstuk is voor negen geconstateerde aandachtspunten een nadere analyse van de mogelijke effecten uitgevoerd. Dit is gedaan met behulp van een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking en voor de milieuthema's via een worst-case/realistische benadering. Per aandachtspunt is aangegeven of deze nu:

1. afdoende geborgd kan worden in of buiten het omgevingsplan, of
2. eerst nog een nadere keuze uit de diverse opties om met dit aandachtspunt om te gaan, gemaakt dient te worden.

In de tabel is te zien in welke categorie het geconstateerde aandachtspunt na deze nadere analyse terecht komt.

Ambitie	Aspect	Direct te borgen	Nadere analyse	Keuze uit meerdere alternatieven
Binckhorst als stadsentree met regionale oriëntatie	Waarborgen capaciteit wegen en kruisingen		●	→
Binckhorst als economische factor van betekenis	Aantal bvo bedrijvigheid en type	←	●	
	Aantal bvo voorzieningen en type	←	●	
Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied	Aantal woningen en type woningen	←	●	
	Conflict tussen geluidbeleid en woonambities		●	→
	Geluidbelasting per deelgebied: uitspraak over acceptabel geluidsniveau		●	→
	Gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan		●	→
	Luchtkwaliteit Lekstraat en Neherkade door extra verkeer transformatie	←	●	
	Toename groepsrisico bij de aanwezige risicobronnen	←	●	
Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening	Impact van stikstofdepositie op Natura 2000 door transformatie	←	●	

5 Mogelijke keuzes met bijbehorende effecten

5.1 Redelijkerwijs te beschouwen alternatieven



Eén van de aandachtspunten vanuit de Commissie m.e.r. is dat onvoldoende duidelijk is gemaakt hoe keuzes afgewogen zijn en alternatieven onderzocht zijn. In dit hoofdstuk worden diverse alternatieven afgewogen, maar daarnaast zijn in het omgevingsplan continue naar alternatieven gekeken en is dit ook vanuit eerdere MER-en onderzocht. In deze paragraaf gaan we dan ook nader in op de invulling van de ‘redelijkerwijs te beschouwen alternatieven’ in dit plan.

Diverse keuzes in het omgevingsplan expliciet onderzocht

In een MER (of OER) moeten de ‘redelijkerwijs te beschouwen alternatieven’ in beeld gebracht zijn. In het OER is uiteengezet dat vanwege de organische gebiedsontwikkeling en de flexibiliteit van het omgevingsplan, het alternatievenonderzoek in het OER niet aansluit bij het op traditionele wijze uitvoeren van alternatievenonderzoek. Het omgevingsplan maakt immers op één locatie verschillende alternatieven mogelijk die gedurende de looptijd van het plan ook nog kunnen wijzigen. Er is bij het opstellen van het omgevingsplan niet één overkoepelend alternatief beoordeeld. Dit betekent uiteraard niet dat in zijn geheel geen rekening is gehouden met alternatieven. Zo zijn in dit hoofdstuk voor diverse keuzes de mogelijke alternatieven inzichtelijk gemaakt.

Eerdere MER's voor de Binckhorst

Naast het alternatievenonderzoek in het kader van het omgevingsplan zijn in het verleden voor de Binckhorst al diverse alternatieven in een MER beschouwd. Een voorbeeld is de Rotterdamsebaan, waarvoor diverse tracés en inpassingsalternatieven zijn onderzocht. Ook is hierin reeds de transformatie van de Binckhorst als een doorkijk/gevoeligheidsanalyse meegenomen en meegewogen (zie ook hoofdstuk vier). Daarnaast zijn ook in het kader van de Structuurvisie alternatieven afgewogen die impact hadden op de Binckhorst.

Botsproeven

Een nieuw instrument dat toegepast is bij de totstandkoming van dit omgevingsplan zijn de botsproeven. In deze botsproeven is op drie vragen antwoord gegeven:

- Zorgen de regels er voor dat de ambities voor de Binckhorst behaald worden?
- Zorgen de regels er voor dat de markt aan de slag kan
- Is het Omgevingsplan niet evident onuitvoerbaar?

De botsproeven zijn uitgevoerd voor zeven aspecten:

1. Toegestane functies;
2. Maximale mogelijkheden (de worst-case benadering uit hoofdstuk vier);
3. Fasering;
4. Tijdelijkheid;
5. Robuustheidstoets;
6. Sturingsfilosofie;
7. Flexibiliteit / saldering.

De botsproeven zijn als eerste uitgevoerd op het voorontwerp-omgevingsplan. Mede naar aanleiding van de uitkomsten van de botsproeven zijn diverse punten gewijzigd in het ontwerp-

omgevingsplan. Hiermee is dus een iteratief proces van aanscherping op het gebied van milieu, juridische haalbaarheid, rechtszekerheid, flexibiliteit en transparantie voor initiatiefnemers gevolgd. Met andere woorden: in de botsproeven zijn ook diverse keuzes getoetst en vervolgens aanbevelingen of andere alternatieven aangedragen. U kunt meer informatie over de botsproeven terugvinden in bijlage 38 tot en met 44 van het omgevingsplan.

Een alternatief met minder regels

De Commissie m.e.r. merkt in haar voorlopig advies op dat er geen alternatief dat minder regels bevat, is onderzocht. In deze aanvulling is inzichtelijk gemaakt dat voor diverse keuzes ook gekeken is naar het niet opnemen van regels. Hieruit blijkt dat hiermee niet met zekerheid gesteld kan worden dat de ambities voor de Binckhorst en de diverse beleidsambities behaald zullen worden en een ten minste aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geborgd. Er bestaat gerede kans dat dan suboptimale situaties ontstaan, door versnippering en een verschillende aanpak door de diverse initiatiefnemers.

Met minder regels en dus met minder sturing van de gemeente in de transformatie zal de situatie ontstaan dat (in extreme vorm) marktpartijen financieel rendabele functies ontwikkelen (met name vastgoed) en de gemeente de partij zal zijn die forse investeringen in het gebied doet, om de openbare ruimte in te richten en de gewenste ambities voor de infrastructuur en het groen te realiseren. Ook blijkt uit marktconsultaties dat ontwikkelaars juist zeer veel waarde hechten aan duidelijkheid en dat te veel flexibiliteit – zeker bij een nieuw type plan – een gevoel van rechtsonzekerheid met zich meebrengt.

Tot slot past een alternatief met minder regels niet in het uitgangspunt ‘beleidsneutraal, tenzij’, dat ten grondslag heeft gelegen het omgevingsplan. In de paragrafen 1.2.3 en 1.3.2 is uitgebreid ingegaan waarom dit omgevingsplan meer regels heeft dan een gemiddeld bestemmingsplan. Van wettelijke regels, rijks- en provinciaal beleid mag niet afgeweken worden. Minder regels kunnen dus voornamelijk bewerkstelligd worden door gemeentelijk beleid minder stringent op te nemen in de regels. Zo ontstaat echter minder zekerheid van de gemeente op het behalen van haar eigen beleidsdoelen. Dit is voor Den Haag onwenselijk. Om toch meer vrijheid en flexibiliteit te waarborgen (in principe het doel van een alternatief met minder regels) zijn juist, paradoxaal genoeg, meer regels nodig: beleidsregels, salderingsregels, monitoring en experimenteerregels (zie hoofdstuk zes). Bijvoorbeeld in de beleidsregels kan – als blijkt uit de monitoring dat de transformatie stopt of er te weinig vrijheid is – de mate van sturing en regels aangepast worden. Zo ontstaat als het ware een levend OER

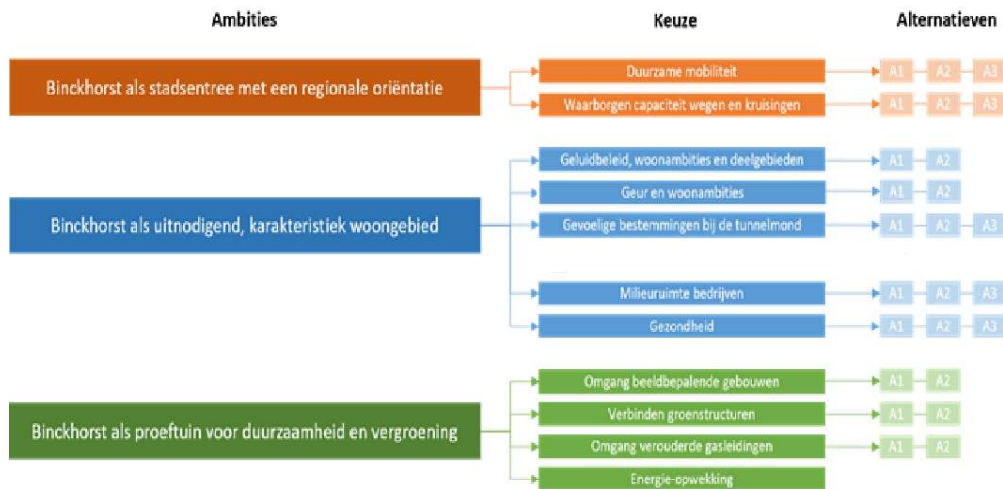
5.2 De te maken keuzes en mogelijke alternatieven

Het realiseren van de ambities voor de Binckhorst is geen vanzelfsprekendheid. Bij het opstellen van het Omgevingsplan Binckhorst zijn hiervoor soms al kaderstellende keuzes gemaakt die nodig zijn voor het bereiken van de ambities. Deze staan in hoofdstuk één en twee beschreven. Daarnaast zijn in hoofdstuk vier diverse geconstateerde aandachtspunten waarvoor niet één duidelijke optie aanwezig is, maar (wellicht) meerdere alternatieven mogelijk zijn, benoemd.

Soms is het heel logisch om direct voor een bepaalde oplossing te kiezen, echter in een zorgvuldig proces dienen ook andere opties in beeld te worden gebracht. Dit is ook een belangrijke functie van het OER. Veel van de uiteindelijke regels zijn tot stand gekomen door middel van ‘trial and error’ met behulp van de botsproeven (bijlage 38 tot en met 44 van het omgevingsplan). In deze

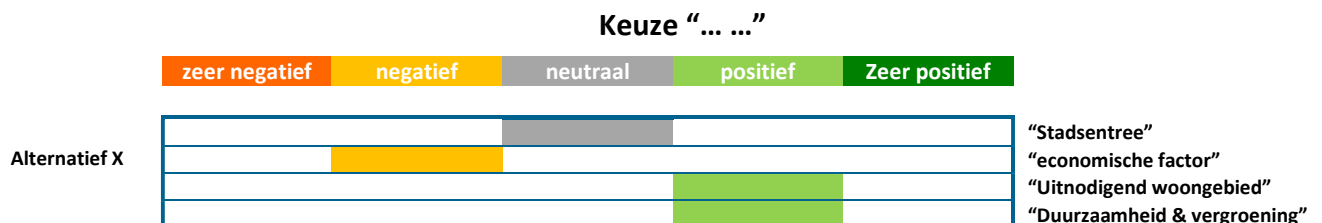
aanvulling zijn per keuze de verschillende alternatieven inzichtelijk gemaakt. Om tot een voorkeursalternatief te komen, is het bij de afweging van alternatieven veelal niet nodig gebleken om uitgebreid kwantitatief onderzoek te verrichten. Voor het beschreven van de effecten is veelal gebruik gemaakt van expert judgement. Dit sluit ook goed aan op de pilot-status van Binckhorst om vooruit te lopen om de Omgevingswet en de onderzoekslast te beperken.

Het alternatief dat het beste bijdraagt aan de ambities en gehanteerde uitgangspunten voor de Binckhorst is vervolgens opgenomen in het omgevingsplan Binckhorst. In de figuur zijn per ambitie de keuzes en bijbehorende alternatieven te zien. Zoals bleek uit hoofdstuk vier zijn er voor de ambitie 'Binckhorst als economische factor van betekenis voor de stad' geen nadere keuzes meer te maken, deze ambitie is daarom in onderstaande figuur niet terug te vinden.



figuur 5-1 Ambities, keuzes en alternatieven

In de volgende paragrafen zijn per ambitie de nog openstaande keuzes en de daarbij behorende effecten van de alternatieven inzichtelijk gemaakt. Per keuze is hieruit in het omgevingsplan een voorkeursalternatief gekozen. De beoordeling van de alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt met behulp van een 'dashboard'. Een voorbeeld hiervan staat in de volgende figuur. Voor elk alternatief is beoordeeld hoe deze scoort op de ambities. Door de diverse scores van de alternatieven te vergelijken, kan een voorkeursalternatief geselecteerd worden. In sommige gevallen heeft het alternatief geen invloed op een bepaalde ambitie. In deze gevallen is dit neutraal gescoord.



5.3 Keuzes voor de Binckhorst als stadsentree met een regionale oriëntatie

Om de ambitie ‘stadsentree met een regionale oriëntatie’ te realiseren, zijn diverse aspecten direct geborgd via de regels van het omgevingsplan. Zo wordt via een verwijzing naar het parkeerbeleid (en de daarbinnen opgenomen afwijkingsmogelijkheden) een lagere parkeernorm en parkeren op eigen terrein geregeld. Ook het waarborgen van de fietsstructuur van de binnengebieden (bij transformatie) is via de beleidsregels geregeld. Tot slot is om het aandeel fiets en OV⁵ te stimuleren, alsmede het gebruik van schone brandstoffen, dit via de beleidsregels in het omgevingsplan geregeld (beleidsregel duurzame mobiliteit).

Deze aspecten hebben een positieve impact op het beperken van de groei van de automobilititeit en daarmee op het ‘waarborgen van de capaciteit wegen en kruisingen’. Zoals in hoofdstuk vier is geconstateerd zijn voor dit alternatief meerdere opties/alternatieven afgewogen.

Naast expert judgement is voor het bepalen van de effecten gebruik gemaakt van de Factsheet ‘Verkeer’ en het verkeersonderzoek dat onderdeel uitmaakt van de botsproeven. Voor specifieke informatie of uitgebreidere effectbeschrijvingen kunnen deze stukken worden geraadpleegd.

5.3.1 Waarborgen capaciteit en kruisingen

De bereikbaarheid van de Binckhorst komt onder druk te staan bij volledige realisatie van de ambities zonder sprake van borging van maatregelen zo bleek uit hoofdstuk vier. Om dit te voorkomen zijn drie opties mogelijk:

Alternatief 1 – Verlagen programma

Om te voorkomen dat het potentieel aantal extra verkeersbewegingen leidt tot problemen is een effectieve maatregelen om het programma te verlagen. Dit kan op verschillende manieren, zoals het verlagen van de toegestane bouwhoogte of het beperken van de activiteiten (functies) die gebouwd mogen worden. Dit leidt echter tot een zeer negatieve impact op de ambities ‘economische factor’ en ‘woongebied’.

Dit alternatief draagt neutraal bij aan de stadsentree: de doorstroming wordt gewaarborgd, maar de uitstraling is beperkt. Er is sprake van een positieve bijdrage aan de ambitie voor duurzaamheid en vergroening.

Alternatief 2 – Routing aanpassen

De Binckhorst is één van de stadsentrees van Den Haag en het is de locatie waar de Rotterdamsebaan aantakt op de centrumring. Hiervoor is fors geïnvesteerd door de gemeente, regio en Rijk. Indien de routing van het verkeer wordt aangepast, betekent dat een deel van het huidige en toekomstige verkeer gebruik moet maken van alternatieve routes. De enige mogelijke alternatieve routes liggen in woongebied van Den Haag (Neherkade, Rijswijkseweg) en Voorburg (Prinses Mariannelaan) en is daarom niet wenselijk. Deze alternatieven zijn reeds afgefallen in het kader van de m.e.r. voor de Rotterdamsebaan.

⁵ In het omgevingsplan wordt de aanleg van de beoogde nieuwe HOV-verbinding (tram) nog niet mogelijk gemaakt. Dit komt omdat de financiering nog niet rond is en daarmee de uitvoerbaarheid dus niet geborgd is. Wel is in het plan een ruimtereservering opgenomen.

Dit alternatief leidt tot een neutrale score op de ambities 'economische factor' en 'woongebied'. Er is sprake van een sterk negatieve score op de ambitie 'stadsentree', omdat geen sprake meer is van sprake is van een sterk verminderde bereikbaarheid voor deze functies. Ook vormt de Binckhorst zo veel minder een entree vormt voor Den Haag. Er is ook sprake van een sterk negatieve bijdrage aan de ambitie 'duurzaamheid & vergroening', vanwege de impact op de leefomgevingskwaliteit rondom de Binckhorst.

Alternatief 3 – Doorstroming waarborgen op kruisingen die entree vormen

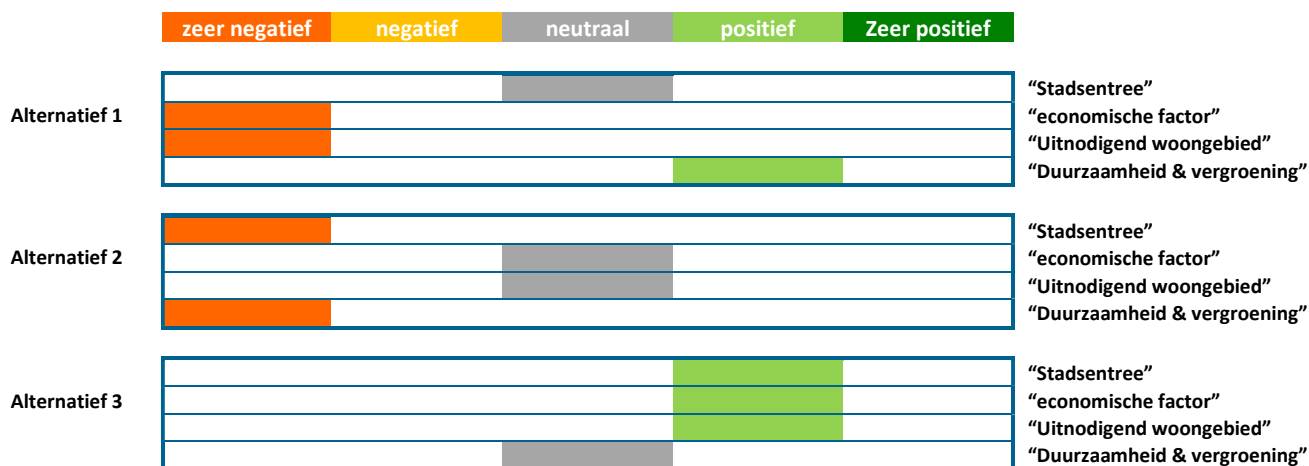
Een derde alternatief is de doorstroming op de kruisingen, die de entree van de Binckhorst vormen, te waarborgen in de regels van het omgevingsplan. Dit betekent dat initiatiefnemers aan moeten tonen dat de kruisingen in hun huidige vorm de door de ontwikkeling gegenereerde verkeersaanbod kunnen afwikkelen. Hierdoor worden initiatiefnemers uitgedaagd om te zorgen voor een afname van het verkeersaanbod op de in het omgevingsplan genoemde kruisingen en/of aan een grotere spreiding van het verkeersaanbod over de dag in plaats van de spitsperiodes. De borging in het omgevingsplan moet hierbij wel gekoppeld zijn aan het monitoringssysteem om een vinger aan de pols te houden en in te kunnen grijpen wanneer nodig. In de beleidsregels kan dit ook gewaarborgd worden door een stimulering/verplichting op te nemen om zo een afname van de verkeersproductie (t.o.v. het huidige gebruik) en een verschuiving van de piek buiten de spitsperiode te stimuleren.

In dit alternatief is sprake van een positieve bijdrage op de ambities 'stadsentree', 'woongebied' en 'economische factor'. De impact op de ambitie 'duurzaam' is neutraal.

Voorkeursalternatief

Zowel alternatief 1 en 2 scoren zeer negatief op de ambities 'aantrekkelijk woongebied' en 'bedrijven als economische factor'. In alternatief 2 wordt het probleem verplaatst en is het realiteitsgehalte van de oplossing laag. Alternatief 3 scoort op drie van de vier ambities positief en is daarmee als voorkeursalternatief opgenomen in het omgevingsplan.

Keuze "Waarborgen van capaciteit wegen en kruisingen"



5.4 Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied

Om de ambitie 'Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied' te realiseren, zijn ook diverse keuzes gemaakt. Deze keuzes hebben betrekking op de omgang met milieuaandachtspunten op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en geur.

Naast expert judgement is voor het bepalen van de effecten gebruik gemaakt van de factsheets van deze milieuthema's en de onderzoeken geluid, luchtkwaliteit en geur. Voor specifieke informatie of uitgebreidere effectbeschrijvingen kunnen deze stukken worden geraadpleegd.

5.4.1 Geluidbeleid, woonambities en deelgebieden

Het Haagse geluidbeleid schrijft voor dat geen toename mag plaatsvinden van het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Dit is in conflict met de woonambities voor de Binckhorst. In hoofdstuk drie is beschreven dat mogelijk een onderscheid te maken is in het geluidsklimaat per deelgebied. Deze twee geconstateerde aandachtspunten zijn in samenhang beschouwd. Er zijn drie alternatieven om hier mee om te gaan bekeken:

Alternatief 1 – Geen toename geluidgehinderden

In de Binckhorst zijn nu en in de beschouwde toekomstsituatie (hoofdstuk vier) (vrijwel) geen gebieden waar de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Vanwege deze geluidsniveaus is, met uitzondering van kleine delen van het deelgebied Trekvlietzone of bij volledig afschermende bebouwing aan meerdere zijden, het niet mogelijk om nieuwe woningen te realiseren zonder toename van het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Hoewel dit alternatief zeer positief scoort op de ambitie 'duurzaam', zet dit alternatief de transformatie naar een gemengd gebied op slot.

Mogelijke maatregelen aan geluidsbronnen zijn onderzocht en meegenomen in het akoestisch onderzoek (bijlage 47 van het omgevingsplan). Bijvoorbeeld door toepassing van geluidreducerend asfalt op wegen in de Binckhorst waar dit nu nog niet ligt (op de meeste doorgaande wegen is dit al toegepast), kan een reductie van de geluidbelasting van enkele decibellen bereikt worden. Echter, gezien de hoeveelheid bronnen en intensiteiten leidt dit bij lange na niet tot het bereiken van de voorkeursgrenswaarde. Ook het plaatsen van schermen langs alle geluidbronnen is geen wenselijke oplossing voor een 'uitnodigend, aantrekkelijk woongebied'. Het kiezen van deze oplossing scoort zeer negatief op de ambitie 'woningbouw toe te voegen'. Op de overige ambities is een neutrale score toegekend.

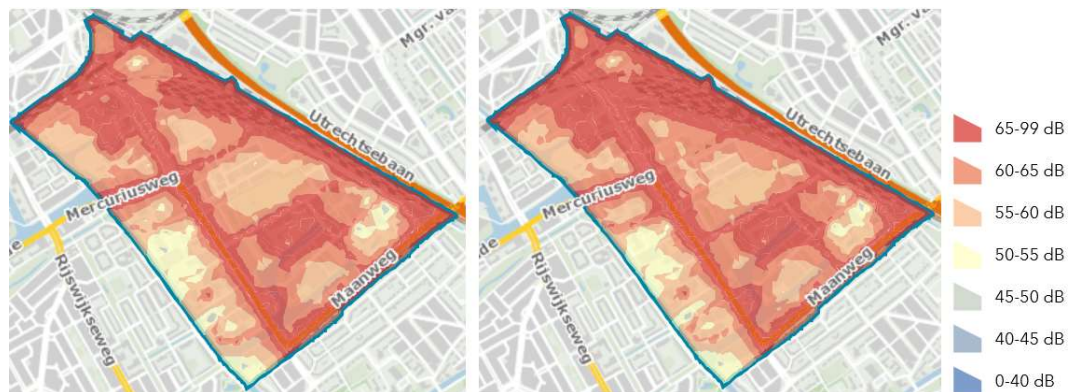
Alternatief 2 – Toename geluidgehinderden toestaan

De stad groeit met meer dan 4.000 inwoners per jaar. Om de ambitie om de Binckhorst te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied is toename van het aantal geluidgehinderden niet te voorkomen. Deze afweging is, niet expliciet, afgewogen in de Structuurvisie, Woonvisie, Gebiedsaanpak en andere beleidsdocumenten waarin deze transformatie is vastgelegd. Door het kunnen realiseren van de woningbouwopgave in dit alternatief is sprake van een zeer positief effect op de woonambitie. Dit wordt echter als neutraal beoordeeld, omdat wel sprake is van het aantal geluidgehinderden in het hele gebied en hier weinig maatregelen tegenover staan. Op de overige ambities is een neutrale score toegekend.

Alternatief 3 - Toename geluidgehinderden toestaan en differentiatie per deelgebied

Tussen de vijf deelgebieden is een onderscheid in geluidklimaat te maken. In de Trekvlietzone en in iets mindere mate ook het Gasfabriekterrein liggen de geluidniveaus lager dan in de andere deelgebieden. Er zijn minder plaatsen waar alleen met dove gevels gebouwd kan worden en bovendien kunnen hier als gevolg van afschermende werking van nieuwe gebouwen 'stillere' gebieden gemaakt worden. Dit geldt in het bijzonder voor de Trekvlietzone. Dit blijkt ook uit onderstaande figuren van de gecumuleerde geluidbelasting in de huidige situatie (links) en referentiesituatie (rechts) en de hogere waarden zoals beschreven in hoofdstuk vier.

In de Trekvlietzone zijn er mogelijkheden om van een lager te accepteren geluidniveau uit te gaan (behoudens de zone langs de Binckhorstlaan). Dit belemmert de transformatie naar wonen in dit deelgebied niet, maar leidt wel tot een positieve bijdrage aan het woon- en leefklimaat. Voor de overige gebieden is een differentiatie, doordat deze dicht bij de aanwezige industrie, spoor en rijksweg gelegen zijn, minder logisch. Ook wordt in dit alternatief aanbevolen in de binnengebieden bij transformatie een maximale snelheid van 30-km/uur vast te leggen via een verkeersbesluit.



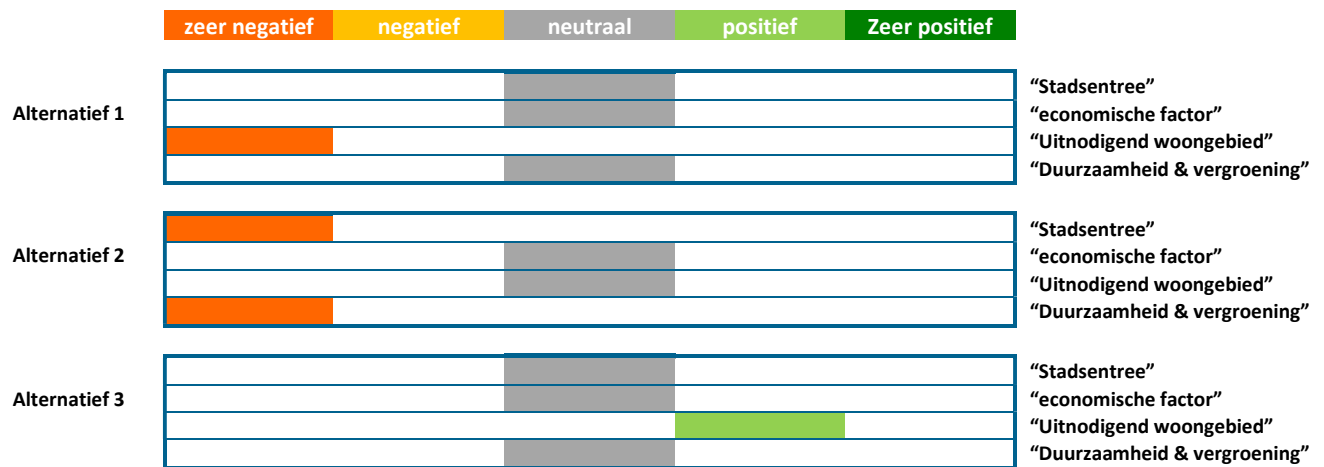
Voorkeursalternatief

De ambitie voor de Binckhorst is het transformeren naar gemengd woon- en werkgebied. De ambitie uit het actieplan Uitvoeringsprogramma omgevingslawaaï is niet in overeenstemming te brengen met deze ambitie voor het gebied. Alternatief 1 is daarom onhaalbaar.

Tegelijkertijd geldt dat in de Binckhorst nog altijd sprake is van industriële bedrijvigheid en zal toekomstige woningbouw vrijwel altijd beïnvloed worden door geluid van de snelweg, het spoor en het wegverkeer. De Binckhorst is geen traditionele woonwijk, het is een gebied met een rauw randje, een industriële uitstraling en een bijbehorend woon- en leefklimaat. Dit betekent dat in het omgevingsplan gekozen is voor alternatief 3, waarbij voor het deelgebied de Trekvlietzone een lager geluidniveau (met uitzondering van de gronden direct langs de Binckhorstlaan gelegen) wordt geaccepteerd. Ook wordt ingezet op het inrichten van binnengebieden (na transformatie) als 30-km/uur gebieden waardoor de geluidbelasting verlaagd kan worden.

Tot slot geldt dat initiatiefnemers worden gestimuleerd om door toepassing van maatregelen, zoals het creëren van luwe zijden of stillere binnengebieden de leefomgevingskwaliteit verder kunnen verbeteren.

Keuze "Geluidbeleid, woonambities en deelgebieden"



5.4.2 Gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan

De omgang met de hoge concentratie stikstofdioxide bij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan in relatie tot nieuwe gevoelige functies kan op drie manier geborgd worden:

Alternatief 1 - Zone niet bebouwbaar gebied op verbeelding vastleggen

In dit alternatief wordt een vaste zone rondom de tunnelmond (bijvoorbeeld van 80 meter) vastgelegd in de regels. Hierbinnen mogen geen gevoelige activiteiten komen. Dit betekent dat pas na plaanpassing in deze zone kan worden gebouwd. Dat is niet in overeenstemming met de beoogde flexibiliteit van het omgevingsplan. Dit maakt het vastleggen van de zone star, waardoor ook onvoldoende rekening kan worden gehouden met bijv. technologische ontwikkelingen of het mogelijk versnellen van de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit.

Het vastleggen van een vaste zone heeft wel een positieve impact op de ambitie 'aantrekkelijk woongebied'. De luchtkwaliteit verbetert en de gebieden waar woningbouw mogelijk zijn worden (vrijwel) niet verkleind. Op de overige ambities heeft dit alternatief geen wezenlijke impact.

Alternatief 2 - Planregel opnemen voor waarborg niet bouwen in de zone (via GIS en monitoring wijzigt aandachtsgebied)

In dit alternatief wordt een planregel opgenomen, die waarborgt dat bij vergunningverlening toetsing plaatsvindt aan de recente stand van zaken. Dit 'aandachtsgebied' kan dus kleiner worden met de tijd. Deze recente stand van zaken kan in het GIS-systeem worden opgenomen en via monitoring jaarlijks of tweejaarlijks worden aangepast. Op deze manier wordt de beoogde flexibiliteit behouden maar is er ook de waarborg dat in deze zone niet kan worden gebouwd zolang de luchtkwaliteit rondom de tunnelmond niet voldoende passend is voor woningbouw. Hierin dient dan wel de waarborg opgenomen zijn, dat door autonome ontwikkelingen elders of later in het plan het verkeer zodanig toeneemt dat alsnog een overschrijding kan ontstaan.

De scores zijn gelijk aan die van alternatief 1.

Alternatief 3 - Maatregelen nemen ter beperking uitstoot

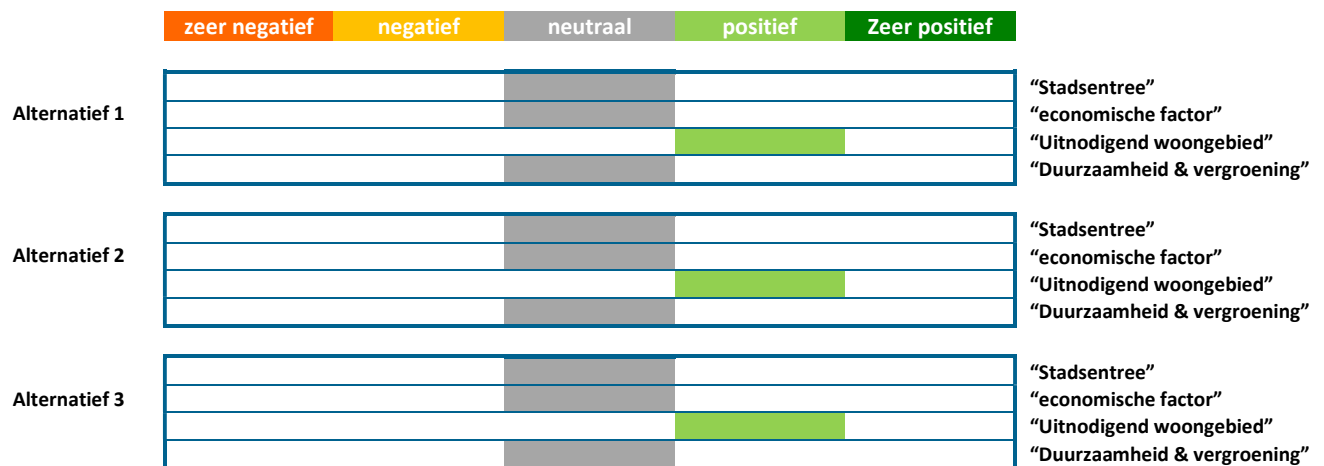
De Rotterdamsebaan wordt thans aangelegd. Bij de aanbesteding van de weg is ook aandacht besteed voor vormgeving van de tunnelmond ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het is niet opportuun om nu al extra maatregelen te treffen ter beperking van de uitstoot bij de tunnelmond. Alleen als sprake is van een hardnekkig knelpunt of nieuwe innovaties kan dit als maatregel achter de hand worden beschouwd.

De scores zijn gelijk aan die van alternatief 1 en 2.

Voorkeursalternatief

De score van de drie alternatieven op de ambities is gelijk. Het gaat immers om de waarborg dat gedurende de periode dat de kwaliteit van de luchtkwaliteit nog niet voldoende is dat woningbouw niet gerealiseerd kan worden. Gelet op de algemene uitgangspunten van het plan en de beoogde flexibiliteit van het Omgevingsplan Binckhorst is gekozen voor alternatief 2.

Keuze "Gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond"



5.4.3 Geur en woonambities

In de Binckhorst zijn twee bedrijven aanwezig met een forse geurcontour, die is vastgelegd in de vergunningen. De gemeente heeft geen geurbeleid. Er zijn twee logische alternatieven om met deze geurcontouren om te gaan:

Alternatief 1 – (Ernstige) Geurhinder toestaan

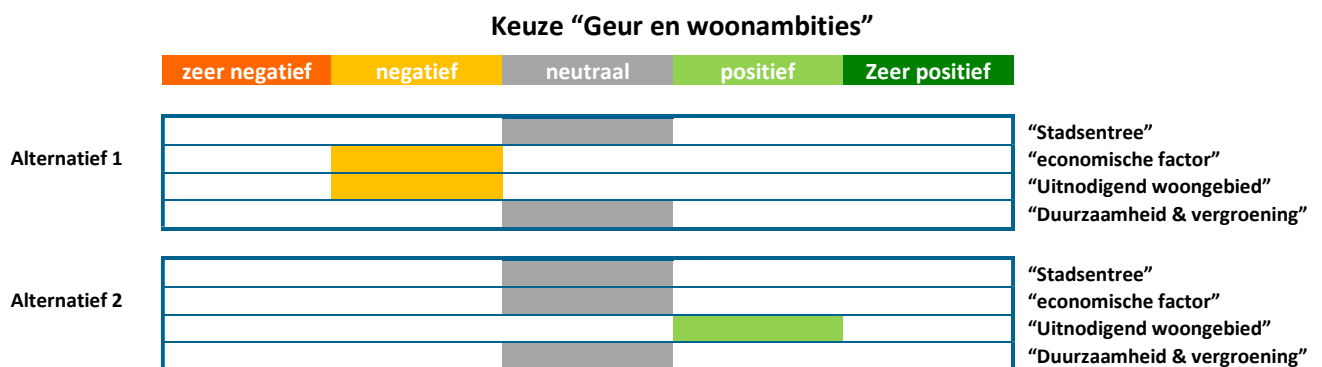
In dit alternatief worden geen regels opgenomen om de vestiging van geurgevoelige activiteiten te verbieden. Dit is overeenkomstig vigerende bestemmingsplannen. Echter, door het toevoegen van veel nieuwe geurgevoelige functies (zoals woningen) ontstaan ook veel nieuwe geurgehinderden. Het toestaan van woonfuncties ook binnen geurcontouren vergroot dus wel de flexibiliteit, maar leidt wel tot een minder aantrekkelijk woongebied en geuroverlast. De score op deze ambitie is dan ook negatief beoordeeld. Ook op de bedrijfsvoering van de drie bedrijven wordt een negatieve score toegekend. Dit komt doordat potentieel meer 'klagers' nabij deze geurveroorzakende bedrijven gaan wonen. Op de overige twee ambities geldt een neutrale score.

Alternatief 2 – Geurcontouren uit vergunningen toepassen

In dit alternatief worden de geurcontouren van de twee bedrijven vastgelegd in de regels. Het gaat dan de 1,5 oue/m³ als 98-percentielwaarde voor andere twee bedrijven. Door het opnemen van deze geurcontouren wordt de ruimte voor woningbouwontwikkelingen ingeperkt. Wel wordt een aangenaam woonklimaat (met betrekking tot geur) gewaarborgd. Daarom wordt hiervoor een positieve score gegeven op de ambitie 'aantrekkelijk woongebied'. Op de overige ambities is de score neutraal.

Voorkeursalternatief

Alternatief 2 is gekozen als voorkeursalternatief. De geurcontouren zijn opgenomen in de regels en op de verbeelding van het omgevingsplan en als grafiek opgenomen die als bijlage bij de regels is gevoegd. Het belang van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat weegt zwaarder dan iets meer flexibiliteit voor de positionering van nieuwe woningen (zoals in alternatief 1).



5.4.4 Milieuruimte bedrijven

Bij deze keuze gaat het over toegestane milieucategorieën en daarmee ook over de mate van menging van wonen en werken. De volgende alternatieven zijn beschouwd:

Alternatief 1 – Geen actieve inperking bestaande en nieuwe bedrijven

In dit alternatief is geen sprake van inperking van zowel de bestaande als nieuwe bedrijven. Voor bestaande bedrijven betekent dit voortzetting van hun bedrijfsactiviteiten. Voor nieuwe bedrijven betekent dit veel ruimte. Echter, dit betekent ook dat als een nieuw bedrijf met een bepaalde milieucategorie zich vestigt, dat deze direct veel milieuruimte kan claimen. Vervolgens is binnen deze milieuruimte woningbouw niet zondermeer mogelijk. Dit leidt tot inperking van de mogelijkheden voor wonen. Dit leidt tot een negatieve score op de ambitie 'aantrekkelijk woongebied' en kan leiden tot het kunnen realiseren van (aanzienlijk) minder woningen. Op de ambitie 'economische factor' heeft dit een positieve impact. Op de overige twee ambities is de score neutraal.

Alternatief 2 – Geen actieve inperking bestaande bedrijven, wel regels voor nieuwe bedrijven

Voor bestaande bedrijven betekent dit alternatief dat de huidige bedrijfsvoering niet wordt beperkt en in overeenstemming is met de uitgangspunten van het omgevingsplan (zie hoofdstuk één). Voor nieuwe bedrijven en uitbreiding van de bestaande bedrijven gelden beperkingen in de maximale milieucategorie.

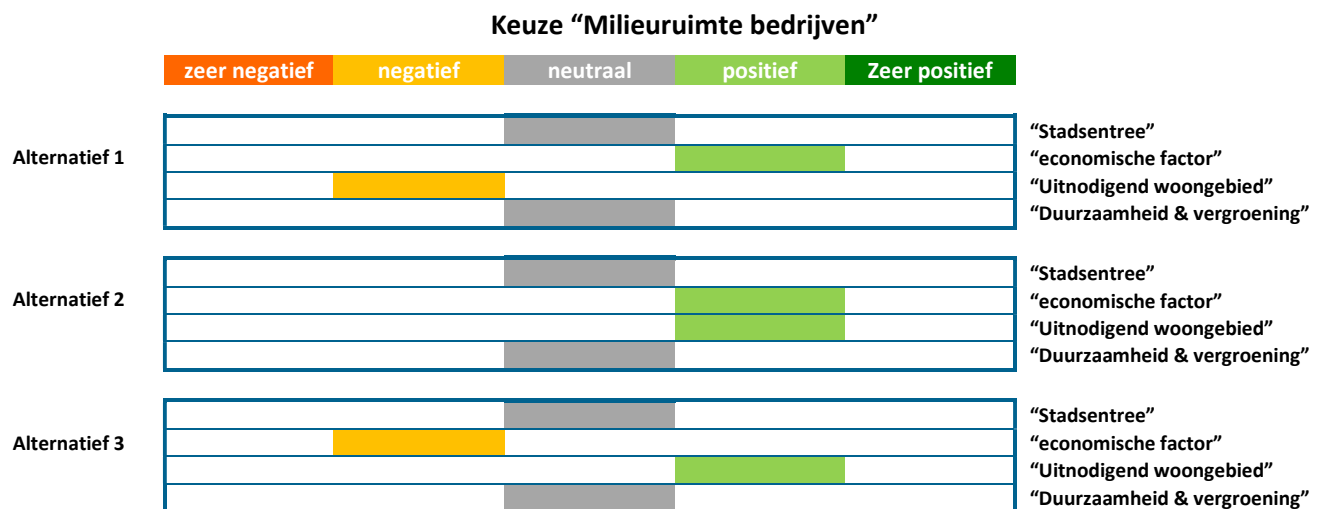
Uitgaande van menging met wonen houdt dit in dat een richtafstand voor geluid van maximaal 10 meter geldt. Voor geur en gevaar is menging nog mogelijk als de richtafstand maximaal 30 meter is. Deze bepaling zorgt voor een licht negatieve score op de ambitie 'economische motor'. Hierbij hoort wel de kanttekening dat de bedrijven met lagere milieucategorieën goed passen bij de richting waarop de Binckhorst qua werkfuncties al transformeert. Er is sprake van een positieve score op de woonambities als de van het gebied. Op de overige ambities is de score ook positief (omdat bestaande bedrijven niet worden ingeperkt).

Alternatief 3 – Actieve inperking bestaande en nieuwe bedrijven

In dit alternatief worden naast de regels voor nieuwe bedrijven ook de bestaande bedrijven ingeperkt. Dit betekent dat milieurimte wordt weggehaald, uitbreiding niet meer mogelijk is en bronmaatregelen worden voorgeschreven (al dan niet in overleg). Dit levert weliswaar een positieve bijdrage aan de woningbouwmogelijkheden bij de transformatie, maar scoort negatief op de ambitie 'economische factor'. Daarnaast is het een aantasting van één de uitgangspunten voor het omgevingsplan: bescherming bestaande bedrijvigheid.

Voorkeursalternatief

In het omgevingsplan is alternatief 2 als voorkeursalternatief verwerkt in de regels. Dit alternatief doet het meeste recht aan de gestelde uitgangspunten en ambities voor het plan en past beter bij de organische transformatie.



5.5 Proeftuin duurzaamheid en vergroening

Om de ambitie 'Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening' te realiseren, zijn ook diverse keuzes gemaakt. Deze keuzes gaan vooral over het wel of niet actief sturen door de gemeente. Voor meer informatie over de sturingsfilosofie van de gemeente en effecten hiervan verwijzen wij u naar de uitgevoerde botsproeven (bijlage 38 tot en met 44 van het omgevingsplan) en hoofdstuk zes.

5.5.1 *Bepalen omgang met beeldbepalende (niet-beschermd) gebouwen*

In de Binckhorst zijn diverse beeldbepalende panden aanwezig die geen wettelijk beschermingsregime hebben. Er zijn twee alternatieven afgewogen:

Alternatief 1 – Geen extra bescherming

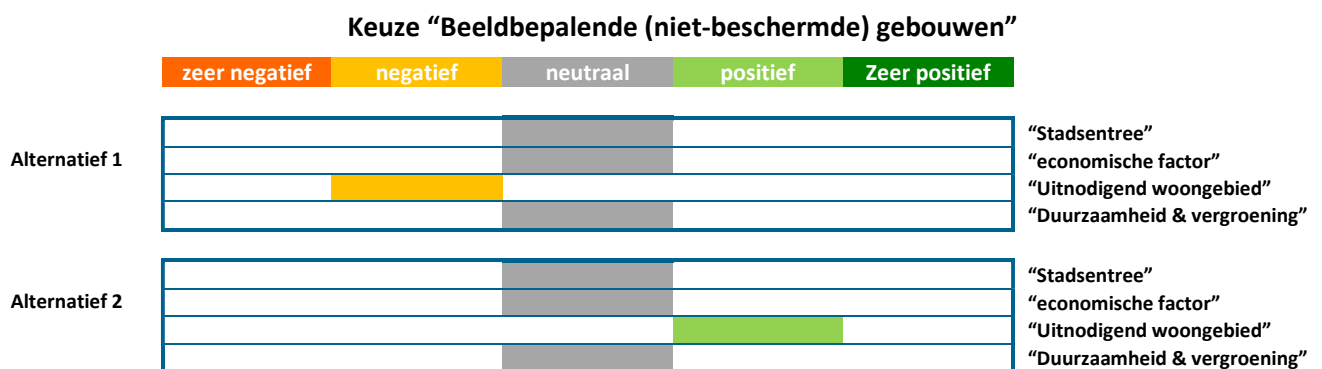
In dit alternatief worden de beeldbepalende panden die geen monumentale status hebben (rijks- of gemeentelijk) niet beschermd. Dit betekent dat sloop-nieuwbouw van dit soort panden plaats kan vinden, zonder dat hier extra eisen aan gesteld kunnen worden voor geheel of gedeeltelijk behoud. Dit laat de vrijheid volledig bij de ontwikkelaar, maar vergroot de kans wel op het verdwijnen van karakteristieke plekken van de Binckhorst. Dit heeft een negatieve impact op de ambitie een karakteristiek en uitnodigend woongebied (met name op het aspect karakteristiek).

Alternatief 2 – extra bescherming opnemen

De gemeente kan ervoor kiezen om beeldbepalende gebouwen te beschermen, hoewel deze niet zijn aangewezen als rijks- of gemeentelijke monument. Met deze bescherming kunnen dergelijke gebouwen geheel of gedeeltelijk worden beschermd. Hierbij kan ook gedacht worden aan het terugbrengen van dezelfde uitstraling of beeldkwaliteit van het beeldbepalende gebouw. Dit levert een positieve bijdrage op voor de ambitie 'uitnodigend woongebied'. Op de overige ambities is sprake van een neutrale score.

Voorkeursalternatief

Alternatief 2 scoort beter op de ambitie 'karakteristiek woongebied'. Juist het industriële karakter en het rauwe randje geven de karakteristieke uitstraling en sfeer aan de Binckhorst. Niet alle panden die deze karakteristiek uitstralen zijn aangewezen als rijks- of gemeentelijk monument. In de planregels is daarom opgenomen dat rekening moet worden met de ruimtelijke kwaliteit (waar deze panden in de beleidsregels nader zijn aangewezen). Het voordeel van deze systematiek is dat deze beleidsregel ook gedurende de verdere transformatie van de Binckhorst kan worden aangepast waardoor flexibiliteit in de toepassing ontstaat.



5.5.2 *Verbinden groengebieden binnen en buiten de Binckhorst*

In de Binckhorst zijn enkele (kleinschalige) groengebieden (Kasteel Binckhorst, begraafplaats en Trekvlief) aanwezig. Deze staan (nog) niet in verbinding met verder weg gelegen groengebieden. Dit is wel de ambitie vanuit het groenbeleid. Er zijn twee alternatieven om dit te realiseren:

Alternatief 1 – Aanleg van nieuwe verbindingen bij de markt laten en voorschrijven in het plan

Door in de regels te borgen dat realisatie van verbindingen tussen de groengebieden onderdeel moet zijn van de plannen op een perceel, worden private partijen verplicht hieraan een bijdrage te leveren. Echter, de kwaliteit, aansluiting op bepaalde structuren of biotopen is niet gewaarborgd. Positief is dat stukje bij beetje de verbindingen tot stand komen. Nadelen van dit alternatief zijn de kans dat het een lappendeken van niet op elkaar aansluitende verbindingen wordt. Ook is met dit alternatief nog niet geborgd dat ook buiten de Binckhorst deze verbindingen worden gemaakt. Dit leidt tot een negatieve beoordeling op de ambitie 'duurzaamheid & vergroening'.

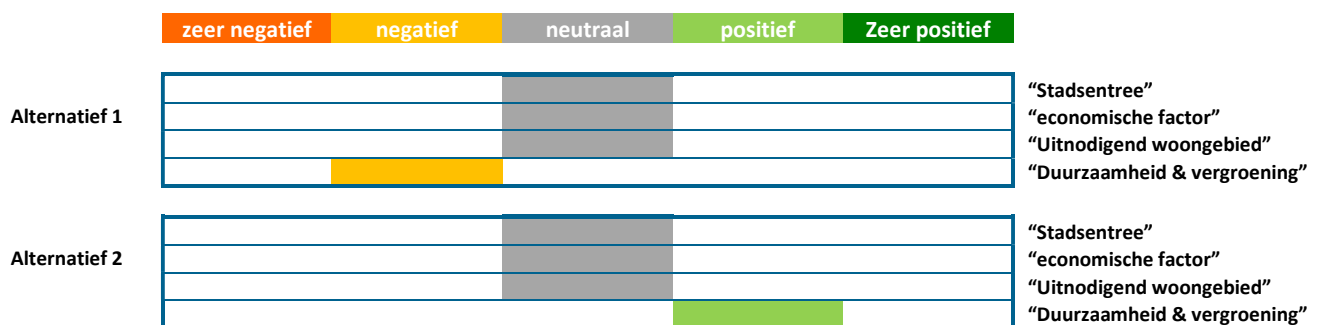
Alternatief 2 – Als gemeente de verbindingen realiseren

In dit alternatief zorgt de gemeente voor de regie op de realisatie van de verbindingen tussen groengebieden. Dit sluit weliswaar niet geheel aan op de terugtrekkende overheid en organische ontwikkeling, maar waarborgt wel het realiseren van verbindingen die perceel- en gebied overstijgend zijn en leidt tot een positieve impuls van de ambitie 'duurzaamheid & vergroening'.

Voorkeursalternatief

Alternatief 2 is opgenomen als voorkeursalternatief, omdat deze de kwaliteit, structuur en het moment van realisatie van de verbindingen tussen groengebieden borgt. Dit alternatief scoort daardoor ook het beste van de twee op de ambitie 'duurzaamheid & vergroening'. Omdat dit een deels buitenplanse aangelegenheid is, is dit dan ook niet geborgd in de regels van het omgevingsplan maar in de Gebiedsaanpak.

Keuze "Verbinden groengebieden binnen en buiten de Binckhorst"



5.5.3 Omgang met verouderde aanwezige gas-infrastructuur

In de Binckhorst ligt een relatief oude gasinfrastructuur. Een deel van de leidingen in de deelgebieden Binckhorsthaven en de Begraafplaatszone dient vervangen te worden. Gelet op de gemeentelijke ambitie om nieuwbouw niet meer aan te sluiten op het gasnet, moet een keuze gemaakt worden ten aanzien van het vervangen van de oude gasinfrastructuur (of aansluitingen afsluiten en de infrastructuur laten liggen). Er zijn twee alternatieven beschouwd:

Alternatief 1 – Vervangen verouderde gasinfrastructuur door nieuwe gasinfrastructuur

Om aan de ambitie van Den Haag te voldoen om in 2040 klimaatneutraal te zijn, moet bij nieuwe ontwikkelingen gekozen worden voor een duurzamer alternatief. Ook is voor het vervangen van de verouderde gasinfrastructuur door nieuwe gasinfrastructuur medewerking nodig van de netbeheerder. Vanwege de omslag naar meer duurzame energievoorzieningen in het gehele land

is de terugverdientijd van het vervangen van de gasinfrastructuur onzeker geworden. Dit alternatief scoort zeer slecht op de ambitie 'duurzaamheid'. Op de overige ambities is sprake van een neutrale score.

Alternatief 2 – vervangen verouderde gasinfrastructuur door alternatieve energievoorziening

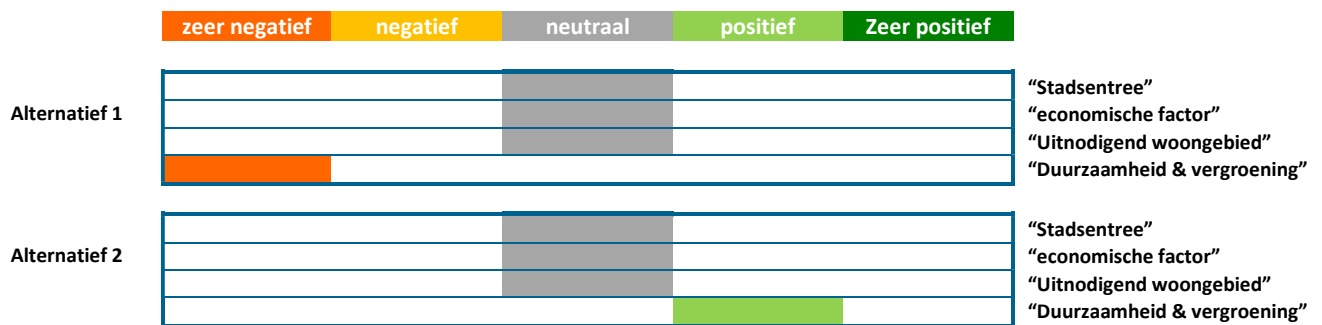
Er zijn verschillende duurzame energievoorzieningen denkbaar, zoals het gebruik van bodemwarmte en het verder opwarmen van verwarmingssystemen via warmtepompen.

De keuze voor een alternatief vraagt ook inzet van initiatiefnemers in de Binckhorst. Deze inzet kan variëren van het ontwerp van een gebouw, de keuze van de materialen en de keuze van installaties. Na aanpassing van de wetgeving wordt het in de toekomst mogelijk om aanvragen om omgevingsvergunning voor gebouwen voorzien van een gasaansluiting te weigeren, indien hier een alternatief voor wordt geboden. Tot die tijd kan een alternatieve energievoorziening (op private gronden) uitsluitend worden gestimuleerd. Dit leidt tot een positieve bijdrage op de ambitie 'duurzaamheid & vergroening'.

Keuze voorkeursalternatief

Het vervangen van de verouderde gasinfrastructuur past niet binnen de ambities van Den Haag om in 2040 een klimaatneutrale stad te zijn. Op de ambitie duurzaamheid scoort dit initiatief daarom ook zeer negatief. Alternatief 2 scoort op de ambitie voor duurzaamheid positief. Alternatief 2 heeft daarom de voorkeur. Vanwege de gebiedsbrede opgave voor een energievoorziening op wijkniveau en het nog niet in werking zijn van de wetwijziging kan dit voorkeursalternatief nog niet in het Omgevingsplan Binckhorst verplicht worden voorgeschreven. Als uitwerking van de Actualisering van de Gebiedsaanpak wordt door de gemeente samen met alle belanghebbende partijen een energieplan opgesteld, waarin afspraken worden gemaakt over een duurzame energievoorziening (zie ook 5.4.4).

Keuze "Omgang met verouderde aanwezige gas-infrastructuur"



5.5.4 Omgang met energieopwekking

Een van de opgaven is om de energievoorziening van nieuwe woningen en bedrijven niet langer met fossiele brandstoffen te organiseren. Er zijn verschillende schone en duurzame energiealternatieven denkbaar, zoals het gebruik van bodemwarmte en het verder opwarmen van verwarmingssystemen via warmtepompen.

Bij toekomstige ontwikkelingen moeten belanghebbende partijen vanaf het begin rekening houden met de aard van de te realiseren warmtebronnen. Die raakt het ontwerp van een gebouw,

de keuze van de materialen en de keuze van de installaties. Bij de aanleg van voorzieningen voor warmte-koude-opslag (WKO) dient men rekening te houden met dergelijke systemen in de omgeving, omdat warmte- en koudebronnen op een bepaalde afstand van elkaar moeten liggen en elkaar ook kunnen beïnvloeden. Om een zo effectief mogelijk systeem te maken, maakt de gemeente op wijkniveau een energieplan met alle belanghebbende partijen. Dit energieplan kan de status van warmteplan krijgen (op grond van de Warmtewet), dat een publiekrechtelijk effect heeft. Gasaansluitingen en aanvragen om omgevingsvergunning voor gebouwen met gas kunnen dan geweigerd worden.

Momenteel is in het omgevingsplan geregeld dat lokale energieopwekking mogelijk zijn, maar de resultaten van het Energieplan als uitwerking van de Actualisering van de Gebiedsaanpak zijn nog niet bekend. Gedurende het opstellen van dit Energieplan worden de verschillende alternatieven met voor- en nadelen bekend. Dit zal te zijner tijd opgenomen worden in de beleidsregels van het omgevingsplan of via een planherziening aan het omgevingsplan.

5.6 Een voorkeurspakket van keuzes

In dit hoofdstuk zijn voor diverse geconstateerde aandachtspunten de mogelijke opties/alternatieven in beeld gebracht. Hierbij is beschreven op welke gronden de uiteindelijke keuze is gemaakt. De meeste van deze keuzes zijn in de regels van het omgevingsplan opgenomen. Enkele keuzes, zoals energieopwekking en de verouderde gasleidingen, zijn doorgeschoven naar een later moment als meer en specifiekere informatie beschikbaar is. Tot slot worden ook enkele keuzes buiten het omgevingsplan om geregeld. Dit betreft bijvoorbeeld de beleidsambitie om de verbindingen tussen groenstructuren te realiseren. In het volgende hoofdstuk staat de borging van alle keuzes uit dit hoofdstuk, maar ook de te borgen aspecten uit de hoofdstukken één tot en met vier, beschreven. Dit vormt tezamen het voorkeursalternatief (pakket van gemaakte keuzes, te borgen waarden, etc.). In hoofdstuk zes is dit nader beschreven.

6 De borging van te beschermen waarden en gemaakte keuzes

In dit hoofdstuk staat de borging van de te beschermen waarden en gemaakte keuzes centraal. Deze borging vindt deels plaats in het omgevingsplan Binckhorst zelf, maar bijvoorbeeld ook door actievare sturing vanuit de gemeente via de Actualisatie van de Gebiedsaanpak.

De wereld van morgen is lastig te voorspellen. De wereld over vijf jaar nog lastiger en de wereld over 20 jaar vrijwel onmogelijk. Daarom is het van belang dat voor een plan dat twintig jaar geldig is er voldoende ruimte is om bij te kunnen sturen wanneer nodig. In dit omgevingsplan zijn daarom vier innovatieve instrumenten opgenomen, die deze met deze optredende onzekerheid om kunnen gaan en flexibiliteit bieden. Dit betreft de beleidsregels, salderingsmogelijkheid, GIS-systeem en monitoring. In dit hoofdstuk is naast borging van waarden en gemaakte keuzes ook de functie en werkwijze van deze (nieuwe) instrumenten nader toegelicht.

6.1 Van keuzes naar regels



In de voorgaande hoofdstukken is inzicht gegeven in de ambities voor de Binckhorst, de te beschermen waarden en gemaakte keuzes die hiermee samenhangen. Dit maakt duidelijk dat sommige aspecten direct via de regels geborgd kunnen worden en dat op een sommige punten eerst een nadere keuze tussen twee of meer opties/alternatieven gemaakt moest worden. De uitkomst van dit proces is vertaald in de regels van het omgevingsplan.

Bij het waarborgen van de te beschermen waarden en gemaakte keuzes is in het omgevingsplan gezocht naar een balans tussen flexibiliteit en rechtszekerheid. Als de regels te veel zijn dichtgetimmerd, gaat dit ten koste van de beoogde flexibiliteit en vrijheid voor de invulling van het gebied. Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt echter ook overduidelijk dat bij de verdere transformatie van de Binckhorst ook rekening moet worden gehouden met aspecten vanuit milieu, gezondheid en duurzaamheid. Hiervoor is het nodig om heldere regels te stellen zodat geborgd wordt dat aan deze doelstellingen wordt voldaan.

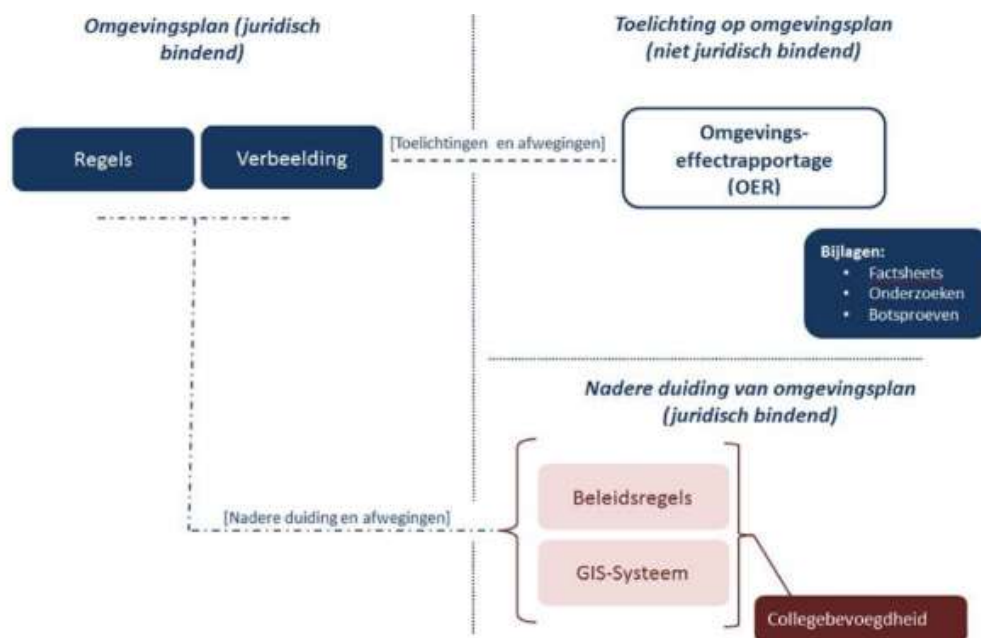
Met de mogelijkheden van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt de flexibiliteit van het omgevingsplan verder ingevuld. Dit zijn innovatieve instrumenten zoals beleidsregels, saldering en de monitoring via het GIS-systeem. Hierover later in dit hoofdstuk meer.

6.2 Hoe werkt het omgevingsplan Binckhorst?

Het omgevingsplan Binckhorst bestaat uit een aantal onderdelen die vergelijkbaar zijn met een regulier bestemmingsplan, het gaat dan om de regels en de verbeelding van het plan. Voor de onderbouwing bij en toelichting op de regels en de verbeelding is het OER opgesteld. Dit is een samenvoeging van het MER en de toelichting van een regulier bestemmingsplan. Daarnaast zijn nieuwe instrumenten toegepast zodat het Omgevingsplan Binckhorst goed kan (blijven) werken. De samenhang van dit geheel is gevisualiseerd in de volgende figuur.

In een regulier bestemmingsplan zijn de regels en de verbeelding juridisch bindend. Dat is in dit omgevingsplan niet anders. Nieuw is wel dat in dit omgevingsplan bij de regels een nadere duiding is opgenomen. Dit zijn de beleidsregels. Deze beleidsregels zijn geen onderdeel van het omgevingsplan, maar wel juridisch bindend. Aanvragen om omgevingsvergunning worden ook aan deze beleidsregels getoetst.

In deze beleidsregels is invulling gegeven aan een bepaalde regel. Het voordeel van een beleidsregel is dat deze door het College van burgemeester en wethouders aangepast kan worden als dit bijvoorbeeld uit de monitoring noodzakelijk blijkt. Zo kunnen bepaalde eisen aangepast worden voor het hele plan, zonder dat hiervoor het plan opnieuw ter inzage hoeft te worden gelegd. In paragraaf 6.4 leest u hier meer over. Ook nieuw is een salderingssysteem. Hierdoor is het mogelijk om op een bepaald thema een iets minder kwaliteit (maar nog wel boven de wettelijke waarde) te halen, mits dit gecompenseerd wordt op andere vlakken. Dit staat toegelicht in paragraaf 6.5.



6.3 Waar vindt de borging plaats in de regels van het omgevingsplan

In de volgende tabel is opgenomen welke te beschermen waarden en keuzes uit de voorgaande hoofdstukken zijn afgeleid. In deze tabel is toegelicht of de borging in het Omgevingsplan Binckhorst plaatsvindt en/of op welke wijze de vertaling en omgang hiervan plaats vindt buiten het omgevingsplan. Bij de borging in het omgevingsplan is uitgegaan van het onderscheid tussen een harde norm, de mogelijkheid tot afwijking en is beschreven of flexibiliteit mogelijk is door toepassing van saldering (zie voor meer informatie hoofdstuk 6). Bij de wijze van vertaling en omgang buiten het plan is een onderscheid gemaakt tussen afwegingsruimte (in bijvoorbeeld het beleidskader), de actualisatie van de Gebiedsaanpak of overige mogelijkheden.

Bij de indeling van deze tabel is voor de borging in het omgevingsplan bepalend geweest hoe de betreffende regel luidt. Bij regels zoals 'in acht nemen' of als voldaan moet worden aan bijvoorbeeld een geluidsnorm van maximaal 55 dB is sprake van een harde norm. Indien de regel luidt 'rekening houden met' of als er afwegingsruimte in beleidsregels is opgenomen (door het mogelijk maken van verschillende invullingen) is er ruimte voor het maken van afwegingen. Saldering geeft extra flexibiliteit. De onderdelen waar deze flexibiliteit van toepassing is, zijn in de regels opgenomen.

Ook buiten het omgevingsplan zullen de te beschermen waarden en keuzes landen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen afwegingsruimte in het beleid, de actualisatie van de Gebiedsaanpak of overige mogelijkheden. Bij afwegingsruimte kan gedacht worden aan afwegingsruimte in het beleid. Een voorbeeld hiervan is de afwijking die in het parkeerbeleid is opgenomen voor duurzame mobiliteitsmaatregelen. Indien bepaalde onderwerpen in de actualisatie van de Gebiedsaanpak zijn opgenomen, is dit kader gemarkeerd. Overige besluiten zijn bijvoorbeeld het nemen van een verkeersbesluit of overige wet- en regelgeving.

Ambitie	Aspect	Waar geborgd in regels	Harde norm	Afwegingsruimte mogelijk?	Saldering Mogelijk	Afwegingsruimte mogelijk?	Gebiedsaanpak	Overig
			Binnen het omgevingsplan			Buiten het omgevingsplan		
Binckhorst als stadsentree met een regionale oriëntatie	Vergroten aandeel fiets en OV en stimulatie gebruik schone brandstoffen	7.2.1. onder j						
	Waarborgen capaciteit wegen en kruisingen	7.2.1. onder i						
	Parkeerbeleid, inclusief parkeren op eigen terrein	7.2.1. onder h						
	Waarborgen verkeerstructuur	Wijze van bestemmen (verkeer vs transformatiegebied)						
		7.2.1 onder i						
		7.2.2 onder a						
	Fietsstructuur binnengebieden bij transformatie	Wijze van bestemmen (verkeer vs transformatiegebied)						
		7.2.2. onder a						

Ambitie	Aspect	Waar geborgd in regels	Harde norm	Afwegingsruimte mogelijk?	Saldering Mogelijk	Afwegingsruimte mogelijk?	Gebieds-aanpak	Overig
			Binnen het omgevingsplan			Buiten het omgevingsplan		
Binckhorst als economische factor van betekenis	Aantal bvo bedrijvigheid en type	7.2.7 (bedrijven)						
		7.2.14 (bedrijfsverzamelgebouw)						
		7.2.15 (mixed-concepts)						
		7.2.16 (creatieve industrie)						
	Aantal bvo voorzieningen en type	7.2.8 (detailhandel)		locatie		vuurwerk		
		7.2.9 (kantoor)						
		7.2.10 (maatschappelijk)						
		7.2.11 (cultuur en ontspanning)				leisure-structuur		
		7.2.12 (horeca)		locatie				
		7.2.13 (hotel)						
		7.2.17 (recreatieve activiteiten)						
	Behoud bestaande bedrijvigheid	Artikel 3						
		7.2.1 onder m						
		7.2.14 onder b (bedrijfsverzamelgebouw)						
		7.2.16 onder a (creatieve industrie)						
		7.2.8 onder a (detailhandel)						
		7.2.9 onder a (kantoor)						
		7.2.10 onder a (maatschappelijk)						
		7.2.11 onder a (cultuur en ontspanning)						
		7.2.13 onder a (hotel)						
		Artikel 14						

Ambitie	Aspect	Waar geborgd in regels	Harde norm	Afwegings-ruimte mogelijk?	Saldering Mogelijk	Afwegings-ruimte mogelijk?	Gebieds-aanpak	Overig
Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied	Aantal woningen en type woningen	7.2.6		Type woningen				
	Conflict tussen geluidbeleid en woonambities	artikel 26						Verkeers-besluit
	Geluidbelasting per deelgebied: uitspraak over acceptabel geluidsniveau	7.2.1 onder a						
		7.2.1 onder b						
		7.2.1 onder c						
		7.2.1 onder d						
		7.2.1 onder e						
	Beleid gevoelige bestemmingen langs wegen > 10.000 mvt/etmaal	7.2.10 onder a en b						
	Gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan	7.2.1 onder ad						
	Luchtkwaliteit Lekstraat en Neherkade door extra verkeer transformatie	n.v.t.						Monitoring
	Omgang groepsrisico bij de aanwezige risicobronnen	7.2.1 onder aa						
	Beleid ten aanzien van nieuwe risicobronnen	7.2.1 onder aa						
	Vastleggen nieuwe ontheffingsroute gevaarlijke stoffen	n.v.t.						Ontheffings-besluit
Geurcontouren en nieuwe woonfunctie	7.2.1 onder r, s, en t							
Milieuruimte bedrijven	artikel 3							
	7.2.7 onder b, c, e en f		Grotere richtafstand onder voorwaarden					
Vastleggen hoogspanningsleidingen, inclusief belemmeringenstrook	7.2.3 onder b en 7.2.4 onder b							
Borging van gezondheidsbevorderende aspecten	7.2.1 onder o						Inrichting openbare ruimte	

Ambitie	Aspect	Waar geborgd in regels	Harde norm	Afwegingsruimte mogelijk?	Saldering Mogelijk	Afwegingsruimte mogelijk?	Gebiedsaanpak	Overig
			Binnen het omgevingsplan			Buiten het omgevingsplan		
Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening	Vertaling verbetering bodemkwaliteit en gebruik in het omgevingsplan	7.2.1 onder f						
	Borging bescherming archeologische waarden bij nieuwe ontwikkelingen	7.2.3 onder a				In beleid nog ruimte voor keuzes		
	Bescherming monumenten	7.2.5						
	Bepalen omgang met beeldbepalende (niet-beschermde) gebouwen	7.2.5					Beeldkwaliteit te beschermen waarden	Aanwijzen nieuw monument
	Borging te beschermen waarden waterkeringen en waterstaatswerken	7.2.1 onder y						
	Bepalen omgang met stand still beginsel waterberging hemelwater	7.2.1 onder w						
	Mogelijkheden om de matige afvoer te verbeteren	n.v.t.						Extra onderhoud
	Wijze van omgang met klimaatadaptatie	7.2.1 onder x						
	Omgang met de ambities en maatregelen uit het gemeentelijk groenbeleid	7.2.2 onder a					Inrichtingsplan openbare ruimte	
	Borging te beschermen ecologische waarden en gebieden	7.2.1 onder u en 7.2.2 onder a					Inrichtingsplan openbare ruimte	
	Mogelijkheden groengebieden binnen en buiten de Binckhorst te verbinden	7.2.2 onder a						
	Impact van stikstofdepositie op Natura 2000 door transformatie	n.v.t.						Natuurwetgeving
	Indeling van de gebieden qua primaat van functies en uitstraling	7.2.2 onder a						
	Omgang huidige stedenbouwkundige kwaliteiten en transformatie	7.2.2 onder a						
	Borging beleid en afspraken duurzame gebouwen en aardgasloze wijk	7.2.2 onder f en 7.2.6 onder b						
	Omgang met verouderd aanwezige gas-infrastructuur	n.v.t.					Gebiedsaanpak	Vervolg
	Omgang met energieopwekking (geothermie, zonnepanelen)	n.v.t.					Gebiedsaanpak	Vervolg
	Omgang met circulaire economie	7.2.7 onder a en e						
	Inzameling huishoudelijk en bedrijfsafval	7.2.1 onder ac						

6.4 Beleidsregels

Eén van de innovatieve instrumenten van het Omgevingsplan Binckhorst zijn de beleidsregels. Hoewel het nu al mogelijk is om in bestemmingsplannen te werken met open nomen waaraan beleid is gekoppeld (zoals het dynamisch verwijzen naar het parkeerbeleid) is deze mogelijkheid in het Omgevingsplan Binckhorst verder uitgewerkt. Voor diverse onderwerpen, zoals horeca, ruimtelijke structuur, archeologie en bescherming van de bestaande bedrijvigheid is een open norm in het Omgevingsplan opgenomen die in de beleidsregels verder is uitgewerkt.

In totaal zijn voor 19 inhoudelijke onderwerpen beleidsregels opgesteld. Ook zijn procedurele beleidsregels opgenomen. Deze zorgen ervoor dat de werking van andere instrumenten zoals saldering of het GIS-systeem goed kunnen werken.

Met de beleidsregels geeft de gemeente invulling aan bepaalde open normen (randvoorwaarden genoemd in de regels). Bij een aanvraag om omgevingsvergunning door de initiatiefnemer zal het voldoen aan: moeten aantonen dat hij voldoet aan het gestelde in de beleidsregels.

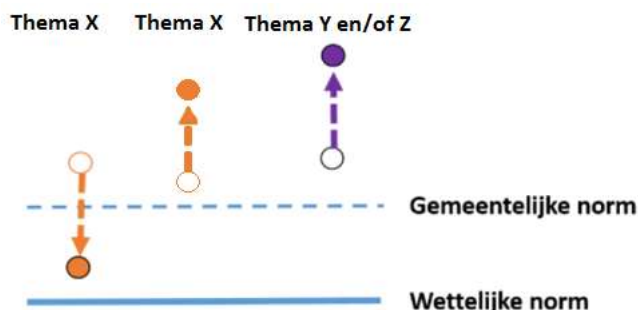
Voorbeeld 1

Een voorbeeld is de bescherming van de bestaande bedrijven. Als in de buurt van zo'n bestaand bedrijf woningbouw wordt gerealiseerd dan kan het zijn dat hier een spanningsveld ontstaat. Er is een aantal mogelijkheden om te zorgen dat zowel het bedrijf zijn bedrijfsvoering kan blijven uitoefenen terwijl er in de buurt ook woningen worden gerealiseerd. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan maatregelen aan de woning (gevelisolatie). Deze mogelijkheden lossen mogelijk niet alle knelpunten op, dan kan er ook gekeken worden of er maatregelen mogelijk zijn bij het bedrijf, zoals het verplaatsen van een generator die geluid maakt. De gemeente schrijft niet voor welke oplossing gekozen moet worden. Dat is de vrijheid en flexibiliteit die het omgevingsplan biedt. Wel geeft het omgevingsplan door het stellen van randvoorwaarden in het plan zelf de waarborg dat de woningbouw ook echt samengaat met het bedrijf.

6.5 Saldering

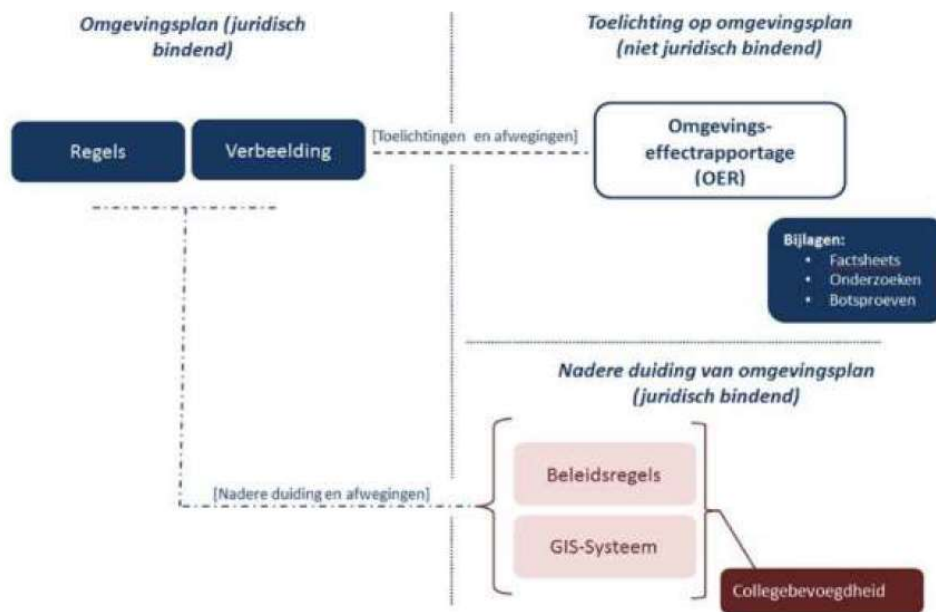
6.5.1 Wat is saldering?

Saldering is het toestaan van een lagere kwaliteit op thema X die vervolgens of binnen hetzelfde thema of door een extra kwaliteitsimpuls op een ander thema leidt tot een netto verbetering van de fysieke leefomgeving. In de figuur is dit schematisch weergegeven.

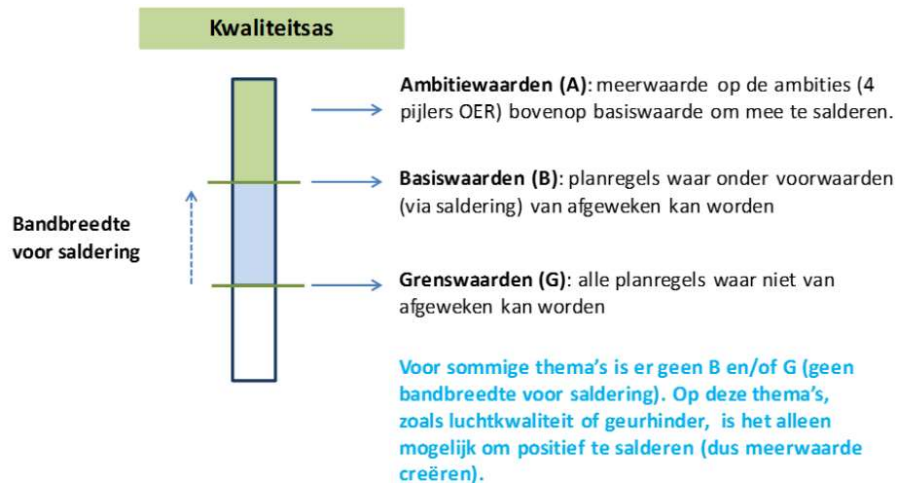


6.5.2 Waarom saldering?

Met saldering biedt de gemeente extra flexibiliteit en mogelijkheden om kansrijke initiatieven mogelijk te maken die net niet passen in de 'zachte kaders van het omgevingsplan' met als 'tegenprestatie' een extra bijdrage aan de totale gebiedskwaliteit. Deze benadering biedt meerwaarde voor zowel initiatiefnemers als voor de Binckhorst als geheel. In de figuur is de positionering van saldering ten opzichte van de regels toegelicht.



Met de 'zachte' kaders van de regels worden de regels bedoeld waarvan afwijking onder bepaalde voorwaarden mogelijk is. Niet van alle randvoorwaarden is afwijken mogelijk. Het woon- en leefklimaat moet uiteraard wel geborgd blijven. Zo kan er alleen afgeweken worden als voldaan wordt aan de wettelijke norm én de gemeentelijke norm waarvan wordt afgeweken strenger is dan de wettelijke norm, zie volgende figuur.



6.5.3 Van welke 'zachte kaders' mag afgeweken worden?

Door saldering mag afgeweken worden van (onderdelen van):

- Het handboek openbare ruimte
- Vestiging van nieuwe horeca-inrichtingen buiten de horecastructuur van de Binckhorst
- Bouwhoogte (met een maximaal van 10% van de maximale bouwhoogte)
- Hoogte van de plint
- De minimale FSI
- Maximale bebouwingspercentage in het Waterfrontpark (met 40%)
- Maximaal gecumuleerde geluidbelasting van 55 dB in de Trekvlietzone (na saldering mag deze niet hoger zijn dan 69,5 dB).

In het omgevingsplan zijn de thema's waarmee saldering zijn toegestaan ondergebracht in vijf hoofdgroepen:

- *Kwaliteit van de openbare ruimte*
- *Flexibiliteit*
- *Ruimtelijke kwaliteit*
- *Energie en klimaat*
- *Gezonde leefomgeving*

De essentie van saldering is dat het netto bijdraagt aan het realiseren van de ambities.

6.5.4 Eerst onderzoek of saldering binnen het eigen thema mogelijk is dan pas in een ander thema

Bij saldering dient eerst beschouwd te worden of binnen het eigen thema compensatie plaats kan vinden. Bijvoorbeeld een woningbouwontwikkeling heeft een hogere geluidbelasting dan de ambities voor de Trekvlietzone is voorgeschreven. Er wordt dus niet voldaan aan de basiswaarde. Er wordt wel voldaan de grenswaarde. Bij compensatie binnen het eigen thema zal dan bijvoorbeeld gedacht moeten worden aan extra isolatie in de woning. Een andere optie is het creëren van een stillere zijde voor nieuwe ontwikkelingen (afschermende werking).

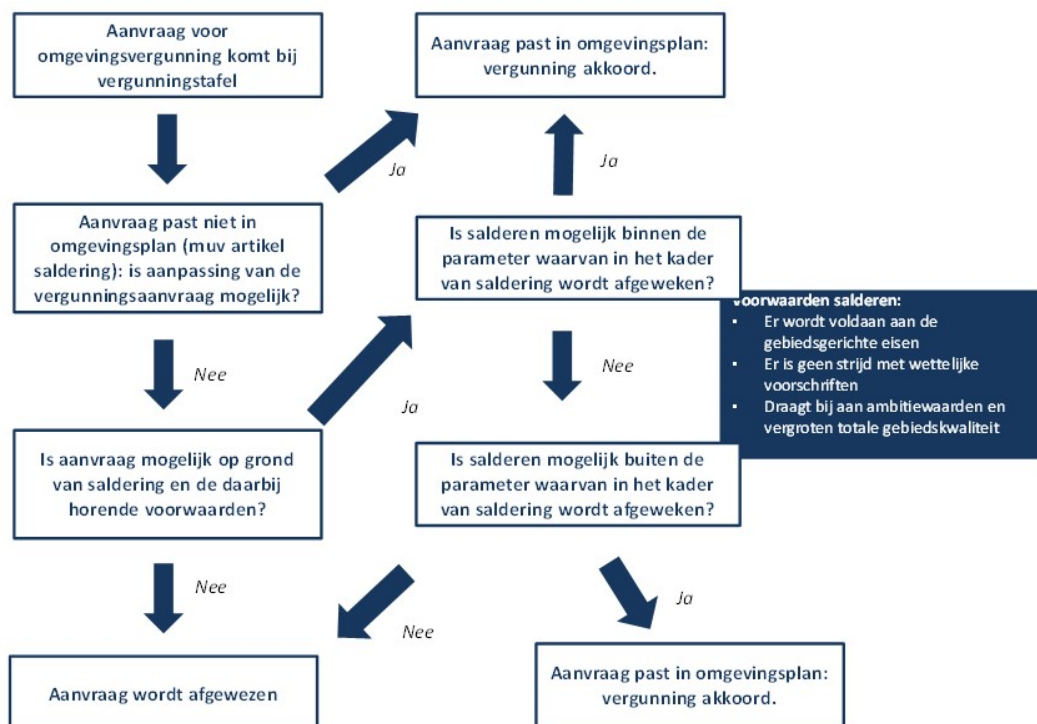
Als saldering binnen het eigen thema niet mogelijk is, dan dient saldering in een ander thema noodzakelijk. Bijvoorbeeld afwijking op de FSI wordt bijvoorbeeld gesaldeerd met extra maatregelen die bijdragen aan een 'gezonde en veilige leefomgeving' (bijv. duurzame energie, circulair bouwen, groene gevels en daken en inrichting buitenruimte).

6.5.5 Wat is de procedure en het samenspel tussen gemeente en initiatiefnemer bij saldering?

Een initiatiefnemer komt in aanraking met de mogelijkheid om te salderen als hij of de gemeente bij de aanvraag constateert dat niet alle basiswaarden, opgenomen in de planregels, worden gehaald. Op dat moment gaan de gemeente en initiatiefnemer verder in gesprek om de mogelijkheden voor saldering binnen het thema waar afwijking aan de orde is te bepalen. Als hier te weinig mogelijkheden voor zijn of de voorgestelde saldering niet in proportie staat tot de afwijking dan dient naar mogelijkheden buiten het thema waarvoor de afwijking aan de orde is, gekeken te worden.

De gesprekken over saldering vinden in hoofdzaak plaats bij de gemeente aan de zogenoemde Omgevingstafel Binckhorst. Hier wordt getoetst of de initiatiefnemer voldoende meerwaarde creëert om te mogen salderen. Aan de omgevingstafel zijn alle relevante disciplines in het kader van een vergunningsaanvraag vertegenwoordigd. Op die manier wordt een integrale afweging geborgd binnen de in het omgevingsplan opgenomen salderingskaders.

In de figuur is de procedure van saldering schematisch weergegeven.



6.5.6 *Experimenteren met het salderingssysteem*

In de botsproeven is specifiek aandacht besteed aan de werking van het salderingssysteem. Daarin is ingegaan op vragen zoals: leidt de saldobenadering tot een meerwaarde voor de gebiedstransformatie? Hoe verhoudt de salderingsmethodiek zich tot rechtszekerheid? Zijn er nog meerdere planregels die voor saldering in aanmerking komen? Is de salderingsmethodiek helder en werkbaar voor zowel de vergunningskamer als de initiatiefnemer? Op basis van de aanbevelingen uit de botsproeven is de huidige systematiek in het ontwerp-omgevingsplan opgenomen.

Het systeem van saldering is een nieuw fenomeen. Andere bekende salderingsmethodieken zijn veelal limitatief en scherper afgebakend. De gemeente experimenteert dan ook met deze salderingsmethodiek. Via monitoring kunnen de beleidsregels bij saldering waar nodig aangescherpt of juist versoepeld worden.

6.5.7 *Leidt saldering tot problemen elders*

Saldering moet leiden tot een netto verbetering van de fysieke leefomgeving. Dat is de centrale doelstelling van de salderingsmethodiek. Als hier niet aan voldaan wordt dan is saldering niet mogelijk. Dit is de eerste waarborg om te voorkomen dat door saldering nadeel ondervonden wordt door (nabijgelegen) bewoners of bedrijven.

Een tweede waarborg is dat de wettelijke waarden niet aangetast mogen worden. Slechts voor enkele specifieke thema's (waarbij geluid het enige milieuthema is) is saldering mogelijk.

Tot slot geldt het proportionaliteitsbeginsel bij de salderingssystematiek. Saldering is alleen mogelijk als sprake is van extra waardecreatie binnen hetzelfde thema of ander thema die in verhouding groter is (meer bijdraagt aan de ambities) dan de afwijking van de basiswaarde.

6.5.8 *Waarom niet voor meer thema's salderen?*

In het omgevingsplan is het mogelijk voor een limitatief aantal aspecten te salderen. In hoofdstuk drie, vier en vijf is te zien dat voor veel thema's geen beleidsruimte is, omdat of aan wettelijke waarden voldaan moet worden of sprake is van ernstige milieueffecten als saldering hierbinnen wel is toegestaan (bijvoorbeeld bij geur). Daarnaast is in veel gemeentelijk beleid al een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Met het opnemen van open normen en de uitwerking in beleidsregels zijn deze afwijkingsmogelijkheden ook in het kader van het omgevingsplan toe te passen. Voorbeelden zijn het afwijken van de gemeentelijke parkeer- en bezonningsnormen. Voor deze thema's is niet aanvullend ook nog een afwijkingsmogelijkheid via saldering opgenomen.

Monitoring vormt een belangrijk onderdeel van het omgevingsplan en de evaluatie van de salderingsmethodiek. Als uit gesprekken, monitoring of nieuw beleid het wenselijk blijkt om voor meer (of minder) thema's saldering toe te staan, kan dit aangepast worden in de beleidsregels.

6.6 Hoe zijn keuzes geregeld buiten het omgevingsplan om?

De actualisatie van de Gebiedsaanpak vormt het kader waarin (vrijwel) alle thema's en nog nader uit te werken aandachtspunten, die niet direct in het omgevingsplan geborgd zijn, een plaats vinden. Het uitgangspunt van de Omgevingswet is dat betrokken belanghebbenden bij de fysieke leefomgeving gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de integrale planontwikkeling en inrichting van de omgeving. De nieuwe Gebiedsaanpak beschrijft daarom de werkwijze die gehanteerd gaat worden om samen met stakeholders de ontwikkeling van de Binckhorst vorm te geven door gezamenlijk invulling te geven aan diverse deelplannen.

De gemeente heeft een regierol om partijen met elkaar in gesprek te brengen. Daarbij is de gemeente zelf één van de belanghebbenden op grond van zijn vastgoed- en grondpositie, maar ook in het waarborgen van publieke belangen (o.a. openbare ruimte en publieke voorzieningen zoals onderwijs). In de samenwerking tussen partijen, die per deelgebied meer of minder intensief kan zijn, worden de bepalingen van het omgevingsplan concreter uitgewerkt in ambities en stedenbouwkundige plannen per deelgebied. De concrete uitwerking wordt vastgelegd in een gebiedspaspoort. De gebiedspaspoorten dienen een integraal product te zijn dat opgesteld wordt in samenspraak met belanghebbenden. Op basis van deze gebiedspaspoorten kunnen grondeigenaren beslissingen nemen over meer vergaande samenwerking in bijvoorbeeld een gezamenlijke grondexploitatie, of kunnen particuliere initiatiefnemers hun eigen kavel verder uitwerken.

De deelgebieden Trekvlizzone en Maanweg worden als eerste ontwikkeld. Voor de Trekvlizzone is reeds een stedenbouwkundig plan en bijbehorende grondexploitatie vastgesteld. De gemeente geeft hier kavels uit door middel van openbare tenderprocedures en door middel van kleinschalig particulier opdrachtgeverschap (kavels voor particulieren). Voor de Maanweg is het opstellen van het gebiedspaspoort opgestart.

Gebiedsbrede acties

Naast de gebiedspaspoorten per deelgebied, worden de volgende gebiedsbrede acties opgepakt:

- A. Het opstellen van een energieplan
- B. Het opstellen van gebiedsspecifieke criteria voor beeldkwaliteit en welstand
- C. Het uitwerken van het ambitiedocument Openbare ruimte voor de Binckhorst in het Handboek openbare ruimte (openbare ruimteplan)
- D. Het inventariseren van de eigendomssituatie, de staat van onderhoud en de vervangingsopgave van de kades
- E. Het maken van een voorzieningenkaart
- F. Het opstellen van een breed mobiliteitsdocument met aandacht voor innovatie, OV, parkeren en langzaam verkeer

De financiering van deze gebiedsbrede acties is geborgd, de planning is dat dit uiterlijk eind 2018 tot besluitvorming op bovenstaande onderdelen leidt. Deze acties worden gezamenlijk met belanghebbenden in het gebied uitgevoerd binnen de kaders van het omgevingsplan

6.7 Monitoring & GIS-systeem

Het flexibele kader van het Omgevingsplan Binckhorst maakt monitoring essentieel. De Binckhorst zal zich komende jaren steeds verder gaan ontwikkelen naar een gemengd woon-werkgebied. Deze

transformatie is al in gang gezet door verschillende initiatieven en investeringen van de gemeente. Een belangrijk onderdeel van de monitoring vormt het GIS-systeem.

6.7.1 GIS-systeem

Hoewel er veel informatie bekend is over de Binckhorst, is deze informatie niet altijd direct te vinden. Deze informatie is afkomstig van verschillende partijen en kunnen ook over zeer uiteenlopende onderwerpen gaan, zoals de ligging van een waterkering (Hoogheemraadschap van Delfland) of rijks- of gemeentelijke monument (Rijksdienst Cultureel Erfgoed/gemeente) of waar de geluidscontouren van bedrijven liggen (Omgevingsdienst Haaglanden). In reguliere bestemmingsplannen wordt een deel van die informatie verwerkt op de verbeelding van het plan. Hiermee ligt de informatie juridisch vast en kan deze pas veranderd worden na aanpassing van het bestemmingsplan, zelfs als overduidelijk is dat de informatie niet klopt of als er veranderingen zijn geweest. Een verbeelding geeft dus niet altijd de actuele informatie over een gebied. Dit kan anders.

De gemeente heeft daarom een dynamisch GIS-systeem ontwikkeld waar altijd de laatste stand van zaken is te vinden. Hier kunnen initiatiefnemers, bewoners en andere belanghebbenden informatie vinden over hun woon- en leefomgeving. In dit GIS-systeem is alle relevante informatie over de Binckhorst opgenomen. Een deel van de informatie is basis- of achtergrondinformatie zoals een topografische kaart of de basisadministratie gebouwen. Het andere deel geeft inhoudelijke informatie zoals de ligging van archeologische verwachting. Maar ook de huidige en referentiesituatie zoals in het OER en deze aanvulling is beschreven, verouderen snel in een dynamisch gebied als de Binckhorst. Daarom is het belangrijk dat deze informatie steeds wordt bijgewerkt om te zorgen voor een actueel systeem. Het GIS-systeem zorgt voor actuele informatie over de referentiesituatie op dat specifieke moment. Daarmee wordt ook mogelijk om de gebruiksruimte bij te houden in het GIS-systeem.

Gebruiksruimte is het totaal aan mogelijkheden dat nog resteert voor ontwikkelingen in de Binckhorst. In het GIS-systeem wordt deze gebruiksruimte op gebiedsniveau bijgehouden. Een 'dashboard' met meters geeft inzicht in de invulling van het gebied. Hoeveel van de maximale 5.000 woningen zijn al gebouwd, voor hoeveel woningen is al een omgevingsvergunning verleend of aangevraagd en voor hoeveel woningen is een reservering ingediend? Hiermee weten gemeente én initiatiefnemer te allen tijde hoeveel gebruiksruimte nog beschikbaar is. Een initiatiefnemer kan op die manier direct zien of zijn initiatief nog past en met welke aandachtspunten hij rekening moet houden. Het GIS-systeem draagt daarmee bij aan een vermindering van (onnodige) onderzoekslasten.

6.8 Monitoring: cruciaal voor de werking van het omgevingsplan

Hoewel er al veel bekend is over nieuwe initiatieven is het onmogelijk om te voorspellen hoe de transformatie exact gaat verlopen. Niet alleen is dit afhankelijk van de markt die grotendeels aan zet is om met nieuwe initiatieven te komen, ook zullen zich in de komende jaren veranderingen voordoen die nog nu niet zijn te voorspellen. Hierbij kan gedacht worden aan technologische ontwikkelingen (zoals smart mobility) en ruimtelijke ontwikkelingen (vertrek van bedrijven). Daarnaast worden er ook steeds meer initiatieven gerealiseerd en moet in de praktijk blijken hoe het Omgevingsplan Binckhorst als richtinggevend kader functioneert en of de gestelde ambities voor de Binckhorst gehaald worden. Indien blijkt dat de ambities niet gehaald worden, is het de

vraag of ze wel realistisch zijn en actueel blijven. Een vinger aan de pols is daarom essentieel. De verplichting tot monitoring is daarom ook geborgd in de regels van het omgevingsplan.

Doel van monitoring

De doelstelling van de monitoring is tweeledig. Met de monitoring wordt gewaarborgd dat de gestelde ambities in het Omgevingsplan Binckhorst en de geactualiseerde versie van de Gebiedsaanpak ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Deze vormen samen de stip aan de horizon voor de getransformeerde Binckhorst. Deze toekomst is er niet vanzelf. Aankomende jaren zal stapje voor stapje de Binckhorst verder worden getransformeerd. De monitoring geeft in dat proces inzicht in de mogelijkheden die nog resteren in het Omgevingsplan Binckhorst. Dit wordt de gebruiksruimte genoemd. Deze gebruiksruimte wordt bijgehouden in het GIS-systeem en is voor een ieder inzichtelijk. Op deze manier kunnen initiatiefnemers ook gedurende de planperiode duidelijkheid verkrijgen of bepaalde activiteiten zoals wonen of horeca ook nog mogelijk zijn.

Monitoring geborgd in het omgevingsplan

De verplichting tot monitoring is geborgd in het omgevingsplan. In de regels van het omgevingsplan (bijlage 2) is vastgelegd welke onderdelen van het omgevingsplan gemonitord worden en hoe vaak deze monitoring plaatsvindt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het monitoren van de gebruiksruimte, maar ook milieuaspecten die in de regels zijn geborgd. Daarnaast zijn in bijlage 2 bij het omgevingsplan de mogelijke maatregelen beschreven die college en/of raad kunnen nemen op het moment dat knelpunten uit de monitoring naar voren komen.

Monitoring op verschillende niveaus

De uitwerking van de doelstelling van de monitoring zorgt ervoor dat er op verschillende niveaus wordt gemonitord. Op het niveau van initiatiefnemer wordt er continu gemonitord zodat er dagelijks inzicht is in de stand van zaken. Ook wordt gemonitord op het niveau van beleidsdoelen en het halen van de ambities voor de transformatie. Hierbij geven het monitoringssysteem en de daarbij behorende evaluatie inzicht in de gehaalde en nog te behalen doelen. Deze monitoring vindt plaats over een langere periode en geeft inzicht voor de gemeente of bijsturing nodig is.

Bijsturen mogelijk

Bijsturen betekent dat bijvoorbeeld tussentijds uitgangspunten moeten worden bijgesteld (beleidswijzingen worden verwerkt in de beleidsregels of salderingsmogelijkheden worden uitgebreid of beperkt). Bij sterk afwijkende of veranderende omstandigheden kan zelfs het Omgevingsplan Binckhorst worden aangepast (uiteraard wordt dan een inspraakprocedure gevoerd). Bijsturen kan echter ook betekenen dat de gemeente haar eigen grondposities in het gebied gebruikt om bijvoorbeeld voor het gebied noodzakelijke voorzieningen te realiseren die niet door de markt worden opgepakt. Dit sluit goed aan op de systematiek van de Omgevingswet en geeft bestuurders de mogelijkheid om de 'vinger aan de pols' te houden. Monitoring is als het ware de spil in het geheel om te zorgen dat het proces op koers blijft om zodoende het einddoel dichterbij te brengen.

Monitorings- en evaluatierapport

De dagelijkse monitoring middels het GIS-systeem en andere informatiebronnen vormen de puzzelstukjes die samen een beeld geven van de veranderende Binckhorst. Het college legt minimaal één keer per jaar deze puzzel en bekijkt of de stip aan de horizon dichterbij komt. Worden de ambities voor de Binckhorst wel gehaald?

Jaarlijks wordt een monitorings- en evaluatierapport opgesteld, waarin het college aan de raad rapporteert hoe de transformatie van de Binckhorst verloopt. Indien knelpunten worden gesignaleerd zal het college voorstellen doen voor maatregelen, dan wel de raad informeren over de door het college genomen maatregelen. Hierbij kan worden gedacht aan het aanpassen van de beleidsregels of het bieden van meer of minder mogelijkheden tot saldering. Ook worden de ambities geëvalueerd, wat kan leiden tot een andere sturing vanuit de gemeente. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de gemeente actief gaat sturen door het inzetten van gemeentelijk eigendom.

In de regels (bijlage 4) staan de planregels met betrekking tot monitoring opgenomen. Hierin zijn het doel, wijze, frequentie en mogelijke maatregelen (achter de hand) opgenomen. Daarnaast staat in bijlage 2 van de beleidsregels de wijze van monitoring van de ambities beschreven.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

www.anteagroup.nl

Copyright © 2018

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.