



Den Haag

Retouradres Postbus 12655, 2500 DP Den Haag

[Geanonimiseerd]

Datum

16 juni 2023

Onderwerp

Toekenning reservering gebruiksruimte Omgevingsplan Binckhorst ter plaatse ter plaatse van Orionstraat 1 en Wegastraat 34 (Orion & Artemis)

Uw brief van

-

Ons kenmerk

202221376/8667397

Contactpersoon

[Geanonimiseerd]

Telefoonnummer

[Geanonimiseerd]

E-mailadres

[Geanonimiseerd]

Aantal bijlagen

diverse

Geachte mevrouw/mijnheer,

Op 16 november 2022 hebben wij uw verzoek ontvangen voor reservering gebruiksruimte voor het bouwen van 180 woningen 4500 m2 bedrijfsverzamelgebouw met ondergeschikte kantoren en ondergeschikte horeca, parkeren en 450 m2 maatschappelijke dienstverlening ter plaatse van Orionstraat 1 en Wegastraat 34 (Orion & Artemis).

Tijdens de behandeling van uw verzoek om reservering hebben wij vastgesteld dat op basis van de beoordeling en ingewonnen adviezen uw verzoek om reservering wordt toegekend.

Aan deze toekenning zijn voorwaarden en aanwijzingen voor het uitwerken van de aanvraag om omgevingsvergunning toegevoegd, welke zijn opgenomen in de bijlage I. Daarnaast hebben wij in bijlage II de beoordeling van het aanvullende windhinderonderzoek opgenomen.

Wij wijzen u erop dat de reservering moet worden opgevolgd met een aanvraag omgevingsvergunning. Dit betekent momenteel dat uiterlijk op 28 juni 2023 een omgevingsvergunning moet zijn ingediend. Zoals reeds besproken bestaat er de mogelijkheid deze termijn te verlengen. Wij ontvangen dan graag tijdig een gemotiveerd verzoek hiertoe.

Voor een overzicht van de toetsing aan de bepalingen van het Omgevingsplan Binckhorst en de daarbij behorende beleidsregels verwijzen wij u naar de bijlage bij deze brief.

Wij wijzen u erop dat de in de bijlage genoemde tekortkomingen en aandachtspunten moeten worden verwerkt of aangepast om daadwerkelijk aan de randvoorwaarden van het Omgevingsplan Binckhorst te kunnen voldoen.

Besluit

Uw verzoek om reservering is op grond van artikel 5, lid 1, onder c van het Omgevingsplan Binckhorst toegekend.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk

202221376/8676207

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

namens dezen:

Teammanager vergunningen, afdeling Vergunningen & Toezicht

[Geanonimiseerd]

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? Dan kunt u een bezwaarschrift indienen. Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de bekendmaking van het besluit naar:

Burgemeester en wethouders van Den Haag
AWB/bezwaar
Postbus 12 600
2500 DJ DEN HAAG

In het bezwaarschrift moet het volgende staan:

- naam en adres;
- de datum en handtekening;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt (stuur een kopie mee of noem het kenmerk);
- de argumenten voor bezwaar;
- dient u namens iemand anders het bezwaar in? Stuur dan een volmacht mee.

Op www.denhaag.nl/bezwaar vindt u meer informatie. Via de site kunt u ook een digitaal bezwaarschrift indienen. Bij een spoedeisend belang kunt u een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de rechtbank Den Haag.

Bijlage I - Toetsing op definitief 12-wekendocument

Hierna wordt verder ingegaan op de diverse onderdelen welke niet voldoen of welke aangepast dienen te worden.

Artikel 7.2.1. sub a t/m e – Geluidbelasting

Op pagina 6 van de memo van Aveco de Bondt *Ontwerp Nieuwbouw Orionstraat Den Haag* d.d. 22 maart 2023, kenmerk 223961_AdB_MEM_0001_v2.0, wordt verwezen naar het akoestische onderzoek opgesteld door Dethmers geluidadvies, d.d. 7 maart 2023. Dit rapport heeft de status 'voorlopig'. De memo bevat een overzicht van de bevindingen uit dat rapport. Bij het definitieve ontwerp dient rekening te worden gehouden met de genoemde aandachtspunten.

Tevens is het volgende vermeld:

De gemeente Den Haag heeft aangegeven, dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening uitsluitend de parkeergarage naast het gebouw onderzocht dient te worden in akoestisch opzicht om te controleren of het door deze parkeergarage gegenereerde geluid geen overschrijding veroorzaakt bij de woningen in het ontwerp. Dit onderzoek wordt in een later stadium uitgevoerd.

Bovenvermelde (definitieve) rapportages moeten bij de aanvraag omgevingsvergunning worden overgelegd.

Artikel 7.2.1. sub g – Bodem

Door SGS is een verkennend bodemonderzoek verricht. In het rapport d.d. 8 augustus 2022, kenmerk 25.22.00297, staat de volgende conclusie:

De historische verontreiniging met minerale olie is in het huidige onderzoek opnieuw aangetroffen. Gezien deze verontreiniging nog niet horizontaal of verticaal is afgeperkt wordt aanbevolen om een nader onderzoek conform de NTA5755 uit te voeren om de ernst en omvang van de verontreiniging vast te stellen.

Dit rapport is al bij het vorig ontwerp ingediend.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal volgens de initiatiefnemer een onderzoeksrapport conform de NTA5755 worden overlegd met eenduidige uitgangspunten.

In het rapport staat nog het volgende:

Tijdens de werkzaamheden is in de bodem een bijmenging met puin waargenomen. Er zijn derhalve drie indicatieve grondmengmonsters samengesteld en geanalyseerd op asbest. Vanwege vertraging in het laboratorium laten de resultaten nog even op zich wachten. Indien de resultaten bekend zijn, worden deze in dit rapport aangevuld en wordt het rapport opnieuw toegezonden. Gezien het tijdstip van publicatie van het rapport zouden de gegevens al lang beschikbaar moeten zijn.

Na ontvangst zullen de diverse rapporten worden beoordeeld

Artikel 7.2.1. sub l, m, aa t/m ac / Artikel 14.2.1 sub a, b, f – Externe veiligheid

Bijlage 1 van de *Memo externe veiligheid risicobeschouwing Binckhorst en Supernovaweg* d.d. 24 april 2023, kenmerk 0480246.100, voegt niets toe aan de - verder correcte - analyse. Voor verschillende projecten in de Binckhorst zijn omgevingsvergunningen verleend. De gegevens, met inbegrip van de populatie van deze gebouwen, zijn bekend.

De garage is volgens de beschrijving per laag op de buitenlucht geventileerd en voorzien van inductieventilatoren, die op een specifieke configuratie aan het plafond bevestigd worden, om zodoende een continue gelijkmatige luchtbeweging te realiseren. Het systeem wordt gestuurd door een CO- / LPG-detectiecentrale. Detaillering van de gevels ter plaatse van de parkeerlagen ontbreekt. In de aanvraag omgevingsvergunning moet duidelijk worden in welke mate de gevels van de parkeergarage zijn opengewerkt.

Bij een brandmelding zullen de ventilatoren uitgeschakeld worden en worden de brandwerende rolschermen dicht gestuurd. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal door de Veiligheidsregio worden getoetst of dit acceptabel is.

De parkeerlagen grenzen aan verblijfsruimten. De scheidingswanden moeten behalve brandwerend ook gasbelemmerend worden uitgevoerd.

Met de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) geldt sinds 10 maart 2020 de verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur (loze leidingen). Voor de woonfuncties betreft dit elk parkeervak; voor de commerciële functies tenminste één op de 5 parkeervakken. Dit is ook geregeld in Afdeling 5.4 van het Bouwbesluit 2012.

In het Besluit bouwwerken leefomgeving wordt deze verplichting opgenomen. Aanvullend gelden de volgende eisen:

- Oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd uitgeschakeld kunnen worden;
- De oplaadpunten en uitschakelvoorziening moeten bij de toegang van de parkeergarage worden aangegeven;
- Oplaadpunten in een parkeergarage moeten voldoen aan mode 3 of mode 4 als bedoeld in NEN 1010.

In de IFV-publicatie Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen wordt meer informatie gegeven over deze laadpalen.

Een elektrisch voertuig wordt gedefinieerd in artikel 722.2.1 van de norm NEN 1010:2020 en in de norm NEN-EN-IEC 61851-1:2011.

Tevens moet zijn voldaan aan de gemeentelijk randvoorwaarden ten aanzien van het feitelijk beschikbaar zijn van laadpunten bij het opleveren van het complex.

In de aanvraag omgevingsvergunning moet hierin inzicht worden geboden.

Artikel 7.2.1 sub n – Bestaande bedrijven

In de notitie *Bedrijven en milieuzonering Orion & Artemis* d.d. 24 april 2023 wordt nader ingegaan op de bestaande bedrijven in de omgeving van het plan.

Met betrekking tot de nog te realiseren parkeergarage aan de Wegastraat 44 staat het volgende:

Het is niet bekend of de dakconstructie van de parkeergarage open of dicht zal worden uitgevoerd. Het lijkt erop dat de voor- en achtergevel open is, waardoor de ventilatie van de parkeergarage via deze gevels gaat. Daardoor komt er vermoedelijk geen luchtverversingsapparaten op het dak te staan van de parkeergarage.

In de uitwerking wordt vervolgens uitgegaan van de mogelijke aanwezigheid van afzuiginstallaties.

Een deel van de parkeergarage (kelder en begane grond) wordt mechanisch geventileerd. De afzuiginstallaties staan in een aparte ruimte aan de oostzijde van de kelder. De ventilatieschacht reikt tot het dak. De afstand van de uitonding tot het bouwplan is maximaal. Daarmee is geen overlast te verwachten. De appartementen in het blok “100%-sociaal” zijn daarmee maatgevend.

Er wordt niet ingegaan op de bedrijvigheid in de percelen Orionstraat 2 en Komeetweg 1 (Mood 4 Food Catering & Events) en Orionstraat 4. De uitmondingen in het dak zijn in het midden van het pand (halverwege de Orionstraat en de Komeetweg) gesitueerd.

Artikel 7.2.1 sub o – Geluidgevoelige functies

Er moet voldaan worden aan de richtafstanden uit tabel 2 van het Omgevingsplan Binckhorst (maximale zone van 10 meter voor geluid). Op dit moment is er geen inzicht in de aard van de bedrijven in de plint van de nieuwbouw. Gelet op de constructiehoogte (5 m) van de eerste twee bouwlagen is vestiging van bedrijven behorende tot milieucategorie 3.1 (of zelfs hoger) denkbaar. Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet meer duidelijkheid worden geboden in de aard van de bedrijven (eventuele beperkingen die vanuit de ontwikkelaar worden opgelegd).

Artikel 7.2.1. sub q – Trillinghinder en lichthinder

Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal inzicht moeten worden geboden in de toegepaste funderingstechniek (heien, boorpalen, damwanden) en de verlichting in de bedrijven en ter plaatse van de groene daken.

Er dient ook rekening te worden gehouden met de nabijgelegen begraafplaats.

Artikel 7.2.1 sub r t/m t – Geur

In het rapport van Buro Blauw Geuronderzoek ruimtelijke onderbouwing Orionstraat Den Haag, van maart 2023, wordt het geurvraagstuk besproken en wordt getoetst aan de beleidsregels van de provincie Zuid-Holland en de planregels van het Omgevingsplan Binckhorst.

In het rapport wordt uitgebreid ingegaan op de Haagse Asphaltcentrale (HAC). Dit bedrijf is echter, vanwege de geurproblematiek, inmiddels opgeheven en de installaties gesloopt. Ten aanzien van het dierencrematorium aan de Orionstraat 8 wordt aangegeven dat hiervoor de meldplicht op grond van de Wet milieubeheer geldt en alleen stofemissies uit de schoorsteen relevant zijn.

Uit een recente beoordeling van de ODH is vastgesteld dat sprake is van een inrichting type B (niet vergunningplichtig) hoewel in het verleden een omgevingsvergunning voor dit bedrijf is verleend. Dierencrematoria vallen sinds 1 januari 2016 onder het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Dierencrematoria cremeren gezelschapsdieren en huisdieren, zoals honden, katten, fretten en hamsters. De voorschriften uit het Activiteitenbesluit zijn niet van toepassing op de destructie van kadavers van landbouwhuisdieren. Het kadaver van een paard (een landbouwhuisdier) mag wel worden verbrand in een erkend huisdierencrematorium.

In de definitieve rapportage kan ook het nieuwe crematorium op de Begraafplaats Sint Barbara meegenomen te worden.

Voor het dierencrematorium is door Olfasense in 2019 een geuronderzoek uitgevoerd.

In het rapport *Geuronderzoek Haaglanden Huisdieren Crematorium Den Haag* d.d. 26 september 2019, kenmerk KUCO19A2, wordt geconcludeerd dat in een groot gedeelte van de omgeving de geurbelasting dusdanig gering is, dat de geur van het crematorium naar verwachting in het geheel niet zal worden waargenomen. De geurbelasting is echter ook afhankelijk van de hoogte van de nieuwbouw. Het verdient daarom sterk aanbeveling om door Olfasense ook de invloed op de nieuwbouw (Orion & Artemis) te laten onderzoeken.

Artikel 7.2.1 sub ae – Luchtkwaliteit

Er wordt verwezen naar het stikstofonderzoek (zie hierna) maar dat heeft hier niets mee te maken.

Er zal sprake zijn van NIBM, maar dit moet worden aangetoond. Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient een onderzoek met betrekking tot de bijdrage aan de luchtverontreinigende stoffen (fijnstof en stikstofdioxide) te worden overgelegd.

Artikel 7.2.1. sub ae – Natura 2000/Stikstofdepositie

Berekeningen zijn uitgevoerd met het meest recente rekenmodel, voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase. De uitkomsten zijn beschreven in de memo *Stikstofberekening* d.d. 20 maart 2023, kenmerk X-BWTE-MEM-0.

Voor het bepalen van het aantal transportbewegingen is uitgegaan van de CROW-publicatie en 5.328 m² maakindustrie en 720 m² kantoor. Op basis van het planboek is het areaal maakindustrie (inclusief laag in de woontoren) 5.969 m². Op basis van de werktuigbouwkundige installaties wordt rekening gehouden met twee horecafuncties. Het is onduidelijk of het plan voorziet in horeca.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet meer duidelijkheid wordt geboden met betrekking tot het commerciële programma.

Artikel 7.2.2. sub h t/m k – Transport gevaarlijke stoffen

Het plan grenst niet aan een ontheffingsroute gevaarlijke stoffen.

In de aanvraag omgevingsvergunning dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe de mechanische ventilatie in het complex afschakelbaar wordt uitgevoerd met het oog op een calamiteit op de A4 met een tankwagen met giftige gasen of vloeistoffen.

Artikel 7.2.7 / Artikel 14.2.2 sub b – Richtafstanden t.a.v. activiteit exploiteren nieuw bedrijf

Op dit moment is er geen inzicht in de aard van de bedrijven in de plint van de nieuwbouw. Gelet op de constructiehoogte (5 m) van de eerste twee bouwlagen is vestiging van bedrijven behorende tot milieucategorie 3.1 (of zelfs hoger) denkbaar.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet meer duidelijkheid worden geboden in de aard van de bedrijven (eventuele beperkingen die vanuit de ontwikkelaar worden opgelegd).

Ook voor de bedrijven in de woontoren dient rekening te worden gehouden met mogelijkheden voor het separaat afvoeren van ventilatielucht.

Op basis van de werktuigbouwkundige tekeningen is er een schacht voorzien over de volle hoogte van de plint en de woontoren ten behoeve van de afvoer van bak- en frituurdampen vanuit te realiseren horeca.

Artikel 7.2.1 sub i / Artikel 14.2.1 sub d – Parkeergelegenheid

De bepaling van de parkeerbehoefte is conform de geldende normen en uitgaand van dubbelgebruik, aangeleverd (bijlage Goudappel 16-3-23). De bepaling van de parkeerbehoefte door de gemeente sluit niet geheel aan op de parkeerbehoefte zoals door Goudappel berekend, 112 plaatsen waarvan 12 voor deelauto's op het maatgevende moment.

In het plan zit een garage met 116 plaatsen om te voorzien in parkeren op eigen terrein.

T.a.v. de inrichting van de garage is dit op een aantal aspecten nog niet akkoord waarmee niet zeker is of geheel kan worden voorzien in parkeren op eigen terrein op basis van de gemeentelijke normen.

- Bochten: Volgens de NEN moet bij een enkele rijstrook de bochtstraal in parkeergarages een binnenmaat hebben van ten minste 3 meter en een buitenmaat van ten minste 7,80 meter. In de bijlage van Heijmans blijkt bij rijcurve 7 dat deze bocht niet haalbaar is. Deze bocht moet echter door elke automobilist, die naar de 3e, 4e en 5e verdieping wil, gemaakt worden (mogelijk zo'n 100 automobilisten per dag) en dat de bocht om weer van de verdiepingen omlaag te komen als 'zeer krap' is bestempeld (ook 100+ automobilisten per dag). Dit dient te worden aangepast.
- De NEN2443 is gericht op personenauto's maar er is daarin geen richtlijn gegeven voor grotere voertuigen/busjes/ambulances. Rijcurves 1 t/m 6 uit de bijlage Heijmans hebben betrekking op de 1e (parkeer)verdieping met busjes. Deze vereisen stuurkunst en ook redelijk wat achteruit rijden/steken met de busjes. De indeling van de 1e verdieping is op de tekening van Heijmans is ook anders dan op de tekening uit de Tekenset (097 20230322). Dat zit 'm in de locatie van de technische ruimte, maar ook de parkeervakken aan de straatzijde. Graag uitsluitsel over de juiste tekening en de haalbaarheid van de parkeermanoeuvres.
- Stijgpunt/hellingbaan: Voor een niet-openbare parkeergarage mag de helling maximaal 20% zijn. Dat is in het ontwerp toegepast. Dit is vrij steil. Bij een helling die steiler is dan 14% moeten verplicht overgangshellingen worden ingepast. Dat is in de tekeningen (van de Tekenset op sharepoint) opgenomen, hoewel maatvoering ontbreekt. De overgangshelling aan de voet is een hele wielbasis (2,77 meter) lang en de overgangshelling aan de top is een halve wielbasis lang (zo'n 1,38 meter). Doorgaans is de overgangshelling half zo steil als de reguliere helling. Hier zou dat dus 10% zijn. Er is echter geen doorsnede aangeleverd van de hellingbaan of andere documentatie waaruit blijkt welke afmetingen en hellingspercentages de onderdelen van de helling hebben. Dat geldt zowel voor de begane grond bij de in/uitrit van de parkeergarage (en aansluiting op de openbare ruimte) als voor de hellingbanen om naar de overige verdiepingen te komen. Dit dient te worden aangeleverd.
- Algemeen. De parkeergarage is op minimale maten gedimensioneerd en kan door de eindgebruiker als krap worden ervaren. Als een auto bijvoorbeeld wat uit het vak steekt, zorgt

dit voor hinder voor andere gebruikers. De NEN richtlijnen dateren uit 2013 en het vermoeden is dat de huidige gemiddelde auto al wat ruimer is in formaat.

De onderbouwing van de stallingsbehoefte voor fietsen en scootmobielplaatsen voor alle functies is voldoende en conform de geldende normen/het bouwbesluit aangeleverd (bijlage Goudappel, 16-3-23). In het plan zit een niet-openbare stallingsruimte van 489 plaatsen waarvan 290 in een laag rek, een zone voor bakfietsen en fietsen met een afwijkende maat, een ruimte van 42 m² voor scootmobielen en een openbare stalling met 46 plaatsen voor bezoekers en werknemers. Daarmee wordt volgens de normen voorzien in voldoende stallingsplaatsen op eigen terrein. De stalling ligt op maaiveld en is vanaf twee zijden goed te bereiken. De maatvoering van de inrichting van de stalling dient nog te worden aangeleverd om adequate toetsing mogelijk te maken.

Artikel 7.2.1 sub p – Openbare ruimte

De beoogde ingrepen in de openbare ruimte, de bereikbaarheid van het plan en de routes en logistiek in en rond het plan zijn in beeld gebracht (Planboek en bijlage Goudappel 16-3-23).

De entrees van de woningen en van de commerciële voorzieningen zijn goed bereikbaar met voldoende ruimte “voor de deur”. De stalling is aan twee zijden bereikbaar. Het gebruik van een deel van de parkeerstrook in de Orionstraat voor laden en lossen voor dit plan is akkoord.

De optie voor een laad-losplaats aan de overzijde in de Wegastraat is niet akkoord. Vraag is om een multi-purpose plaats nabij de hoofdingang te maken voor (Kiss and Ride, minder validen, korte stops). Voor de parkeergarage dient één opstelplaats aanwezig te zijn om de hinder voor de voetganger en ander verkeer te beperken (ook bij een speedgate is het ongehinderd inrijden geen zekerheid). Ook dient de aanmelding voor het inrijden zodanig te zijn dat er geen elementen in de openbare ruimte nodig zijn.

Er ontbreekt nog het plan voor de herinrichting van de gemeentelijke openbare ruimte en in hoeverre dit aansluit op het voorliggende plan.

Artikel 7.2.1 sub w – Afvalwatertransport en -verwerking

De hoeveelheid afvalwater neemt toe als gevolg van het initiatief. Daarentegen zal de afstroming van hemelwater naar het vuilwaterriool afnemen. Er dient bij de afdeling riolering van de gemeente goedkeuring te worden gevraagd of de capaciteit van de riolering voldoende is om het afvalwater te kunnen verwerken. Dit om te voorkomen dat de kans op overstorten op het oppervlaktewater toeneemt.

Er wordt een gescheiden stelsel voor vuilwater en hemelwater aangelegd, dat is akkoord.

Artikel 7.2.1 sub x – Waterhuishouding

De verharding neemt (volgens de ingevulde watersleutel) af met circa 101 m² en dat heeft een positief effect op het watersysteem. De wateropgave vanuit de watersleutel betreft circa 13 m³. Op basis van de 50 mm eis (klimaatadaptatie) dient meer hemelwater vastgehouden en vertraagd afgevoerd te worden. De grootste wateropgave tussen watersleutel en wegwijzer is maatgevend, in dit geval de 50 mm eis. In totaal wordt 150 m³ hemelwater opgevangen en vertraagd afgevoerd d.m.v. vasthouden op de daken. (zie voor verdere beoordeling Klimaatadaptatie artikel 7.2.1. sub y).

Let op (algemeen)

- Voor het onttrekken en infiltreren van grondwater is een melding en/of watervergunning benodigd van het Hoogheemraadschap van Delfland (apart van de aanvraag omgevingsvergunning gemeente). Het onttrekken en infiltreren van grondwater dient te voldoen aan de Beleidsregel Grondwateronttrekkingen en infiltraties en het overige vigerende beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland.
- Voor alle (eventuele) lozingen op het oppervlaktewater en onttrekking (inname) vanuit het oppervlaktewater is ook afstemming danwel melding/watervergunning benodigd van het Hoogheemraadschap van Delfland. Dit geldt zowel voor de uitvoeringsfase als eindsituatie.

Artikel 7.2.1 sub p – Inrichting van de openbare ruimte

Opstelruimte aan Wegastraat niet akkoord, zie opmerkingen onder Parkeergelegenheid. Fietsnietjes zijn toegestaan, alleen als ze gebruikt worden in zeer beperkte mate – het is geen alternatief voor inpandig stallen. De oplossing moet gezocht worden in het ontwerp van de toegang en toegankelijkheid van de fietsenstalling. Het aannemelijk en uitnodigend maken van het gebruik is de ontwerpopgave. De post/pakketjes entree aan de Siriusstraat kan een probleem opleveren met het stallen van bezorgvoertuigen, bakfietsen en scooters. Kijk of daar in het gevelontwerp en met een mogelijk grotere inham van de gevel op die plek ruimte voor gevonden kan worden, zodat de bomen en de doorloop- en ontmoetingsruimte op het trottoir beschermd/ontzien/vrijgehouden worden. De ophaal/bezorgvoertuigen zouden in de flexstrook aan de Orionstraat kunnen stallen maar mogen het ophalen van het huishoudelijk afval niet hinderen. Venstertijden kunnen hier mogelijk bij helpen.

Artikel 7.2.1 sub y - Klimaatadaptatie

Zie ook opmerkingen onder Waterhuishouding.

Aandachtspunt is de dikte en draagkracht van de constructie. En de bewatering van het groen (ook voor de brandweer belangrijk).

Artikel 7.2.1 sub ad – Afvalinzameling

Het voorstel is conceptueel getoetst door HMS en DSB voor bereikbaarheid en methode. Uitwerking in afstemming graag.

Afval opstellen en ophalen vanaf een flexstrook is afgestemd met HMS. Ideaal zou zijn als ook het logistieke verkeer voor de bedrijvigheid hier zou opstellen maar de beschikbaarheid voor het opstellen en afhalen van afval moet geborgd zijn.

Artikel 7.2.2 sub e / Artikel 14.2.1 sub n – Windklimaat

Overschrijding van toegestane kans op windhinder in openbare ruimte moet worden uitgewerkt tot minimaal ‘matig’ in voorgesteld ontwerp en gebruik, mogelijk in samenhang met het ontwerp voor de openbare ruimte door de gemeente (zoals besproken). Zie bijlage II.

Artikel 7.2.3 sub b / Artikel 14.2.1 sub l – Grondroering planologisch relevante leidingen

In document Aanvulling planboek openbare ruimte, staat dat de profielen van de kabels en leidingen exact zijn overgenomen uit het handboek openbare ruimte. Men heeft de huidige locaties van de kabels en leidingen aangegeven. Gevraagd wordt de toekomstige kabels en leidingen profielen welke inspelen op de aangepaste erfgrenzen. Dit punt nader uitwerken voor de aanvraag omgevingsvergunning.

Artikel 7.2.1 sub u – Sociale veiligheid

- De overgang van daktuin naar privéruimte (waaronder private buitenruimte) is niet duidelijk. Hierdoor kan de sociale veiligheid niet worden beoordeeld.
- In relatie tot sociale veiligheid dient te worden aangetoond dat het niet mogelijk is om vanaf de daktuin op het dak van de naastgelegen kavel te komen.
- Een verlichtingsplan ontbreekt. De verbeeldingen en openbare ruimte tekeningen bieden voldoende ruimte en vertrouwen om dit in een latere projectfase uit te werken.

Toelichting op opmerking verlichtingsplan: De eerste ideeën over gevelverlichting op de impressies (goed verlichte entreehal en verlichting op de penanten) zijn geloofwaardig als aanvulling op de gemeentelijke straatverlichting in het kader van sociale veiligheid. De raampartijen zijn groot en kunnen met binnenverlichting de sociale veiligheid buiten vergroten. Afhankelijk van de openingstijden, kunnen activiteiten in de avond bijdragen aan de sociale veiligheid.

Artikel 7.2.2 sub a t/m c / Artikel 14.2.1 sub h t/m j – Ruimtelijk kader

INLEIDING

Dit plan wijkt qua programma af van de eerder aangevraagde reservering (met uitzondering van de 180 woningen). De eerdere aangevraagde reservering omvat -naast de 180 woningen en parkeren- 4500 m² bedrijfsverzamelgebouw met ondergeschikte kantoren en ondergeschikte horeca en 450 m² maatschappelijke dienstverlening.

Op hoofdlijnen is het plan akkoord. Er is veel aandacht besteed aan de compleetheid van de documenten. Voor een volledige beoordeling is een ontwerp nodig voor de daktuin, zoals ook is aangegeven bij de ontvankelijkheidstoets.

TOETSING RUIMTELIJK KADER

1. Ruimtelijke kwaliteit woon-, werk en leefgebied

Verankering maakindustrie

Het gebouw geeft een goed antwoord voor de maakindustrie van de Binckhorst. Het werkprogramma (voornamelijk in de stedelijke laag) biedt ruimte voor verschillende grote makers door passende verdiepingshoogten, grotere vloerbelastingen en ruimte om (bestel)bussen te parkeren in de parkeergarage.

Ook de ruimte voor makers i.c.m. met een woning (zgn. woon-werk units) op de 17e-18e verdieping is een interessant concept. Wel moet voorkomen worden dat deze speciaal gereserveerde ruimte voor werken in de toekomst woonruimte zou kunnen worden. Ten alle tijde moet het concept in enige vorm in stand gehouden worden. Dit moet op een of andere manier geborgd worden. Zie ook punt 6: Functiemenging.

Openbare ruimte maatwerk

- Wegastraat: voldoet niet aan HOR-B: de ruimte voor 24,5 meter is niet beschikbaar. De rooilijnen van projectzijde zijn bepaald door naastliggende projecten. Aan de overzijde zijn bedrijven gevestigd. Het trottoir aan projectzijde is 6,5 meter en is akkoord.
- Siriusstraat: voldoet niet aan HOR-B: de ruimte voor 24,5 meter is niet beschikbaar. Akkoord met maatwerkprofiel.
- Orionstraat: voldoet niet aan HOR-B: de ruimte is niet beschikbaar. Akkoord met maatwerkprofiel.

Ruimtelijk onderbouwing hoogbouw:

Het plan bestaat uit twee delen: een stedelijke laag van circa 18 meter hoog en een hoogteaccent tot een hoogte van 74 meter. De stedelijke laag sluit aan op bestaande plannen in dit deel van de Binckhorst, o.a. Wegapunt en Pegasus. De hoogte van de stedelijke laag reageert op de hoogtes van de omliggende gebouwen waardoor het gebouw zich voegt in de context.

De positie van de voorgestelde toren op de noordwesthoek zorgt ervoor dat het langwerpige kavel diagonaal 'opgespannen' wordt tussen twee hoogbouwvolumes aan de Wegastraat. Het hoogteaccent staat met 3 meter terug uit de rooilijn en staat diagonaal tegenover de woontoren van Pegasus. Hiermee ligt de toren visueel niet in lijn met de stedelijke laag en de woontoren Pegasus, op deze manier wordt de toren als 'minder dominant' in het straatbeeld ervaren en komen de hoogteaccenten niet op één lijn te liggen.

De rooilijn ligt terug ten opzichte van de kavelgrens waardoor er meer ruimte in de openbare ruimte ontstaat en een groene overgangszone mogelijk wordt gemaakt. De bestaande bomen aan de Siriusstraat blijven behouden en krijgen meer ruimte. Het project geeft hiermee ruimte voor een goede inpassing in het stedelijke weefsel.

2. Differentiatie hoogte:

Algemeen:

Met de herontwikkeling van de Binckhorst ontstaan op een aantal plekken hoogteaccenten. Aan de Wegastraat ontstaat zo'n cluster van hoogteaccenten.

Bouwhoogte:

De maximale bouwhoogte van de zone, waarin het gebouw is gesitueerd is 70 meter. De hoogte van het plan is 74 meter. Er wordt een salderingsvoorstel gedaan om 4m (<10%) af te wijken van het maximum. In het voorstel worden argumenten genoemd ten gunste van de maakindustrie door in de stedelijke laag 2 verdiepingen van 5 meter en 2 van 4 meter op te nemen. Dit resulteert in 4 meter extra hoogte.

De extra verdiepingshoogte voor de werkfuncties zorgt voor grote flexibiliteit voor toekomstige bedrijven. Deze extra investering staat in verhouding tot de overschrijding van de maximale bouwhoogte van 4,0 meter. De 4,0 meter zorgt niet voor buiten proportionele gevolgen voor de omgeving in relatie tot wind en zon. Het salderingsvoorstel is ter beoordeling van de salderingscommissie.

3. Minimale hoogte o.b.v. regeling plint

- Regeling plint is van toepassing op de Wegastraat. De hoogte van de plint is 10m verdeeld over 2 lagen en voldoet dus aan de minimale 8 meter;
- Minimaal 50% van de plint is voorzien in bedrijvigheid en/of publieksgerichte functies;
- Expeditie toegangen zijn volwaardig onderdeel van het gevelontwerp.

4. Gevellijn Binckhorstlaan/26 meter vanaf watergrens Trekvljet

- De planlocatie is niet gelegen aan de gevellijn en ook niet binnen 26 meter vanaf de watergrens van de Trekvljet.

5. FSI

De FSI is 10,24.

6. Functiemenging

Programma economie

De planlocatie ligt in het Primaat Werken. In artikel 7.2.2, lid a, sub 7 van de planregels van het omgevingsplan 'Binckhorst' en beleidsregel 12 Arbeidsplaatsen behorende bij het omgevingsplan is vermeld op welke wijze invulling moet worden gegeven aan het Primaat Werken.

Het ruimtelijk kader (blz. 27 aanvullend planboek) geeft inzicht in de opbouw van het minimale programma aan werken. Volgens blz. 27 bedraagt het minimale programma 5.790 m² en bevat het plan 5.969 m² maakprogramma (inclusief 658 m² gemeenschappelijke verkeersruimten), waarbij het definitieve programma aan m² wordt bij de uitwerking bepaald.

De tabel ten behoeve van het kostenverhaal in het aanvullend planboek geeft een ander inzicht in de opbouw van het programma aan werken met betrekking tot de afzonderlijke bouwlagen. Wat opvalt is de oppervlakte van het commerciële programma: 5.311 m² (optelling van werkprogramma in plattegronden resulteert in hetzelfde).

Dit wijkt af van de aangegeven 5.790 m².

Programma wonen

Het programma wonen omvat 180 woningen met verschillende oppervlaktes en in verschillende categorieën. Het is aan de Afdeling Wonen om de oppervlaktes en categorieën te toetsen aan beleidsregel 4 Woonkwaliteit behorende bij het omgevingsplan.

Het concept van woon-werk units op 17^e en 18^e verdieping is interessant. De units lenen zich goed voor een bedrijf- of beroep-aan-huis. De vraag is welke soorten economische activiteiten zich zullen vestigen in de units.

7. Drie bouwlagen beneden peil

Er wordt één bouwlaag gedeeltelijk beneden het peil gebouwd. Dit betreft het onderste deel van de liftschachten.

8. Waterfrontpark

De planlocatie ligt niet binnen het Waterfrontpark.

9. Eyeline en Skyline

Het gebouw heeft een hoogte van 74 meter, met inachtneming de maximaal toegestane 10% afwijking en saldering. Het gebouw kan daarmee worden aangemerkt worden als hoogbouw (vanaf 50 meter en hoger) als bedoeld in Eyeline & Skyline. Beoordeling op de volgende onderdelen:

a. Stedelijke laag

1. Stedelijke laag is 18,2 meter hoog
2. Stedelijke laag is herkenbaar in massaopbouw door een toren offset van 3 meter
3. Gevel van de stedelijke laag bevatten detail en diepte
4. Door de setback/offset van de toren ten opzichte van de stedelijke laag wordt de winderhinder in bepaalde mate beperkt

b. Plint

1. Bouwhoogte plint is 10 meter (twee bouwlagen), dit is tevens in lijn met de Plintregeling en regels voor plinten in Primaat Werken (8 meter).
2. Aantrekkelijke beleving op ooghoogte
3. Meer dan 50% van de gevel over 8 meter hoogte is transparant.
4. De plint is hoofdzakelijk geprogrammeerd met werkprogramma en gedeeltelijk met entrees voor parkeren en woningen. Het plandocument suggereert dat er meerdere indelingsmogelijkheden zijn voor het werkprogramma op de plint. De werk-/commerciële ruimten op de plint hebben echter wel een grote korrel met maar één entree per unit. Meer entrees/communicatie met de straat maar ook bijvoorbeeld extra nooduitgangen zijn wenselijk. Zie opmerkingen Sociale Veiligheid.
5. Er is een intermediaire (groene) zone aanwezig rond het gebouw, alsmede een speciale markering voor de woonentrees.
6. Utilitaire functies (o.a. containers) zijn in pandig opgelost.
7. De entree(s) van de parkeervoorzieningen zijn binnen de rooilijn opgelost.
8. Het is wenselijk om na te denken over een reclameplan.

c. Toren

1. Footprint toren: oppervlak 30,850 meter x 28,100 meter = 866,885 m²
Footprint stedelijke laag: oppervlak 49,520 meter x 48,495 meter = 2401,4724 m²
--> 36% footprint van stedelijke laag bebouwd
2. Diagonaal 42,5 meter
3. De toren is alzijdig ontworpen.
4. De toren onderscheid zich van de stedelijke laag op twee manieren:
5. Materialisering: robuuste en industriële materialen in de toren gecombineerd met groen van de plint

6. Gevelopeningen: de stedelijke laag bestaat uit grote puien. De toren kent een concept van steeds groter wordende openingen naar boven toe. Dit zorgt voor een duidelijk architectonische onderscheid tussen beide lagen.

d. Kroon

1. Er zijn geen installaties zichtbaar, deze lijken verscholen achter dakrand. In beginsel is dat akkoord. Installaties op het dak stoken echter nog niet met de beoogde ruimte die hiervoor gereserveerd wordt (hoogte dakrand) en vergt dus onderbouwing
Het is niet duidelijk of 1,3 meter hoge dakrand realistisch is om de installaties aan het zicht te onttrekken. De inpassing van (gevelreinigings)installaties, lifthuis etc. moeten zichtbaar zijn op alle doorsneden.
2. De toren kent steeds grotere openingen naar boven toe, waarbij de kroon wordt aangezet met grote puien en loggia's.
3. Dag en nacht beeld van de kroon is aanwezig en terug te zien op meerdere renders in het planboek

e. Groen- en natuurinclusief

1. Ontwerp daktuin ontbreekt. Een ontwerp moet beter inzicht geven in hoe (groen)ambities worden verwezenlijkt.
2. Een daktuin wordt voorgesteld in het planboek. Daarbij is 1.032 m² van de 1.479 m² groen boven 40% ingericht met groen volgens het planboek. Uit ontwerp daktuin moet nog blijken dat de 40% ook daadwerkelijk gehaald wordt.
3. Het substraat is volgens het Ambitiedocument Ecologie 30-50 cm diep voor inheemse beplanting (en waterberging). Ook suggereert de doorsnede planten en struiken die uitgroeien naar een hoogte van ca. 3 meter. Deze moet in overeenstemming met de ambities worden ingetekend in de doorsneden op basis van een ontwerp daktuin.
-De 30-50 cm is onvoldoende voor de ambities (vegetatie en waterberging).
4. Groen en natuurinclusief bouwen puntensysteem
5. Min 6 punten voor gevel-/dakvoorzieningen > 6 voldoet
6. Min 4 punten voor verblijfplaatsen > 4 voldoet
7. Min 6 punten voor omgevingsmaatregelen > 6 voldoet

f. Microklimaat: zon, schaduw en wind

- Aldus meegeleverde onderzoeken zijn er geen onevenredige nadelige effecten ten aanzien van bezonning en windhinder. De woningen in de Pegasus ondervinden geen hinder ten aanzien van bezonning. Schaduwwerking heeft geen onevenredige nadelige effecten op de bedrijfsvoering van bedrijven in de directe omgeving dan wel het windklimaat op straat. Het risico is beperkt.

g. Berging en afval: akkoord onder voorwaarden, indien Stadsbeheer/Mobiliteit akkoord

- De Orionstraat voorziet volgens het plan in het aanbieden en ophalen van het afval; de containers nemen bij aanbieden het gehele trottoir in. Is dit gewenst en afgestemd? Worden de containers na het legen ook (direct) weer naar binnen gereden?
- In de Wegastraat is voorzien in laden en lossen door de bedrijven. De plek is aan de overzijde van de straat geprojecteerd. Voorgestelde laad- en los plek aan de overzijde van de Wegastraat is, gezien de beperkte breedte, hier niet gewenst.

h. Parkeren:

- In het gebouw is een fietsenstalling voor medewerkers van het gebouw (facility management) en bezoekers opgenomen (36 plekken). Een interne routing voor deze mensen ontbreekt, waardoor afgevraagd moet worden of deze fietsenstalling adequaat zal worden gebruikt. Hierbij speelt ook het vraagstuk van kortdurend fietsparkeren door bezoekers zoals fietskoeriers en -bezorgers. De inschatting is dat zij de voor hen bedoelde fietsenstalling niet zullen gebruiken omdat deze niet is gekoppeld aan een entree.

- Er zijn vraagtekens te plaatsen bij de maatvoering van het parkeren. De rijcurves veronderstellen dat de auto's netjes binnen de parkeervakken zijn geparkeerd, d.w.z. zo dicht mogelijk tegen de muur. In werkelijkheid zullen de bestuurders de auto's iets verder van de muur parkeren (voorkomen van aanrijtschade), waardoor de auto's uit de parkeervakken steken (ca. enkele decimeters). Hierdoor wordt de afstand tussen de geparkeerde auto's aan weerszijden van de rijloper kleiner.
- Gevelaanzicht zuidwest lijkt een pui aan te geven ter plaatse van de entree fietsenstalling.

10. Wieken windturbine

- Het plan heeft geen betrekking op een windturbine.

11. HOV

- De planlocatie ligt niet in de ruimtereservering voor de HOV.

Artikel 7.2.2 sub e / Artikel 14.2.1 sub n – Windklimaat

Overschrijding van toegestane kans op windhinder in openbare ruimte moet worden uitgewerkt tot minimaal 'matig' in voorgesteld ontwerp en gebruik, mogelijk in samenhang met het ontwerp voor de openbare ruimte door de gemeente (zoals besproken). Zie bijlage II.

De noordoost punt van het dakterras/daktuin op de stedelijke laag laat klasse E voor langdurig zitten zien. Voor deze activiteit is klasse E niet acceptabel. Initiatiefnemer dient middels te treffen maatregelen aan te tonen of een betere klasse haalbaar is.

Artikel 7.2.3 sub a / Artikel 14.2.1 sub k – Archeologie

Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient een archeologisch rapport overlegd te worden.

Artikel 7.2.7 / Artikel 14.2.2 sub a – Bedrijven

De totale oppervlakte aan bedrijfsruimte bedraagt: 5.969 m². De bestaande bedrijfsruimte van 2.070m² komt terug na de herontwikkeling met aanvullend 3.720m². Dit is conform de beleidsregels die na berekening voorschrijven dat er minimaal 5.790m² bedrijfsruimte gerealiseerd moet worden. Netto gaat het om 5.311m²

De bedrijfsruimten op de begane grond en de 1^e verdieping kennen een hoogte van 5 meter. De bedrijfsruimten op de 2^e en 3^e verdieping een hoogte van 4,1 meter. Beide zijn geschikte hoogten voor de beoogde maakbedrijven. De interne ontsluiting middels een goederenlift en de mogelijkheid voor het inpandig parkeren van busjes (vanwege de hoogte) maken dat de bedrijfsruimte ook in de praktijk geschikt is voor maakbedrijven.

De commerciële ruimte op de 18^e verdieping bedraagt 855m² (netto: 749m²). Deze ruimte is intern gekoppeld met de op de 17^e verdieping gelegen 2-kamer appartementen. Hierdoor ontstaat het gevaar dat de ruimte gebruikt gaat worden als verlengstuk van de woning en geen commerciële functie behoudt; ook omdat de betreffende appartementen slechts een slaapkamer hebben.

Plan draagt bij aan de ambities zoals geformuleerd in de ontwikkelstrategie voor het Mercuriuskwartier.

Artikel 20 – Kostenverhaal

Op uw aanvraag is kostenverhaal van toepassing. U ontvangt hiertoe op korte termijn een vooraankondigingsbrief.

Bijlage II – Beoordeling aanvullend windhinderonderzoek

De ingediende update van het windhinderonderzoek laat een rijk pallet aan mogelijkheden zien hoe het windklimaat in de openbare ruimte verbeterd kan worden. Voorlopige conclusie van deze studie is het verplaatsen van de toren op de hoek Orionstraat-Siriusstraat naar de hoek Orionstraat-Wegastraat, inclusief het toepassen van een luifel (over de gehele breedte) aan de Siriusstraat. Het initiële gebouwconcept zit op alle schaalniveaus goed in elkaar. Het verplaatsen van de toren heeft invloed op het gebouwconcept en heeft de nodige ruimtelijk-programmatische consequenties. Onderstaande reactie heeft betrekking op de gemaakte windhinderonderzoeken en de consequenties hiervan.

1. Het originele windhinderonderzoek

Opmerkingen over het rapport van One Simulations voor de ontwikkeling Orionstraat document B123031d000 van 10 maart 2023:

Er is onderscheid tussen windhinder en windgevaar.

Windhinder

Het onderzoeksdoel hoofdstuk 2 zou moeten zijn dat voor ingangen van gebouwen (voor het gebouw zelf en voor alle gebouwen in de omgeving) voor windhinder categorie A, B en C zijn toegestaan. Voor voetpaden en fietspaden is voor windhinder categorie A, B, C en D toegestaan.

Windgevaar

Gevaarlijk is ten alle tijden niet toegestaan. En beperkt risico proberen te voorkomen.

In de onderste alinea van hoofdstuk 3 beoordelingsmethodiek wordt wel windgevaar besproken maar niet windhinder. De eisen zijn zoals hierboven vermeld. Het is belangrijk dat de uitgangspunten overeenkomen met ons beleid.

Voor de bestaande situatie is de huidige bebouwing en de bebouwing waarvan de vergunning als is afgegeven. Voor de nieuwe situatie is de toevoeging van het gebouw dat door de ontwikkelaar/eigenaar gebouwd gaat worden.

Optioneel is een berekening meenemen waarbij alle projecten die momenteel ontwikkeld worden meegenomen, maar nog geen vergunning van is verleend.

2. Het aanvullende windhinderonderzoek

Tot en met bladzijde 13 is het rapport helder opgebouwd. De diverse situaties zijn beoordeeld aan de hand van een windkaart waarbij alle windrichtingen zijn opgenomen.

Daarna wordt als extra oplossing V14 met luifel met zijkanten voor diverse windrichtingen weergegeven. Maar er is geen afbeelding waarbij alle windrichtingen in één tekening worden weergegeven. Daardoor is deze oplossing niet te toetsen.

Ook nog de wijzigingen meenemen in een nieuwe berekening voor windgevaar (verplaatsing van de toren).

Stedenbouwkundige consequenties

- Gevolgen voor de stedelijke compositie.

De positie van de toren op de noordwesthoek zorgt ervoor dat het langwerpige kavel diagonaal 'opgespannen' wordt tussen twee hoogbouwvolumes aan de Wegastraat. Deze keuze zorgt ervoor dat de beoogde toren, samen met de woontoren Pegasus, niet op één lijn aan de Wegastraat komt te staan. Gezien de beperkte ruimte in de Wegastraat is juist hier 'lucht' in het profiel wenselijk. De daktuin staat bovendien in verbinding met het groen van de begraafplaats, dit gaat nu deels verloren.

- Gevolgen voor het programma op de begane grond en de oriëntatie naar de (Wega)straat.

Door het verplaatsen de toren (en daarmee de kern) krijgt de begane grond een andere indeling. Dit heeft voornamelijk invloed op oriëntatie van het programma aan de Wegastraat.

- Gevolgen voor de bezonning en windhinder op het gemeenschappelijke dakterras.

De positionering van de toren op de hoek Orionstraat-Siriusstraat heeft een belangrijk voordeel: de gunstige ligging van het dak op de vierde verdieping. De daktuin geniet een aangename bezonning

door zijn ligging op het zuidwesten. De tuin staat bovendien in verbinding met het groen van de begraafplaats. Niet duidelijk is of bovenstaande kwaliteiten nog onderdeel van het plan zullen zijn.

- Gevolgen voor de openbare ruimte.

Maatregelen ten behoeve van het verbeteren van het windklimaat dienen onderdeel van de gebouwmassa te zijn en vormen een integraal onderdeel van het gebouwwontwerp. Losse, aangeplakte, maatregelen aan het gebouw zijn niet wenselijk. Het lijkt erop dat de gekozen oplossing zich in de kronen van de bestaande bomen in de Siriusstraat snijdt. Dit is ongewenst. De bestaande bomen dienen geen (groei)hinder te ondervinden. Het windklimaat bij de bestaande entrees aan de Orionstraat (bedrijfshallen) vormt tevens een aandachtspunt. Het windklimaat ter hoogte van de entrees voldoet niet aan de gemeentelijke eisen. Ook is de overschrijding van windklasse E op de hoek van het gebouw niet acceptabel. In de nieuwe situatie op bladzijde 19 van het aanvullende onderzoek is dit nog een duidelijk probleem, terwijl dit op de tekening van bladzijde 20 er niet meer is. Verklaar het verschil.

Aanvullend windhinderonderzoek

Aanbevolen wordt ook een windhinderonderzoek op basis van de bestaande situatie te maken. Hiermee ontstaat een nulmeting waar de toekomstige situatie mee vergeleken kan worden. Het kan zijn dat in de huidige situatie namelijk al enige risico's optreden. Hiermee komt wellicht ook de plek van de toren ter discussie te staan: bij welke keuze treedt er – ten opzichte van de huidige situatie – de meeste (bijkomende) windhinder op?

Het originele gebouwconcept lijkt met de nieuwe voorgestelde positie van de toren minder krachtig te worden. We bevragen ons of de positie van de toren wel gewijzigd moet worden. Zijn alle opties verkend? We dagen de ontwerpers nogmaals uit om naar de massaopbouw van de plint en de toren te kijken. Wat gebeurt er als bijvoorbeeld de huidige positie van de toren een grotere setback aan de Siriusstraat krijgt, de plint op de bovenste twee lagen poreus (voorzetgevel) gemaakt wordt en de toren aan de onderzijde/overhoeks verjongt c.q. opengewerkt kan worden. Ook kunnen de afgeronde hoeken over de hele hoogte van de toren worden aangebracht om meer wind soepeler om het gebouw heen te laten bewegen i.p.v. naar beneden.

Zorg bij het doorrekenen van situaties dat er een afbeelding is waarbij alle richtingen in één afbeelding, inclusief aanduiding bestaande en nieuwe entrees, zijn opgenomen. De windhinder onder de diverse richtingen geeft wel inzicht in het verloop, maar voor de beoordeling is de afbeelding nodig waarbij alle windrichtingen zijn opgenomen.

Q-team

Een presentatie aan het Q-team is alleen nuttig wanneer er een compleet ruimtelijk-programmatisch verhaal wordt opgetuigd en gepresenteerd wordt. Het alleen ingaan op de windhinderproblematiek is onvoldoende. Vanuit het gebouwconcept dienen de gevolgen voor de stedelijke compositie, openbare ruimte, programma (met name de begane grond), het gebruik en kwaliteit van het dak etc. opnieuw inzichtelijk gemaakt te worden. Geadviseerd wordt daarom niet alleen in te gaan over de gevolgen van de windhinder maar dit steeds vanuit het totaalconcept te blijven redeneren.