

Voorstel van het college inzake vaststelling bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013.

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 5 maart 2013 (rm 2013.036 - RIS 257032) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 toegezonden.

- *Begrenzing*

Het plangebied ligt nabij het centrum van de gemeente Den Haag. De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de Ammunitieshaven, de Lekstraat, de Binckhorstlaan, de spoorlijn Den Haag HS richting Leiden, de Trekvluit langs de Scheepmakersstraat en de Pletterijkade en het Spui.

- *Aanleiding*

De gemeente Den Haag stelt om een aantal redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Rivierenbuurt 2013 op.

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) bepaalt dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt (lid 1) en dat de bestemming van de gronden binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum van de vaststelling van het bestemmingsplan, telkens opnieuw wordt vastgesteld (lid 2). Het vigerende bestemmingsplan "Rivierenbuurt" dateert van 28-9-1981. De laatste belangrijke herziening betreft de inpassing van de "Krierplannen" (Bestemmingsplan Rivierenbuurt vijfde herziening, vastgesteld in 2005).

Ook geeft dit plan invulling aan het gemeentelijk beleid met betrekking tot recreatie-inrichtingen, sekswinkels, kamerverhuurbedrijven, seksinrichtingen, garagebedrijven, paddoshops, belwinkels, hennepkwekerijen en drugsdealpanden in het plangebied.

- *Doel*

Het doel van bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 is het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur in een juridisch-planologisch kader, het actualiseren van de vigerende plannen, en het samenvoegen van de herzieningen die in het verleden door de raad zijn vastgesteld.

- *Overige juridisch-planologische aspecten*

Het bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 vervangt (gedeeltelijk) de bestemmingsplannen Rivierenbuurt, Rivierenbuurt 5e herziening en Witte Vlekken (Zaanstraat).

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

- Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk.
- Parapluherziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.

PROCEDURE

- *Inspraakprocedure*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 5 maart 2013, kenmerk DSO/2013.249, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden ter gelegenheid van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 11 maart 2013 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Stadsgebied Haaglanden, het Hoogheemraadschap van Delfland, de wijk- en belangenverenigingen en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 15 maart t/m 25 april 2013 ter inzage gelegen. Het ontwerp-bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Op 28 maart 2013 is een inloopbijeenkomst gehouden.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0248ERivierenbrt-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN (Wro)

<u>Reg-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
DSO_SO/2013.3540	TenneT TSO B.V.
DSO_SO/2013.4232	Provincie Zuid-Holland
Ra 2013.228	E. Lindeboom
Ra 2013.229	HTM Personenvervoer
Ra 2013.244	Bewonerscommissie Ammunitehaven
Ra 2013.251	H. van Raan
Ra 2013.260	J. Berends
Ra 2013.261	IVvE Nieuwe Haven
Ra 2013.265	Bewonersorganisatie Rivierenbuurt/Spuikwartier
Ra 2013.266/271	VvE Weteringkade 11/13/15 e.a.
Ra 2013.267	D. Kleinjan, F. Schipper en W. van der Heijden
Ra 2013.269	U. Pfannenmuller
Ra 2013.270	Rozenburg Beheer
Ra 2013.272	S. Duerink

Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerpplan heeft van 15 maart t/m 25 april 2013 ter inzage gelegen. Zienswijzen konden uitsluitend binnen deze termijn worden ingediend. Als een zienswijze later dan 25 april 2013 is ingekomen, moet beoordeeld worden of deze tijdig is verstuurd c.q. afgegeven. In totaal zijn 12 zienswijzen ingekomen. Er zijn twee reacties in het kader van het Bro-overleg ontvangen, van Tennet en de provincie Zuid Holland. Deze geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan. Alle zienswijzen zijn tijdig ingekomen, voldoen aan de wettelijke vereisten, en zijn ontvankelijk.

Instemmende reactie

DSO_SO/2013.3540 TenneT TSO B.V.

TenneT TSO B.V. geeft aan dat in het plangebied geen eigendommen van het bedrijf betrokken zijn.

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

DSO_SO/2013.4232 Provincie Zuid-Holland

“Wij kunnen instemmen met het bovengenoemde bestemmingsplan. Op de door ons gemaakte opmerkingen bij het voorontwerp bestemmingsplan wordt in voldoende mate ingegaan. Er is voor ons geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.”

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Behandeling zienswijzen

Ra 2013.228 E. Lindeboom

De E. Lindeboom heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“LUCHTKWALITEIT, reacties op en vragen over het Concept Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013

In 2004 kwamen wij in Den Haag wonen aan de Weteringkade.

Situatie voor onze woning: Gevel-> trottoir -> fietspad -> parkeerstrook -> rijbaan W.kade -> trambaan -> 4 rijbanen snelverkeer (Schenkviaduct) -> trambaan -> rijbaan W.kade (auto+ fiets) -> parkeerstrook -> trottoir -> gevel overburen. (zie foto's)



links oprit/afrit Schenkviaduct, rechts woningen overburen Weteringkade



Weteringkade/Schenkviaduct richting Rijswijkseplein

2005 Milieudefensie publiceert een overzicht van de 200 meest vieze straten in ons land (de z.g. "Zwarte Lijst"). 28 van de 200 zijn in Den Haag. 1 van die 28: de Weteringkade hoog. Meetresultaten (Er waren een tijdje 3 meetpunten, zie hieronder, op de Weteringkade, tegenwoordig nog maar 1.)

359 Weteringkade : Pletterijkade -> Pletterijstraat

360a Weteringkade hoog: Pletterij kade -> Binckhorstlaan

360b Weteringkade laag: Pletterijkade -> Binckhorstlaan

(Weteringkade hoog = Weteringkade + het deel van het Schenkviaduct dat over de Binckhorstlaan gaat en eindigt bij de kruising met de Pletterij straat. Zie foto.)

Uit: Rapportage luchtkwaliteit over 2002. RIS 111049a 18 april 2005

Weteringkade hoog jaargem. stikstofdioxide **NO₂ = 51**, jaargem. fijnstof PM₁₀ = 45

Uit: Rapportage luchtkwaliteit over 2005 Project nr.: DSB/2007/4044 datum: 11 april 2007

Weteringkade hoog jaargem. **NO₂ = 41** jaargem. PM₁₀ = 29

Uit: Jaarrapportage stikstofdioxide concentratiemetingen Den Haag 2010

Rap. Nr.: BL2011.4984.02-V03 oktober 2011

Weteringkade hoog, jaargem. na correctie **48.1 NO₂**

Inmiddels is er een meetpunt bij in de Rivierenbuurt:

Lekstraat jaargem. na correctie **44.2 NO₂**

De Lekstraat wordt opgenomen als luchtknelpunt in het Actieplan luchtkwaliteit 2012, RIS

246123, de Weteringkade helaas niet. WAAROM NIET???

Uit de laatste rapportage over 2011, BL2012.5413.01-V02 6 juni 2012

Lekstraat jaargem. na correctie **39.7 NO₂**

Weteringkade hoog, jaargem. na correctie **41.8 NO₂**

Fijn voor de Lekstraat die is net onder de grens van 40 microgram stikstofdioxide per kubieke millimeter, de Weteringkade zit er helaas nog boven!

Uit Compendium voor de Leefomgeving:

Normstelling

"In 2008 is een nieuwe Europese richtlijn voor luchtkwaliteit van kracht geworden. De al bestaande grenswaarden blijven echter ongewijzigd van kracht. De Europese Unie (EU) heeft een aantal grenswaarden voor stikstofdioxideconcentraties vastgesteld. Deze dienen ter bescherming van de volksgezondheid (EU, 2008). De grenswaarden zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving (Staatsblad, 2001).

* Voor de bescherming tegen de effecten van langdurige blootstelling geldt een grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde. Aan deze norm moest uiterlijk in 2010 zijn voldaan. Wel is het mogelijk voor landen om onder voorwaarden later dan de voorgeschreven datum van 1 januari 2010 te voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide. Dat moet dan wel uiterlijk op 1 januari 2015 zijn.

* In 2009 heeft de Europese Commissie Nederland uitstel (derogatie) verleend op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). Nederland moet nu uiterlijk 1 januari 2015 aan de richtlijn hebben voldaan (EU, 2009) ... Tot genoemde data geldt in de betreffende gebieden een verhoogde grenswaarde van 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide."

-We hebben 14-12-2012 een mail gestuurd naar de fractie van de PvdA. Hier volgt een stukje van die mail en het antwoord hierop:

3. En nu ik toch bezig ben. Hoe staat het met het beleid rondom het Schenkviaduct? Een van de grootste luchtvervuilers van Den Haag. Wanneer treft de gemeente maatregelen? Voor 1 januari 2015 dient de gemeente te voldoen aan de Europese norm. Daar is nu nog geen sprake van, de Weteringkade zit er ver boven. Nog twee jaar te gaan dus. Waar zijn de plannen gebleven? (Ze waren er wel)

Antwoord gemeente of iemand van de fractie of ... de mail was ondertekend door een beleidsmedewerker van de PvdA, 22 jan. 2013:

3. Weteringkade/Schenkviaduct

De Weteringkade/Schenkviaduct is geen luchtknelpunt. De luchtkwaliteit voldoet daar al jaren aan de Europese grenswaarden. De maatregelen om de luchtkwaliteit in Den Haag te verbeteren staan in het Actieplan luchtkwaliteit die in 2012 is geactualiseerd (RIS 246123). Omdat de Weteringkade/Schenkviaduct geen knelpunt is, zijn de maatregelen hier niet speciaal op gericht.

- De meetresultaten op de Weteringkade zijn **wel hoger** dan de Europese grenswaarde.

- **Hoe kan het dat de Lekstraat wel en de Weteringkade niet in het Actieplan luchtkwaliteit Den Haag DS8/2012-011 is opgenomen?**

- Doelde men in het antwoord soms op de grenswaarde (60 N02) van **het uitstel?**

22 jan. 2013 mailden wij de meetresultaten (jaargem. na correctie) van de 4 knelpuntstraten uit het Actieplan + de Weteringkade. (de Weteringkade "scoort" hoger dan 2 van de vier straten uit het Actieplan.)

23 jan. 2013 mailde de beleidsmedewerker ons terug:

"Dat punt over de luchtkwaliteit is inderdaad vreemd en heb ik weer uitgezet, dus daar kom ik nog op terug."

We hebben nu (9 april 2013) nog niks vernomen.

Uit: Actualisatie maatregelenpakket Actieplan luchtkwaliteit Den Haag

Bijlage 1, DSB/2012-011 jan.2012

"Resterend knelpunt: Lekstraat/Koningstunnel (nieuwe maatregel)

De uitgang van de Koningstunnel aan de Lekstraat ("stad uit") levert een luchtkwaliteitsprobleem op de woningen bij de tunnelmond. Voor deze situaties is via twee rekenmethoden een overschrijding van 6,1 - 8,2 µg/m³ berekend. De meest geëigende oplossing is de plaatsing van een scherm vlak bij de tunnelmond.

Dit beperkt de blootstelling van omwonenden. Daarnaast zal de gemeente Den Haag samen met marktpartijen een proef met titaandioxide (TiO₂) uitvoeren. Titaandioxide verwerkt in verf op de tunnelwand breekt NO₂ af. Om de effectiviteit van beide maatregelen te beoordelen is een meetprogramma voorzien. De meetgegevens kunnen gebruikt worden om de schermhoogte zo nodig aan te passen.

Als reservemaatregelen wordt het verhogen van het scherm opgevoerd.

Voor dit windscherm en de TiO₂-proeven wordt een bedrag van € 7 miljoen gereserveerd. Voor de instandhoudingskosten wordt in een later stadium nog een beheerparagraaf opgesteld. "

Wat hebben **wij** zien veranderen, met het oog op een betere luchtkwaliteit, bij ons voor de deur sinds 2004



* 6 hele grote bomen aan onze kant van de Weteringkade zijn gekapt daar zijn 6 hele kleine bomen voor terug geplaatst. Wel een verandering die moest, denken wij (ziekte van de bomen ?), maar niet bevorderlijk voor de luchtkwaliteit. (zo'n klein boompje staat op de foto)

* er is een waarschuwbordje met het woord file (rood) op het Schenkviaduct geplaatst, dat knippert als er een file is. Dus vaak! (zie foto) Wij denken dat het aantal kettingbotsingen op het Schenkviaduct is afgenomen, maar het heeft natuurlijk geen positieve invloed op de luchtkwaliteit. Dat is het

We menen te mogen zeggen dat de gemeente ons, de bewoners van de Weteringkade, de Rivierenbuurt in de steek gelaten heeft. De luchtvervuiling door het personenauto- en vrachtverkeer ligt al jarenlang boven het **beoogde** jaargemiddelde: 40 microgram NO₂ per kubieke millimeter. (januari 2015)

- Er mag vrachtverkeer (met een aslast niet hoger dan 10,0 t)over het viaduct! Alle vrachtwagens gaan over het Schenkviaduct, de "aslast" enz. wordt toch niet gecontroleerd.
- Hoeveel auto's rijden er dagelijks over het Schenkviaduct ?

Raadpleging uit:

Alternatief voor het Schenkviaduct: Effecten op de robuustheid van het wegennet van Den Haag en woon- en leefklimaat, oktober 2012. Thesis R. Arfy.

"In 2009 reden in de spits **ca. 2000 motorvoertuigen/uur over het Schenkviaduct.**" (blz.39)

Tja als je daar nog eens al het verkeer buiten de spitsuren bij optelt!!!

- En hoe hard rijdt dat verkeer als het niet in de file staat? Hard! Men trapt het pedaal flink in als men tegen het viaduct oprijdt en komt makkelijk tot zo'n 80 km/uur. (zelfs over 100km/uur vertelde een wijkagent)

Hoe hard mag er gereden worden over het Schenkviaduct ? 50 km/uur vertelde mij een wijkagent Er staan aan de voeten van het viaduct geen 50 km borden (ter herinnering) er zijn geen flitspalen, geen drempels, geen ... Er wordt gecontroleerd (zei de wijkagent), maar te weinig want het heeft geen invloed op het rijgedrag, onvoldoende handhaving dus.

Reacties op: Concept Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013

3.2.1.Rijksbeleid, blz 21

"De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de **milieukwaliteit**, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. De structuurvisie raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 worden afgewogen."

- **Hoe zit het met de Europese richtlijn voor de luchtkwaliteit ?** (zie blz. 1 en 2 van dit epistel) Nog maar even

Nederland, Den Haag moet uiterlijk 1 jan. 2015 aan de richtlijn voldoen !!! De richtlijn is **niet meer dan 40 microgram stikstofdioxideconcentratie per kubieke millimeter. Ja, de Weteringkade zit er nog steeds boven!**

3.3.2.2. Gemeentelijk beleid. Verkeer algemeen blz. 24

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

- Helaas heb ik hierin niets gelezen dat mij hoopvol stemde.

3.3.2.2. Autoverkeer blz. 26

"In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als "stadslaan": wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer, en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. "

- **Wij wonen in een woonwijk (de Rivierenbuurt) met een doorgaande weg voor de deur!!!**

- **Wij zien zo'n "stadslaan" wel zitten, maar zit die er ook aan te komen voor de Weteringkade ?**

Graag even een uitstapje naar:

Externe veiligheid:

-Externe veiligheid ziet op de risico's die ontstaan door gevaarlijke stoffen. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een toename van het GR geldt een verantwoordingsplicht.

Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

(Deze info heb ik uit het verslag van een onderzoek door Cleton&Com. Dossier Brede School Zaanstraat Den Haag, R811042aaA2 - Brede School Zaanstraat Den Haag)

Boven gestelde heb ik nodig om aan te tonen hoe vreemd er gedaan wordt met de Wet Milieubeheer t.a.v. de luchtkwaliteit.

4.5 Luchtkwaliteit blz. 48 (concept Bestemmingsplan)

"Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm)

De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM10, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (N02) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden.

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

- In **artikel 5.2** gaat het over de EU-richtlijn JEU - verordening. (hierbij gaat het dus over de luchtkwaliteitsmetingen, die de gemeente jaarlijks laat uitvoeren (Buro Blauw).

- In **artikel 5.16** gaat het om een tool/ een berekeningsmodel voor **een nieuwe situatie** (een nieuw project). Daarin hoeft dus **niet vermeld te worden hoe de luchtkwaliteit op die bepaalde plek is.** (Dit model is gebruikt bij het bouwplan voor de te bouwen Brede Buurtschool aan de Zaanstraat.

- **De luchtvervuiling (meetpunten Lekstraat / Weteringkade)in de Rivierenbuurt hoeft dus bij nieuwbouw niet vermeld te worden!**

- **Geen verantwoordingsplicht, terwijl N02 in een hoge concentratie een "gevaarlijke stof" is voor onze gezondheid (zeker voor kinderen).**

Mijn vragen:

- Hoe kan/wil de gemeente verantwoorden dat zij tav luchtkwaliteit haar eigen meetresultaten (Buro Blauw) en dus de Europese norm negeert en een "makkelijk modelletje" (NIBM) gebruikt?

- Waarom gebruikt de gemeente zo'n model, dat wettelijk toegestaan mag zijn, maar op humanitaire gronden verwerpelijk is.
- Waarom is Weteringkade hoog (Weteringkade + Schenkviaduct) geen "luchtknelpunt"?
- Wanneer gaat de gemeente de luchtvervuiling op de Weteringkade aanpakken? Buro Blauw:

Rapportnr. BL2012.S413.01-V02, 6 juni 2012, Pagina 27 van 35

Gemiddelde over de locaties bedraagt de concentratie 37,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De bovenwaarde ligt met 39,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemiddeld net onder de grenswaarde voor 2015.

- Op 17 posities ligt de bovenwaarde boven de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor 2015. Van deze posities is daarmee niet aangetoond dat de grenswaarde niet wordt overschreden. (Bij deze 17 horen: Weteringkade hoog 44,4 en • Lekstraat West/oprit 42,1)

- Voor 7 posities geldt dat ook de jaargemiddelde waarde de toekomstige grenswaarde overschrijdt; het is daarmee waarschijnlijk dat niet aan de grenswaarde wordt voldaan. (Bij deze 7 hoort: Weteringkade hoog 41,8)

Op 1 meetpositie (parallelweg) wordt ook door de onderwaarde de grenswaarde overschreden; Voor deze locatie geldt dat de grenswaarde met 95% zekerheid wordt overschreden. Op 22 posities ligt de bovenwaarde onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor deze locaties geldt dat wordt voldaan aan de grenswaarde, met een zekerheid van 95%.

Op alle locaties wordt voldaan aan de plandrempe van 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Rapportnr. BL2012.S413.01-V02
6 juni 2012
Pagina 26 van 35

Tabel 4.10. Berekening jaargemiddelde NO_2 -concentraties 'Stadscentrum' met 95%-bovenwaarden en 95%-onderwaarden op basis van een totale meetfout van 14,9%

Meetlocatie type: Stadscentrum	Waar- nemingen (n)	95%- onderwaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Jaargemiddelde concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	95%- bovenwaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Groot Hertoginnelaan thv nr 79	13	30,9	34,1	37,3
Groot Hertoginnelaan thv nr 13	26	31,2	33,3	35,3
Groot Hertoginnelaan thv nr 24	13	26,7	29,4	32,2
Laan van Meerdervoort	26	34,3	36,6	38,8
Laan van Meerdervoort thv nr 10 aan P-automaat	13	34,5	36,6	41,6
Joustraat MP4	26	35,9	38,2	40,6
Walkestraat	13	34,6	38,1	41,7
Laan Copes v. Catterburch thv nr 131	26	32,9	35,1	37,2
Laan Copes v. Catterburch thv nr 58	26	34,7	37,0	39,3
Laan Copes v. Catterburch thv nr 56	26	38,4	42,6	44,6
Burg. Palfjeden	13	27,8	30,7	33,6
Hogewal MP3	12	32,6	36,2	39,7
Scheringse vee	12	35,9	39,8	43,7
Maatskade thv nr 67	12	32,8	36,4	40,0
Jen Hendriklaan	13	33,8	37,5	40,8
Lutherv Burgwal MP6	13	30,0	33,1	36,2
Lutherv Burgwal MP28	13	30,7	33,9	37,1
Pewijweggracht	13	31,3	34,5	37,7
Stille Veerkade thv nr 21	24	35,2	37,6	40,0
Schedeldijkhaven	26	34,4	36,7	38,9
Pr Bernhaard vladukt François Valerijstraat	13	30,7	33,8	37,0
Lekstraat Westoprit	26	37,3	39,7	42,1
Lekstraat Oostoprit	26	31,7	33,7	35,8
Rijwijkseplein	24	32,2	34,4	36,6
Parallelweg	26	40,3	43,0	45,6
Valentijnlaan thv nr 520	26	39,3	41,9	44,5
Valentijnlaan thv nr 254	13	36,4	40,2	44,0
Valentijnlaan thv nr 82	13	35,1	38,8	42,4
Bultencom thv nr 266	13	33,0	36,4	39,8
Lijnbaan	26	35,6	38,0	40,3
Wald Pym. Kon. Emmakade	12	33,1	36,8	40,4
Weteringkade hoog	26	39,3	41,8	44,4

Hierboven: Een deel van de laatste meetresultaten van Buro Blauw. Ze spreken voor zich. Toch nog even voor de zekerheid. De plandrempe van 60 microgram per kubieke millimeter geldt tot januari 2015 ! Dan mag er niet meer dan 40 microgram stikstofdioxide per kubieke millimeter in de lucht zitten.

- Een kopietje van een klein stukje uit de Volkskrant. "We staan in de krant", riep ik toen ik las: "Maar de concentraties zijn in veel drukke straten naar Europese normen nog wel te hoog."



4.10 Gebiedsgericht Milieubeleid Tien voor milieu. blz.54

- Na lezing van deze paragraaf stonden de tranen mij in de ogen. Wij zouden het al prachtig vinden als de luchtkwaliteit in de Rb beantwoordt aan **de gestelde Europese norm!!!** Wij maken ons grote zorgen omdat er nog geen enkel "teken van aanpak" zichtbaar is. Wij denken wel dat de grote vervuiler: het Schenkviaduct, moet worden aangepakt, maar daarover later meer

GELUIDHINDER, reacties en vragen op het Concept Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013

Een paar citaten uit het concept bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013:

2.4.1. Wonen blz.18 (wat vet gedrukt is heb ik gedaan)

"De buurt vormt als het ware **een oase van rust** in het hectische centrum van Den Haag."

3.3.3.2 Rivierenbuurt blz.32

"Het gebied wordt gekenmerkt als een stedelijke **woonoase** in een hoogstedelijke zone."

3.3.3.4 Grondgebonden woningen blz.33

"Termen als **woonoase**, vertrouwd en geborgen, vertegenwoordigen waarden die belangrijk zijn bij de huisvestingssituatie van jonge gezinnen."

-Er zijn vast wel plekjes in de Rb die rustig lijken, maar om tot drie keer toe in dit Bestemmingsplan de hele Rb **zo** te karakteriseren als hierboven dat gaat wel erg ver!

-Een voorbeeld over geluidhinder in de Rivierenbuurt: Door Wolf&Dikken adviseurs, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelastingen ten gevolge van het weg- (incl.tram en railverkeer) R811042aaAO d.d. 17-05-2011. Dit alles i.v.m. de te bouwen Brede Buurtschool aan de Zaanstraat / Deltaplantsoen. Citaat: " Uit het uitgevoerd onderzoek blijkt een maximale geluidbelasting van **57 dB** (incl.af trek) ten gevolge van het wegverkeer op het **Schenkviaduct** en **55 dB** ten gevolge van railverkeer." (tram en trein)

De Wet Geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai. Te hoge waarden werden er dus gemeten!!!

In de **Wet geluidhinder** staat. Wanneer het beperken van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde vanuit financieel, stedenbouwkundig, verkeerskundig of vervoerskundig oogpunt niet mogelijk is, kan een hogere grenswaarde worden ingesteld. Dit wordt de maximale ontheffingswaarde genoemd.

In het **onderzoek van W&D** staat:

"Op grond van **aanvullend uitgevoerd onderzoek** is gebleken, dat het treffen van maatregelen ter verlaging van de geluidbelastingen **niet doeltreffend is en stuit op bezwaren van** stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard. Het bovenstaande in acht nemende, is Burgemeester en wethouders verzocht een hogere grenswaarde vast te stellen."

-B en w heeft een hogere grenswaarde toegekend!

(Graag wil ik hierbij opmerken dat "niet mogelijk" niet hetzelfde inhoudt als "niet doeltreffend ." En in de rapportage **geen verslag** staat van het genoemde "aanvullend uitgevoerd onderzoek".)

-Resultaat:

* De Rb zit met een maximale ontheffingswaarde: 63 dB.

- * De te bouwen Brede Buurtschool krijgt extra geluidwerende gevels.
- * Inmiddels heb ik vernomen dat de nieuwbouw op het "Maasstraatjes-gebied" ook extra geluidwerende gevels krijgt. Klopt dat?
- Conclusie:
- Als er al "een oase van rust" te vinden zal zijn in de Rb dan is dat 's nachts in de te bouwen BBS.

Terug naar het concept Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013:

4.4 Geluid Wegverkeers- en spoorweglawaai (blz 48)

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

De gevelbelasting mag dan maximaal **68 dB** (? Klopt dit?) bedragen

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

- * een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige structuur of functie;
- * een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau". (Is dit van toepassing op de nieuwbouw op "het terrein van de Maasstraatjes" ?)

"Binnen het plangebied zullen de komende jaren naar verwachting geen straten ingrijpend gereconstrueerd worden."

-Er zijn dus geen plannen om de Weteringkade te "transformeren" naar b.v. zo'n aantrekkelijk klinkende "stadslaan"?

- Het bovenstaand geeft aan dat er wat tegenstrijdigs zit in dit bestemmingsplan. Aan de ene kant wordt de Rb beschreven als "een oase van rust" en aan de andere kant aanvaardt de gemeente een maximale ontheffingswaarde van 63 dB, dus staat het maximum aan lawaai toe! Bovendien krijg je het gevoel dat er niet naar geluiddempende middelen wordt omgekeken, ander wegdek, geluidschermen, lagere max. snelheid (en handhaving max. snelheid 50 km/uur op het Schenkviaduct !)

-Nergens vind ik in dit bestemmingsplan plannen om de verhoogde grenswaarde terug te brengen naar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

-Helemaal verwonderd werd ik na het lezen van de volgende paragraaf:

4.10 Gebiedsgericht Milieubeleid blz.54

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

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus:

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

De volgende ambities zijn voor het gebiedstype XXX van belang. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieuambities richtinggevend."

Thema Ambitie	Gebiedstype.
Bodem	Basis / Extra / Maximaal
Externe veiligheid	Basis / Extra. Maximaal
Geluid	Basis / Extra. Maximaal
Lucht	Basis / Extra. Maximaal
Mobiliteit	Basis / Extra. Maximaal
Schoon	Basis / Extra. Maximaal
Water	Basis / Extra. Maximaal / Ambities per poldereenheid
Natuur	Basis / Extra. Maximaal
Klimaat	Basis / Extra. Maximaal

- Ik kreeg een brok in mijn keel toen ik las: "ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijk minimum."
- Mijn vragen:
- Wat houdt het gebiedstype XXX in ?
- Wilt u een beschrijving geven (woorden en cijfers) van de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu nu (2013) hebben ? (Het startpunt! U weet dan gelijk hoe ambitieus u wel/niet moet zijn/worden)
- Wanneer is "op een bepaald tijdstip" ?
- **Wat GELUIDHINDER betreft :**
- **Is het niet het beste plan voor de Rb om eerst maar eens naar 48 dB te gaan ???**
- **Kan in het bestemmingsplan Rb wat concretere plannen komen te staan over de aanpak van geluidshinder?**

En ja, dat gaat geld kosten. Maar liever dan wat "vage ambities" zien wij een aantal duidelijke plannen om het leefklimaat in de Rivierenbuurt te verbeteren. De gemeente heeft, zoals in dit stuk te lezen valt, de geluidshinder op het allerhoogste niveau geplaatst, daar moet de Rivierenbuurt van af. We zijn nog heel erg ver van de "oase van rust"!

Een bijlage met wat informatie (o.a. over: **geluidshinder en gezondheid**) van de **Rijksoverheid** en uit het **Compendium voor de Leefomgeving** heb ik toegevoegd.

Bijlage

Compendium voor de leefomgeving is een website met feiten en cijfers over milieu, natuur en ruimte in Nederland. Het is een uitgave van het Centraal Bureau voor de Statistiek CBS), het Planbureau voor de Leefomgeving (PLB) en Wageningen Universiteit en Researchcentrum (Wageningen UR»

Effecten van geluid

Langdurige blootstelling aan geluid kan naast welzijnsachtige effecten als hinder en slaapverstoring ook meer klinische effecten veroorzaken. Er zijn aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan geluid de kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten vergroot; daarnaast zijn er aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan geluid kan leiden tot cognitieve effecten zoals verminderde leesvaardigheid bij schoolkinderen (WHO, 2000; Passchier-Vermeer, 1993; Gezondheidsraad, 2004). De mate waarin iemand zich gehinderd voelt hangt samen met het geluidsniveau. Ook spelen ook individuele eigenschappen een rol, zoals geluidgevoeligheid, angst voor en houding ten opzichte van de geluidbron (Guski, 1999; Job, 1999; Stallen, 1999). Tenslotte kan de mate van hinder die mensen ondervinden veranderen in de tijd en afhankelijk zijn van veranderingen die plaatsvinden op en rond de geluidbron (Van Kempen en Van Kamp, 2006).

Toename geluidsbelasting door groei wegverkeer

Met een aantal gerichte maatregelen zoals het plaatsen van geluidsschermen langs snelwegen en het isoleren van woningen tracht de overheid de geluidshinder te reduceren. Daarnaast maakt de Nederlandse overheid zich in Europees verband sterk voor de aanscherping van geluidseisen voor nieuwe voertuigen. Ondanks deze maatregelen is de geluidshinder het afgelopen decennium nauwelijks afgenomen en voor enkele bronnen zelfs toegenomen. Dit is voornamelijk het gevolg van de toename van het wegverkeer. Ook is de stilte en rust in natuurgebieden aangetast door de toename van het wegverkeer en de uitbreiding van het wegennet.

Beleid

Geluidbelasting wordt veelal bepaald door keuzes die op lokaal niveau gemaakt worden. Bovendien moet op lokaal niveau bepaald worden wat de gewenste kwaliteit van gebieden is. Daarom is het belangrijk dat gemeentes meer ruimte en mogelijkheden krijgen om hun verantwoordelijkheden te nemen bij het beperken en voorkomen van geluidshinder. Ter ontwikkeling van nieuwe aanpakken en het breed verspreiden van kennis wordt een innovatieprogramma voor lokale geluidsmaatregelen opgestart. Tevens worden zo mogelijkheden geboden om burgers beter te betrekken bij het geluidbeleid in hun gemeente. Op internationaal en nationaal niveau moeten bron maatregelen ter voorkoming van geluidsoverlast beter worden benut. Eisen voor geluidemissies moeten worden aangescherpt. Bij de uitvoering van het vastgestelde beleid resteren tot 2020 nog ongeveer 50.000 woningen met een te hoge geluidsbelasting. In de periode 2010-2020 zullen extra middelen worden ingezet om deze woningen aan te pakken (VROM, 2006).

Rijksoverheid

Omgevingslawaai slecht voor gezondheid

Harde of ongewenste geluiden uit de omgeving kunnen hinderlijk zijn en het woongenot verstoren. Daarnaast kan geluid de gezondheid schaden. Omgevingslawaai is de belangrijkste veroorzaker van slaapstoornissen. Ook kan het leiden tot hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten.

De mate waarin iemand last heeft van geluid, is afhankelijk van het geluidsniveau en van de bron. Daarom gelden er regels voor het geluidsniveau bij woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen, zoals ziekenhuizen of woonwagendplaatsen. Ook voor vliegverkeer gelden geluidsnormen.

Beheerder verantwoordelijk voor geluidsbeperking

In de regel beslist de gemeente over een ontheffing van de geluidsnormen. Ligt de geluidsbron niet in een bepaalde gemeente - is het bijvoorbeeld een provinciale weg - dan beslist de provincie over de ontheffing. De Rijksoverheid is beheerder van rijkswegen, spoorwegen, bepaalde defensie terreinen en grote luchtvaartterreinen. Als de beheerder besluit dat hij een geluidsbelasting boven de grenswaarde toestaat, moet hij deze beslissing goed onderbouwen. **Als het mogelijk is, moet de beheerder geluidsbeperkende maatregelen nemen:**

- * aanpak van de geluidsbron, bijvoorbeeld door **een stiller wegdek** aan te leggen;
- * maatregelen tussen bron en ontvanger, zoals **een geluidsscherm**;
- * maatregelen bij de ontvanger, bijvoorbeeld isolatie van de woning.

HET SCHENKVIADUCT: reacties op en vragen over het Concept Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013.

Uit het concept bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 (blz.31)

* Afweging toekomst Schenkviaduct

- "Vanuit ruimtelijk oogpunt leidt vervanging van het Schenkviaduct tot een enorme verbetering voor huidige en toekomstige woningbouw. (reactie **A**, zie hieronder.) Het Schenkviaduct is echter cruciaal voor de ontsluiting van de Stationsbuurt en de Schilderswijk. Doorgaand verkeer uit andere wijken maakt ook gebruik van deze route. Uit een studie van de gemeente blijkt dat deze verkeersverbinding onmisbaar is. (reactie **B**: Wilt u hier in dit bestemmingsplan zeggen dat het Schenkviaduct moet blijven? Moet de Rivierenbuurt "geslachtofferd" worden?) Sloop van het Schenkviaduct is alleen mogelijk als er voor de drie functies van het viaduct een goed alternatief is. Het ontwikkelen van alternatieven kost behalve jaren aan proceduuretijd ook nog eens honderden miljoenen euro's. In de huidige situatie vervult het Schenkviaduct de volgende functies:

- het vormt de hoofdstedelijke dwarsverbinding tussen de noordelijke en zuidelijke tak van de buitenruimte (Schenkstrook-Voorburg en Zuidwest-Laakhavens);
- het verbindt het rijkswegennet met het stedelijk hoofdnet;
- het biedt toegang tot de stadsleefgebieden Schilderswijk, Stationsbuurt en Rivierenbuurt.

Het lopende onderzoek naar de mogelijkheden voor het aanleggen van een alternatieve verkeersontsluiting valt buiten deze ontwikkelingsvisie (reactie **C**: Is "deze ontwikkelingsvisie" = het concept bestemmingsplan Rb 2013? Of de visie die er boven beschreven is?), maar is wel medebepalend voor de toekomst van de Rivierenbuurt." (reactie **D**: En daarom is het van groot belang om in dit bestemmingsplan de stand van zaken rond het Schenkviaduct / het eind van het Schenkviaduct goed aan te geven.)

Reactie A. De vervanging van het Schenkviaduct leidt, volgens u, tot verbetering van de woningbouw (?) Volgens ons leidt het vooral tot **verbetering van het leefklimaat in de gehele Rivierenbuurt** en dus ook voor de Weteringkade. Een verbetering die, volgens ons, **noodzakelijk** is, wil de Rivierenbuurt van een "krachtwijk" een "prachtwijk" worden.

Hier volgen een aantal punten die het slechte leefklimaat in de Rb veroorzaken (En de grote boosdoener is: het Schenkviaduct = Sv):

1. Zoals ik al heb geschreven in mijn zienswijze Luchtkwaliteit is op de Weteringkade hoog (Weteringkade + Schenkviaduct) het gemeten jaargemiddelde stikstofdioxide concentratie per kubieke millimeter boven de 40. (Buro Blauw, Rapportnr. BL2012.5413.01-V02, 6 juni 2012, pag. 26/27). Per januari 2015 moet het jaargemiddelde, volgens de Europese norm, onder de 40 zijn!

Er moet dus wat gebeuren op het Schenkviaduct om de luchtkwaliteit te verbeteren. **Wanneer gaat de gemeente de luchtvervuiling op de Weteringkade / Schenkviaduct aanpakken?**

2. Zoals ik al heb geschreven in mijn zienswijze Geluidhinder is voor de te bouwen Brede Buurtschool aan de Zaanstraat een akoestisch onderzoek gedaan:

- " ... een maximale geluidbelasting van 57 dB (incl.af trek) ten gevolgen van het wegverkeer op het **Schenkviaduct**

- " ... 55 dB ten gevolge van railverkeer." (Wolf&Dikken: R811042aaAO d.d.17-05-2011) De Wet Geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van **48 dB** voor wegverkeerslawaaai. De gemeente heeft voor de te bouwen BBs ingestemd met de maximale ontheffingswaarde : **63 dB**

Wanneer gaat de gemeente de geluidsoverlast die komt door het verkeer op het Schenkviaduct (+ tram Weteringkade) aanpakken?

Verder zijn de volgende punten het vermelden waard (Zij hebben ook te maken met de 2 bovenstaande punten):

* Er staan dagelijks files op het Sv (= Schenkviaduct). Ja, ook zaterdags en zondags.

* Er wordt te hard gereden op het Sv. (Soms harder dan 100 km/uur vertelde mij een wijkagent.) De toegestane snelheid is 50 km/uur.

* Er gaat zwaar verkeer (vrachtwagens, bussen) over het Sv. Er mag vrachtverkeer met een aslast niet hoger dan 10,0 t over het viaduct. Wij zien alle mogelijke vrachtwagens: grote "bakbeesten", zelfs vrachtwagens "met aanhang" en ook met een vorkheftruckje achterop. Hoe hoog is hun aslast ???

* Er is handhaving, zegt de wijkagent, maar die heeft geen merkbare invloed op het rijgedrag en over wat er over het viaduct gaat, dus is de handhaving die er is te weinig/ niet effectief.

De gemeente kunnen wij vragen om de overlast die het Sv veroorzaakt in de Rb zoveel mogelijk te beperken. Wat gebeurt er als je dat doet, dan zegt men dat de lucht op de Weteringkade al jaren schoon is. (zie mijn stuk over Luchtkwaliteit) Dan zegt men dat het Schenkviaduct al "afgeschreven" is, dus komen er geen geluidschermen enz.

De ouderdom van het Sv speelt vaak een grote rol:

- omdat het binnenkort "op" is en dus vervangen / gesloopt MOET worden

- omdat de ouderdom ingezet wordt door de gemeente als "argument" om NIKS te doen.

* Hoe oud is het Sv en hoe oud mag het worden?

Start bouw 1930, ontwerp A.Pet. Klaar 1940, in gebruik genomen 1941. Uit "thesis R. Arfy" blz 9 (volledige verwijzing zie onderaan deze pagina.): " De belangrijkste aanleiding voor dit onderzoek is dat **de levensduur van het Schenkviaduct rond 2020 ten einde is en dat het viaduct momenteel niet meer in een goede staat verkeert.**

blz. 27: Het viaduct is in de beginjaren '40 van de vorige eeuw gebouwd. **TNO heeft in 2005 onderzocht hoe lang het Schenkviaduct nog mee kan gaan en is uitgekomen op het jaartal 2015.**

Voor de periode na 2015 kon geen uitspraak worden gedaan (Goudappel Coffeng e.a., 2007). "

Hoogste tijd dames en heren OF zullen we een bord aan de voet van het viaduct plaatsen:

BETREDEN VOOR EIGEN RISICO

* Hoe lang is de gemeente al " bezig" met het Sv en met welk resultaat?

- Sinds wanneer er in de gemeenteraad gesproken wordt over vervanging, verkorting, sloop enz. van het Schenkviaduct heb ik nog niet kunnen achterhalen.

- In 2004 zijn er vragen gesteld over de mogelijkheid om het Sv (en het Prins Bernhardviaduct) te vervangen door tunnels.

- 30 juni 2005 staat in de Haagsche Courant dat het Sv gaat verdwijnen of gedeeltelijk gesloopt gaat worden in de komende 15 jaar (dus voor 2020.). De krant heeft zich gebaseerd op de Structuurvisie (2005) .

In **Wéreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020** van 28 juni 2005 staat te lezen:

- "Het Trekvliettracé zal als nieuwe entree de aanjager van de herontwikkeling van de Binckhorst zijn en zij koppelt bovendien het gebied aan de Rivierenbuurt en het centrum. Door opwaardering van de Erasmusweg en de Neherkade en koppeling van de Binckhorstlaan aan de Schenkkade wordt dit deel van het centrum ook goed aangesloten op de ringwegen in de flanken van de stad. Voor het functioneren als stedelijk centrum zullen **twee bestaande Knelpunten in het Haagse wegennet structureel moeten worden opgelost: de Schenkverbinding** en de gordiaanse verkeersknoep rond station Moerwijk.(blz. 46)"

- Jammer is het dat er in de **Evaluatie structuurvisie** d.d 23 -10-2012 niks terug te vinden is over bovenstaande plannen met het Sv, maar dan is er ineens WEL een Rotterdamsebaan! (DSO/2012.1281-RIS 252788)

- In elk geval zet de gemeente nog wel mensen aan het werk over het Sv: "**Alternatief voor het Schenkviaduct**": Effecten op de robuustheid van het wegennet van Den Haag en woon- en leefklimaat. Auteur: Ramy Arfy oktober 2012 (= thesis R. Arfy.)

Onder hoofdstuk 1.2 (blz. 27) Aanleiding staat:

-"Hieronder volgen enkele aanleidingen waarom een studie hiernaar (de ontwikkeling aangaande het Schenkviaduct.) noodzakelijk is.

1. De eerste en belangrijkste aanleiding is dat de levensduur van het Schenkviaduct rond 2020 ten einde is. Het viaduct is in de beginjaren '40 van de vorige eeuw gebouwd. TNO heeft in 2005 onderzocht hoe lang het Schenkviaduct nog mee kan gaan en is uitgekomen op het jaartal 2015.(* zie onder punt 4.) Voor de periode na 2015 kon geen uitspraak worden gedaan (Goudappel Coffeng e.a., 2007). De onderliggende vraag is dan ook wat te doen als het Schenkviaduct afgebroken moet worden?

2. Een tweede aanleiding is dat er in de bovengenoemde gebieden een aantal ruimtelijke barrières aanwezig is die ruimtelijke ontwikkeling van de wijken in de weg zit. Het treinspoor is hierin de grootste barrière, zie figuur 1;

3. Een derde aanleiding is dat Den Haag het autoverkeer wil bundelen op bepaalde stedelijke en regionale hoofdwegen. Hiertoe behoren momenteel de Centrumring, de Internationale Ring en een aantal regionale invalswegen zoals de Utrechtsebaan. Het huidige Schenkviaduct sluit niet aan op de Centrumring, maar op het Rijswijkseplein;

4. Een vierde aanleiding, die mede een gevolg is van de voorgaande aanleiding, is dat het Rijswijkseplein in de nabije toekomst (rond 2020) haar capaciteit heeft bereikt. Er rijden dan in de spits ca. 120 trams per uur. Momenteel rijden er ca. 80 trams in de spits over het plein.

Bij een verdere groei van het tramverkeer en behoud van de prioriteit t.o.v. van het autoverkeer en een groei in het autoverkeer, zorgen ervoor dat op het Rijswijkseplein een knelpunt ontstaat (Stadsgewest Haaglanden e.a., 2011)."

(* januari 2015 moet de luchtkwaliteit GOED zijn. Een heel belangrijk jaartal voor de Rb!)

Conclusie: In het concept bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013, vind ik dat de gemeente de prioriteit legt bij woningbouw en mobiliteit. Ons/mijn standpunt is dat een bestemmingsplan, zeker voor de Rivierenbuurt, er moet zijn om de buurt voor de bewoners en de toekomstige bewoners **leefbaarder (**)** te maken. Dat gebeurt niet door dure woningen in de wijk neer te zetten of snel met je auto van hier naar daar te willen of het aantal toegestane decibellen (dB) op te schroeven of een model NIBM bij nieuwbouw te gebruiken. Een leefbaardere, veiliger en dus betere buurt moet het toch worden? Om die **bestemming** te bereiken moet de gemeente de huidige situaties knelpunten (geluidhinder, luchtvervuiling, het Schenkviaduct) onder ogen willen zien en benoemen en actie ondernemen en ja, het gaat geld kosten! In de thesis van R.Arfy ligt de nadruk op mobiliteit, deze studie is in opdracht van de gemeente gedaan.(blz.5) Toch wordt Leefbaarheid niet vergeten:

(**) thesis van R.Arfy:

blz.5

-"Door het verdwijnen van de doorgaande autoverbinding langs het huidige tracé van het Schenkviaduct en het Rijswijkseplein wordt de leefbaarheid met een Schenk- of Bincktunnel sterk verbeterd. Er is dan minder geluidshinder en de luchtkwaliteit kan verbeteren."

blz 68

-"Leefbaarheid: De leefbaarheid wordt voornamelijk bepaald aan de hand van de intensiteit van het autoverkeer. Een daling of stijging van de intensiteit van het autoverkeer geeft indirect een daling of een stijging weer van de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit. Verder kan ook nog beredeneerd worden vanuit de routes die door het doorgaande autoverkeer gebruikt worden. Zo zal een doorgaande route langs woningen en andere geluidsgevoelige functies meer geluid- en stankoverlast geven dan routes die lopen door een bedrijventerrein. Hiermee kan de ernst van een stijging van het autoverkeer op een bepaalde route ondersteund worden."

Mijn vraag: Wil de gemeente "een plan van aanpak"/ haar plannen / haar activiteiten die zullen leiden naar vervanging of verkorting of sloop van het Schenkviaduct in het Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 aangeven?

NB. Een tijdelijke oplossing om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidhinder te verminderen in de Rb:

Geen vrachtverkeer over het Schenkviaduct.

Maak het Schenkviaduct **éénrichtingsverkeer** m.u.v. de hulpdiensten.

De stad uit zoals het nu is.

De stad in via het Prins Bernhardviaduct - Amunitiehaven
richting Laakkwartier : Spui - Pletterijkade - Rijswijkseweg
richting Stationswijk j Schilderswijk:

a. Spui - Zieken - Oranjelaan - Hoefkade

b. Wagenstraat - Stationsweg

(Richting Stationswijk/Schilderswijk zowel a. als b. hebben het voordeel dat ze NIET over het Rijswijkseplein gaan. Zie thesis R.Arfy blz 27 punt 4, staat ook hier boven.)”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

In de zienswijze wordt geciteerd uit het concept bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013. De tekst daarvan wijkt aanzienlijk af van de tekst van de ontwerp-bestemmingsplantekst zoals die op internet is gepubliceerd. Een voorbeeld: met betrekking tot het gebiedsgericht milieubeleid meldt de ter inzage gelegde toelichting dat het plangebied Rivierenbuurt binnen het gebiedstype ‘gemengd - werken’ ligt (niet in type XXX), en is de toelichting geheel daarop toegesneden. Een aantal opmerkingen is met de nieuwe tekst komen te vervallen. De zienswijze is in zoverre ongegrond. Met betrekking tot de grieven over geluid, lucht en veiligheid die in de zienswijze naar voren worden gebracht, merkt het college het volgende op: Het bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 is een actualiserend en conserverend bestemmingsplan. Het plan maakt geen ontwikkelingen mogelijk waarbij geluid, luchtkwaliteit en/of externe veiligheid nader onderzocht of verantwoord dienen te worden. Zo grijpt het plan bijvoorbeeld niet in op de verkeersstromen, wijzigt het plan geen maximum snelheden, wijzigt het groepsrisico niet, worden er geen nieuwe woningen mogelijk gemaakt waarbij de voorkeursgrenswaarde geluid wordt overschreden, en is bijvoorbeeld vervanging van het Schenkviaduct niet aan de orde. Het bestemmingsplan stelt in dat kader dan ook geen eisen aan geluidsniveaus, luchtkwaliteit en of het groepsrisico. De in de zienswijze aangevoerde grieven behoeven in het kader van dit bestemmingsplan dan ook geen bespreking. In zoverre is de zienswijze ongegrond.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 2013.229

HTM Personenvervoer

HTM Personenvervoer heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Naar aanleiding van de door u geboden mogelijkheid tot het geven van commentaar op het ontwerpbestemmingsplan Rivierenbuurt 2013, ex art. 3.8 Wro, wil ik het volgende onder uw aandacht brengen.

De kaart in de toelichting op pag. 28 geeft de reguliere tramroutes correct weer. Echter, i.v.m. werkzaamheden elders in de stad is de situatie op dit moment (2013) anders, terwijl de tekst op pag. 27 anders suggereert.

Op pag. 34 van de toelichting wordt melding gemaakt van een principebesluit om de bus op- en afritten van het Prins Bernhardviaduct voor al het gemotoriseerde verkeer open te stellen. Bij HTM en HTMbuzz -als direct belanghebbenden- is hier niets over bekend tot nu toe. Graag worden wij over dit plan geïnformeerd. Verder geeft het plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

De kaart in de toelichting wordt vervangen door een exemplaar waar de reguliere tramroutes op staan aangegeven.

Het collegebesluit om de op-/afrit van de bus vanaf en naar het Prins Bernhardviaduct t.z.t. open te stellen voor ander verkeer is genomen in het kader van het bestemmingsplan Wijnhaven tegen de achtergrond van de toenmalige verkeerssituatie en de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Inmiddels is in 2009 het VCP geëffectueerd wat heeft geleid tot een forse afname van het verkeersaanbod op de betreffende wegvakken. Daarnaast is er in het NSL een regeling van kracht die voorziet in een integrale aanpak van de luchtkwaliteit waardoor de gemeente niet meer op het schaalniveau van onderhavig plan maatregelen hoeft te treffen.

Het college acht het niet meer opportuun om tot uitvoering van het collegebesluit over te gaan. Om verwarring te voorkomen, en ook gezien het feit dat het Bernhardviaduct buiten het plangebied is gelegen, is in de toelichting in paragraaf 3.3.2.2. de tekst met betrekking tot het inkorten van het Bernhardviaduct geschrapt.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond.

Ra 2013.244 Bewonerscommissie Ammunitehaven

De Bewonerscommissie Ammunitegaven heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“De bewonerscommissie Ammunitehaven acht het een zeer onwenselijke situatie om de op- en afrit open te stellen voor al het gemotoriseerde verkeer.

Het ontwerp-bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 ligt van 15 maart t/m 25 april 2013 ter inzage. Op donderdag 28 maart 2013 is er voor dit plan een inloopbijeenkomst gehouden. Op pagina 34 van het ontwerp-bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 wordt in de eerste alinea onder het punt Inkorten Prins Bernhardviaduct gesproken over een principebesluit.

Citaat:

“.. Zolang niet tot inkorting van het viaduct wordt besloten, is het principebesluit genomen dat de op- en afrit van de busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Ammunitehaven/Zwarteweg wordt opengesteld voor al het gemotoriseerde verkeer. De benodigde verkeerstechnische aanpassingen moeten nog ter besluitvorming worden voorgelegd ...”

Naar aanleiding van deze tekst ontvangt u de zienswijze van de bewonerscommissie Ammunitehaven. Gedurende de bouw van de twee Ministerietorens en de Kroon is deze op- en afrit tijdelijk alleen gebruikt voor het bouwverkeer. Hiervoor is een deel van één van de voetgangerseilandjes verkleind. Dit heeft als gevolg gehad dat vanuit de Zwarteweg bij de tramoversteek Schedeldoekshaven regelmatig verkeer tegen de klok in rijdt omdat het een onoverzichtelijke situatie werd. Nu het bouwverkeer is afgenomen is de situatie iets verbeterd voor voetgangers, fietsers, brommers en overig langzaam verkeer. Maar het is nog steeds verkeersonveilig.

De overige redenen zijn als volgt:

- het gemotoriseerde verkeer gaat nog meer tegen de richting in rijden;
- de HTM verleent nu niet voldoende voorrang, dat zal des te meer verergeren omdat de chauffeurs zich aan de aanrijtijden moeten houden (zie voor dit onderwerp ook de Leefbaarheidsvergaderingen);
- de situatie wordt onoverzichtelijk, met name bij de tram- en busbaan aan de Schedeldoekshaven en bij het laden- en lossengedeelte van de Kroon, en de beide ministerietorens;
- de passagiers bij de tijdelijke bus- en tramhalte en de overstekende voetgangers en fietsers vanuit de Rivierenbuurt worden hier de dupe van want de verkeerssituatie wordt er niet veiliger op;
- er gaat extra woon-werkverkeer van de ambtenaren op gang komen;
- er ontstaan opstoppen bij de routes van de bussen van de HTM;
- halverwege het viaduct ontwikkelt zich mogelijk meer uitstoot en vervuiling van de auto's: nu houdt het verkeer pas halt aan het einde van het Prins Bernhardviaduct. Het terminalgebouw van AIVD houdt de uitstoot nog een beetje tegen.

Een mogelijk oplossing kan zijn dat de op- en afrit alleen bestemmingsverkeer gaat worden voor bewoners van de Kroon, de Turfmarkt en de Ammunitehaven en de HTM.

De bewonerscommissie Ammunitehaven verzoekt de Gemeenteraad dus dringend om de op- en afrit niet open te stellen voor alle gemotoriseerd verkeer.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze Ra 2013.229 van HTM Personenvervoer.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond.

Ra 2013.251 H. van Raan

De heer Van Raan heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Bij het bestuderen van het bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 zijn mij enkele zaken opgevallen waar ik tijdens de inloop avond onvoldoende antwoord op gekregen heb. Zodoende werd mij geadviseerd om mij tot u te richten.

Op de plankaart van de rivierenbuurt valt mij direct op dat een viertal commerciële garagebedrijven niet zijn ingetekend. Het betreft hier de garages gesitueerd op de nummers 85, 91, 93 en 99. Bedrijven Techno garage en Mofti garage.

Ik zou graag een antwoord willen hebben op de volgende vragen

- 1) Waarom zijn deze garages niet ingetekend?

2) Bezitten deze garages de juiste vergunningen om hier hun activiteiten te mogen uitvoeren? U spreekt in het bestemmingsplan van een woon-oase. Alleen in de directe omgeving van de Pletterijstraat zijn er minstens 5 tot 8 commerciële garagebedrijven gevestigd.

3) Hoe passen deze garages in een gebied dat bestemd is als een stedelijke woon-oase in een gebied van hoogstedelijk wonen?

Het is duidelijk dat het grote aantal garages in de buurt belastend is op het milieu.

- Luchtvervuiling: uitstoot van uitlaatgassen zowel binnen als buiten de garages van stationair draaiende motoren die gerepareerd worden
- Geluidsoverlast: reparaties in de buitenlucht, luidruchtig testen van reparaties aan bijvoorbeeld de motor
- Parkeeroverlast: de auto's die gerepareerd worden staan vaak op de stoep of staan op parkeerplaatsen van bewoners

4) In het bestemmingsplan staat dat milieu en woonplezier in de rivierenbuurt erg belangrijk zijn. Hoe voorziet het bestemmingsplan in het opheffen van genoemde overlast door deze garages

Ik vertrouw erop dat u een antwoord kan geven op mijn vragen.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

1. De betreffende bedrijven zijn bij de inventarisatie van de wijk wel aangetroffen, maar niet op de plankaart vermeld. Ze zullen alsnog met een aanduiding op de plankaart worden opgenomen. De zienswijze is in zoverre gegrond.

2. Het bestemmingsplan regelt slechts bestemmingen en geen vergunningen. Als een bedrijf vergunningplichtig is, wordt bij het opstellen van het plan er vanuit gegaan dat vergunning is verleend. Als dat niet het geval is, kan handhavend worden opgetreden. De zienswijze is in zoverre ongegrond.

3. Het plangebied is in zijn algemeenheid bedoeld voor een menging van wonen en werken. De bestemmingen passen in zoverre daarbinnen. Het plan is conserverend van aard, aanwezige functies worden in het plan opgenomen. De (vele) garagebedrijven zijn daarom opgenomen met een aanduiding. Met name bij de nieuwbouw is gestreefd naar het realiseren van een stedelijke woon-oase (zoals bv. het project rond Hillebrant Jacobsplein). De zienswijze is in zoverre ongegrond.

4. Het bestemmingsplan legt de huidige situatie vast, staat uitbreiding van overlast veroorzakende bestemmingen niet toe, maar bestemt ook niets weg. Het wegbestemmen van garages is (ook financieel) binnen het bestemmingsplan dan ook niet geregeld. De zienswijze is in zoverre ongegrond.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze met betrekking tot het niet vermelden van een aantal garages op de plankaart gegrond, en voor het overige ongegrond.

Ra 2013.260 J. Berends

De heer Berends heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Hierbij dien ik zienswijzen in t.a.v. het ontwerpbestemmingsplan Rivierenbuurt.

1 . Dakopbouw

Voor onze woning aan de Boomsluiterskade 39/39a hebben wij een bouwvergunning (200907966) gekregen voor een dakopbouw aan de achterzijde van onze woning. Aanvankelijk was onze bouwplans in strijd met het bestemmingsplan in verband met de bouwhoogte. Inmiddels hebben wij toestemming van de gemeente gekregen om de dakopbouw te realiseren. In het ontwerpbestemmingsplan is de nieuwe hoogte echter niet opgenomen. Ik verzoek u vriendelijk dit alsnog te doen.

2. Bouwhoogte

Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan is de goot/bouwhoogte met een aantal meter gekort. Het is mij niet duidelijk waarom dit is gebeurd en ik heb belang bij het behoud van die hoogte om uit te kunnen breiden. We zijn gefaseerd (ivm financiën) onze woning aan het verbeteren en we willen graag de mogelijkheid behouden om ook daar uit te kunnen breiden. Vandaar het verzoek om de geldende goot/bouwhoogte in het nieuwe plan te handhaven.

3. Functie wegbestemd.

Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan is de functie "Woondoeleinden II" met subbestemming "detailhandel- zakelijke dienstverlening en welzijnsvoorzieningen op de begane grond toegestaan" (zie legenda) in het ontwerp bestemmingsplan weggestemd.

Het is mij niet duidelijk waarom dit is gebeurd en ik heb belang bij het behoud van die functie in verband met mijn bedrijfsontwikkelingen. Vandaar het verzoek om de geldende bestemming over te nemen in nieuwe bestemmingsplan. De bestemming zelf is in het ontwerpbestemmingsplan aanwezig, nl. artikel 5, "gemengd 1" dus in plaats van "wonen" kan ook die bestemming worden gebruikt.

4. Functie bij directe burens verzwaaard

Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan is de functie op twee onderdelen verzwaaard. Het eerste onderdeel betreft de functie. De functie is nu "Woondoeleinden II" met subbestemming "detailhandel – zakelijke dienstverlening en welzijnsvoorzieningen op de begane grond toegestaan" (zie legenda). In het ontwerpplan zou het de functie "bedrijf (...) in de categorie A of B van de Staat van bedrijven bij functiemening" krijgen. (artikel 18 lid 1 & bestemmingsplankaart van het ontwerp bestemmingsplan).

(i) De woningen zijn oud, erg gehorig, zeer trillingsgevoelig en zelfs niet geurdicht. Verzwaring van de functie kan voor veel directe overlast zorgen en komt ten nadele van de woonkwaliteit. (ii) Ook passen deze functies niet in de woonwijk, o.a. doordat ze snel een verrommellend effect hebben (zie bijv. de bedrijven in de Rivierenbuurt en de rommel die dat bij de meeste veroorzaakt en panden die er zelf veelal ook verwaarloosd bij liggen) wat de krachtwijk en het beleid dat daarop gericht is, negatief beïnvloedt. (iii) Tot slot staat een groot deel van de direct in de buurt liggende bedrijventerreinen leeg, dus aan toevoegen van extra bedrijfsruimte (ook in het gehele bestemmingsplan) lijkt mij behoefte. Het verhogen van de bestemming is daarom ongewenst en mijn verzoek is om de geldende bestemming te handhaven.

Het tweede onderdeel betreft de verdieping. Ik kan in de voorschriften niet terugvinden dat de bestreden functie beperkt is tot de begane grond. In het geldende bestemmingsplan is dat wel het geval. Detailhandel etc. op de andere woonverdiepingen is ongewenst en mijn verzoek is om de geldende bestemming slechts op de begane grond te handhaven."

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

De maximale bouwhoogten aan de achterzijde van de panden aan de Boomsluiterskade zijn opgehoogd. De maximale bouwhoogte van de panden aan de Boomsluiterskade is aangepast aan die van het voorgaande bestemmingsplan en wordt 11/13m. De zienswijze is in zoverre gegrond. De gebruiksmogelijkheden van de betreffende panden zijn aangepast aan de huidige manier van bestemmen en enigszins verruimd. Zo detailhandel, zakelijke dienstverlening en welzijnsvoorzieningen ter plaatse al daadwerkelijk mogelijk zijn, biedt de bestemming nu wat meer mogelijkheden om leegstand, en daarmee ook verloedering van de wijk, tegen te gaan. De toegestane bedrijvigheid is niet van dien aard dat gevreesd moet worden voor grote overlast. Zie hiervoor ook de in de bijlage bij de regels 'Staat van Bedrijven' genoemde soorten bedrijvigheid die zij toegestaan. De zienswijze is in zoverre ongegrond. Er is aan het artikel 'Wonen' een lid 'Specifieke gebruiksregels' toegevoegd waarin wordt bepaald dat bestemmingen anders dan wonen, uitsluitend op de begane grondlaag zijn toegestaan. De zienswijze is in zoverre gegrond.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze voor wat betreft de maximale bouwhoogten en de aanpassing van de regels gegrond, voor wat betreft de aanduiding 'bedrijf' ongegrond.

Ra 2013.261 VvE Nieuwe Haven

De VvE Nieuwe Haven heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

"Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende misverstand.

Op de kaart van het Ontwerpbestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 is de mooie binnentuin van het wooncomplex Nieuwe Haven / Nieuwe Havendwarsstraat, de voormalige Ambachtsschool, aangeduid als V-VB, Verkeer- Verblijfsgebied. Het suggereert dat het een openbaar terrein betreft.

Dit is onjuist, het is een (besloten) tuin in eigendom, in beheer en in gebruik van de leden van de Vereniging van Eigenaren van het voornoemde complex.

Als eigenaar van één van de appartementen en als voorzitter van de VvE Nieuwe Haven verzoek ik u er op toe te zien dat de aanduiding V-VB gewijzigd wordt in Tuin."

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Het door appellant aangeduide gebied is inderdaad geen openbare weg, en als zodanig geen Verkeer-verblijfsgebied.

De bestemming van het betreffende perceel is gewijzigd in de bestemming 'Wonen' en maakt nu deel uit van het bij de bebouwing behorend erf. Er is voor 'Wonen' gekozen omdat op het binnenterrein ook geparkeerd wordt en dit binnen de bestemmingsomschrijving 'Wonen' is toegestaan. Binnen de bestemming 'Tuin' is parkeren niet toegestaan.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond voor zover deze heeft geleid tot aanpassing van het plan.

Ra 2013.265 Bewonersorganisatie Rivierenbuurt/Spuikwartier

Namens de Bewonersorganisatie Rivierenbuurt/Spuikwartier heeft de heer Van Gool de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Wij hebben het bestemmingsplan gelezen en willen middels dit schrijven onze zienswijze geven op onderdelen waar wij bezwaar tegen hebben of een voorbehoud op willen maken.

Verkeer:

Net als de bewonerscommissie Ammunitehaven acht de bewonersorganisatie het zeer onwenselijk dat de op- en afrit bij het Bernardviaduct opgesteld wordt voor al het gemotoriseerde verkeer.

Verder is het voor de bewonersorganisatie nog onvoldoende duidelijk wat de impact is van de overige voorgestelde verkeerswijzigingen. Dat de gemeente het sluipverkeer wil terugdringen ondersteunen wij uiteraard van harte, maar op het moment dat het totaalplaatje inzichtelijk is gemaakt met bijbehorende voor- en nadelen kunnen wij pas aangeven of wij deze plannen steunen.

Zoals bekend bij en besproken met de gemeente wordt een werkgroep verkeer voor de wijk opgericht. Op korte termijn, met ondersteuning van de gemeente, start met een inventarisatie van verkeerssituaties die als gevaarlijk, onprettig of voor verbetering in aanmerking komen. Afgesproken is om in overleg punten, naar aanleiding van de Inventarisatie, te agenderen. Wij stellen voor de verkeersplannen, zoals beschreven in het bestemmingsplan, ook in nauwe samenspraak met de werkgroep te bespreken en op die manier draagvlak onder de bewoners te verkrijgen.

Extra bouwlagen en dakopbouw:

Met betrekking tot de extra bouwlagen die de gemeente voor de Haagse Verdichting wil de bewonersorganisatie haar zorg uitspreken. Mogelijk dat e.e.a. zich binnen de gestelde normering afspeelt, maar extra bouwlagen kunnen het wooncomfort toch aanzienlijk aantasten. Op het moment dat plannen concreet worden verzoekt de bewonersorganisatie de eventuele aanleg van extra bouwlagen in nauwe samenspraak met de bewoners te doen.

Een andere situatie is ook mogelijk. Namelijk, dat bewoners een dakopbouw willen plaatsen, maar dit niet kunnen omdat omringende hulzen erg dicht op elkaar gebouwd zijn waardoor het voldoen aan de geldende normering onmogelijk wordt. Ook hier verzoekt de bewonersorganisatie om in nauwe samenspraak met de bewoners de normen en consequenties daarvan met de bewoners te bespreken.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Met betrekking tot grief over de op- en afritten van het Bernardviaduct verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze Ra 2013.229 van HTM Personenvervoer. In zoverre is de zienswijze gegrond.

De mogelijkheid een extra bouwlaag te plaatsen is onderzocht aan de hand de bouw van de woningen (plat dak) en een bezonningsonderzoek. Op de plankaart is daar waar de mogelijkheid is toegestaan een bouwaanduiding opgenomen. Verzoeken voor het plaatsen van een extra bouwlaag dienen als aanvraag voor een omgevingsvergunning aan de gemeente te worden gericht en worden in bepalende mate getoetst aan het bestemmingsplan. De mogelijkheid bestaat bezwaar te maken tegen het verlenen van een omgevingsvergunning. Een zienswijze biedt slechts de mogelijkheid bezwaar te maken tegen de bestemmingen en aanduidingen zoals die op de plankaart vermeld staan. In zoverre is de zienswijze ongegrond.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze voor wat betreft het Bernardviaduct gegrond, voor het overige ongegrond.

Ra 2013.266/271 VvE Weteringkade 11/13/15

De VvE Weteringkade 11/13/15 heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Het ontwerp-bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 ligt ter inzage van 15 maart tot en met 25 april 2013. Hierbij uiten wij tijdig een zienswijze tegen dit plan. Wij kunnen ons met een deel van het plan niet verenigen. Dit standpunt wordt hieronder gemotiveerd.

1. Inleiding

Wij maken als omwonenden van het perceel Scheepmakersstraat 4 bezwaar tegen de mogelijkheid die het plan biedt om op die locatie een kindercentrum te gaan exploiteren voor dag- en naschoolse opvang. Gevreesd wordt voor aantasting van een goed woon- en leefklimaat. Nut en noodzaak ontbreken om juist hier een kindercentrum mogelijk te maken. Verder wordt gevreesd voor parkeerdruk en verkeershinder. Er heeft onvoldoende onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen van het plan en er heeft geen goede belangenafweging plaatsgevonden. Genoemde aspecten zullen hieronder worden toegelicht. Wij houden ons het recht voor om deze zienswijze nog binnen twee weken aan te vullen.

Bestaande situatie

Momenteel is het bestemmingsplan "Rivierenbuurt" uit 1981 van kracht. Uit de plankaart blijkt dat het perceel Scheepmakersstraat 4 valt onder "Gedetailleerde gemengde bebouwing, zone 7" (GB-gd 7). De gronden van deze zone zijn onder meer bestemd als "Welzijnsvoorziening" ("C"). Een kindercentrum valt hier in beginsel onder. Op grond van artikel 14 lid 1 onder a van de planregels mogen echter maximaal 2 gedeelten van hoofdgebouwen van zone GB-gd 7 worden gebruikt als welzijnsvoorziening. Welzijnsvoorzieningen op een bovenverdieping zijn volgens het huidige bestemmingsplan in het geheel niet mogelijk. De beperkte ruimte die het plan biedt is reeds volledig ingevuld door de welzijnsvoorziening voor geestelijke gezondheidszorg gevestigd op Scheepmakersstraat 20-28 (hoek Dintelstraat). Ons is niet gebleken dat in het verleden vrijstelling is verleend.

Nieuwe situatie

Uit de digitale planverbeelding van het ontwerpbestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 blijkt dat op gronden met de bestemming "Wonen" ter plaatse van het perceel Scheepmakersstraat 4 de functieaanduiding "m" is opgenomen. Blijkens de planregels maakt het ontwerpbestemmingsplan hier kinderopvang mogelijk. Dit geldt tot 9 meter boven maaiveld. Dit komt neer op ten minste twee verdieplingslagen. Dit is een duidelijke verruiming van de zeer beperkte C.q. niet bestaande mogelijkheden die worden geboden door het bestaande plan. Er is dus sprake van een "nieuwe situatie" die als zodanig dient te worden beoordeeld.

Vergunde situatie en feitelijk gebruik

Tot april 2011 was op dezelfde locatie een vestiging van Dak kindercentra aanwezig, overigens in strijd met het bestemmingsplan Rivierenbuurt. Deze situatie heeft voor omwonenden veel (geluids)hinder veroorzaakt. Op last van de bestuursrechter (rechtbank Den Haag) heeft de gemeente toen handhavend moeten optreden. Op het adres Scheepmakersstraat 4 is nu al twee jaar geen kinder/naschoolse opvang vermeld in het Landelijk register kinderopvang en peuterspeelzalen. Het plan is grotendeels conserverend van aard maar omdat er momenteel feitelijk geen sprake is van een bestaand kinderdagverblijf is het onbegrijpelijk dat dit nu oneens wel mogelijk moet worden gemaakt.

Wel hebben wij vastgesteld dat momenteel voorbereidingen worden getroffen om een nieuw kinderdagverblijf te vestigen ("Funny Kids"). Dat is volgens ons een onwenselijke ontwikkeling en doet aan bovenstaande niets af. Overigens beschikt Funny Kids nog niet over de noodzakelijke omgevingsvergunning. Deze is wel aangevraagd.

2. Nut en noodzaak

Momenteel bestaat volgens ons geen maatschappelijke behoefte meer aan nieuwe vestigingen voor kinderopvang en zeker niet op deze locatie. Er is in de wijk en directe omgeving al ruim voldoende opvangcapaciteit aanwezig. We noemen alleen al de vestigingen van DAK kindercentra aan de A. Vlackstraat, Lamgroen en Enthovenplein. Deze kampen met overcapaciteit. De bezettingsgraad van kinderdagverblijven neemt af en steeds meer bedrijven en vestigingen moeten sluiten. Dat is een landelijke trend.

Met de komst van de nieuwe Brede Buurtschool in de wijk wordt bovendien weer nieuwe kinderopvang mogelijk gemaakt. Dit is ook een veel betere locatie. Uit het ontwerpbesluit blijkt in het geheel niet waarom juist op deze locatie nieuw kinderopvang mogelijk moet worden gemaakt. Alternatieve locaties zijn onvoldoende onderzocht. In de toelichting op het ontwerpbesluit wordt slechts in algemene zin verwezen naar een beleidsstuk uit 2001 (de beleidsnota 'Ruimtelijke implementatie kindercentra in Den Haag' (RIS 85329). Dat is onvoldoende. Bovendien is dit stuk gedateerd.

3. Aantasting goed woon- en leefklimaat

Om een kinderopvang te kunnen realiseren dient men te kunnen beschikken over een geschikte buitenspeelruimte. Het is een bekend gegeven dat buitenspeelruimtes bij kindercentra snel tot problemen in de buurt leiden vanwege geluidsoverlast van grote aantallen luid roepende kinderen gedurende een groot deel van de dag. Effectieve maatregelen zijn in de praktijk niet of nauwelijks te treffen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zou verwacht mogen worden dat een goede belangenafweging wordt gemaakt tussen enerzijds de belangen van omwonenden en anderzijds het eventueel aanwezige maatschappelijk

belang dat mogelijk is gediend met het op deze locatie mogelijk maken van kinderopvang. Gelet op de (hoofd)bestemming "Wonen" zou echter een ruim gewicht moeten worden toegekend aan de belangen van omwonenden. Uit het besluit blijkt niet dat dit is gebeurd.

Overlast vanuit de buitenspeelruimte moet volgens het gemeentelijk beleid ten aanzien van kindercentra voldoen aan de algemene milieuregels (m.b.t. geluid) uit de Wet milieubeheer (amvb "woon- en verblijfsgebouwen"). Deze amvb is al jaren vervallen. Bij beoordeling in het milieuspoor wordt doorgaans geen rekening meer gehouden met menselijk stemgeluid.

Daarom is het des te belangrijker dat een goede afweging van deze vorm van hinder in het ruimtelijk spoor plaatsvindt. Ook in dat kader kan worden getoetst aan de gangbare geluidsnormen. Overigens zal niet alleen ter plaatse van de gevels maar ook in de tuinen en op de balkons van de omliggende woningen sprake dienen te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het ontwerpbesluit is wat deze punten betreft onvoldoende onderbouwd.

Ten aanzien van de feitelijke situatie merken wij nog het volgende op.

Het plan maakt het mogelijk dat veel spelende kinderen aanwezig langs de perceelgrenzen van de achtertuinen van de woningen Weteringkade 13 en 17. Er is sprake van een afstand van 0 tot 8 meter tot de achtergevel van de woningen Weteringkade 11/13/15/17.

Uit de VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering" blijkt dat vanwege het geluidsaspect een minimale afstand tot woningen van 30 meter moet worden aangehouden. Hieraan wordt duidelijk niet voldaan. De situatie is ook in strijd met de beleidsnota 'Ruimtelijke implementatie kindercentra in Den Haag' waarin staat dat een geschikte buitenspeelruimte moet kunnen worden gerealiseerd. Dat is hier niet mogelijk. De situatie is vergelijkbaar met een rijtjeshuis waar de buitenspeelplaats ook direct grenst aan de tuinen van omwonenden.

Terecht staat in de beleidsnota aangegeven dat in zo'n situatie bij voorkeur geen kindercentrum moet worden gevestigd.

Ook dient rekening te worden gehouden met het feit dat de buitenspeelterreinen geheel omsloten zijn door gebouwen. Hierdoor ontstaat een soort "klankkasteffect" waardoor het geluid veel hinderlijker is dan bij een meer open situatie. Met gedegen akoestisch onderzoek kan dit effect in beeld worden gebracht.

Het is bij de gemeente bekend dat de woningen aan de Weteringkade een zeer hoge geluidsbelasting aan de straatzijde hebben. Er is sprake van een saneringssituatie in het kader van de Wet geluidhinder. De achterzijde is juist relatief rustig doordat deze geheel is afgesloten van wegverkeer en overig stadslawaai door aaneengesloten bebouwing. Omwonenden koesteren deze relatieve rust. Deze wordt door het plan ernstig verstoord. Ten onrechte is in het besluit met al deze factoren geen rekening gehouden.

4. Parkeerdruk en verkeershinder

Ter plaatse is zal parkeer- en verkeershinder ontstaan. Dit vanwege ouders die kinderen komen halen en brengen met de auto aan het begin van de ochtend en eind van de middag. Het aantal parkeerplaatsen in de buurt is beperkt. Op de locatie Scheepmakersstraat 4 is het ook niet mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren voor personeel en bezoekers.

De straat (eenrichtingverkeer) is onlangs heringericht. Er is betaald parkeren van kracht en het aantal plaatsen is verder beperkt. Auto's kunnen hier elkaar niet meer passeren. Te verwachten is halende en brengende ouders de auto op de Scheepmakerstraat zullen laten staan of op het trottoir parkeren waardoor de doorstroming wordt verhinderd en verkeersgevaarlijke situaties ontstaan. Ook om deze redenen lijkt een kindercentrum hier niet gewenst. De gemeente had op dit punt meer onderzoek moeten verrichten en de resultaten toetsen aan het gemeentelijk beleid terzake. Dat is niet gebeurd.

5. Planschade

Als gevolg van de planologische maatregelen vrezen de eigenaren/omwonenden dat, naast aantasting van het woongenot, ook waardedaling zal ontstaan van hun woningen. Om deze reden wordt overwogen een planschadeprocedure te starten.

Om bovenstaande redenen verzoeken wij uw voornemen te herzien om op het perceel Scheepmakersstraat 4 kinder- en naschoolse opvang mogelijk te maken. Wij verzoeken de functieaanduiding "m" te schrappen."

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het oude bestemmingsplan waren in GB-gd7 twee welzijnsvoorzieningen mogelijk. Nu het voorliggende plan conserverend van aard is, is wegbestemmen van deze mogelijkheid geen optie. Daarom is voor de volgende oplossing gekozen: Op grond van de zienswijze wordt de aanduiding 'maatschappelijk' vervangen en gewijzigd in 'gemengd', en is artikel 18, Wonen, zodanig aangevuld dat aan panden waarin kinderopvang gevestigd mag worden, bijzondere voorwaarden worden gesteld.

Daarmee wordt de mogelijkheid een kinderdagverblijf o.i.d. te realiseren aan strenge eisen onderworpen en getoetst aan het gemeentelijk beleid in deze. De mogelijkheden die het voorgaand bestemmingsplan bood, worden daarmee niet aangetast, en wordt aan de verlangens van appellanten (gedeeltelijk) tegemoet gekomen. De zienswijze is gegrond voor zover deze heeft geleid tot aanpassing van het plan. Het verhalen van planschade is eerst mogelijk nadat het plan onherroepelijk is geworden. Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond.

Ra 2013.267 D. Klijnjan, F. Schipper en W. van der Heijden

D. Klijnjan, F. Schipper en W. van der Heijden hebben de volgende zienswijze ingediend (geciteerd): “Graag brengen we een aantal zaken onder uw aandacht als zienswijze met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan Rivierenbuurt. Het betreft de onderwerpen optoppen van bestaande woningen, functiemenging en bouwhoogte langs de randen van de wijk.

Optoppen van bestaande woningen

Op zeer veel plaatsen in de wijk wordt het optoppen van woningen mogelijk gemaakt. Dit is onderbouwd met een bezonningsrapport. Het argument om optoppen mogelijk te maken is dat gezinnen die groter worden kunnen blijven wonen in hun huis door het uit te breiden. Dit is goed voor de wijk.

Helaas blijkt de praktijk te zijn dat optoppen vaak gebruikt wordt als uitbreiding van de woning, alvorens de woning als kamers verhuurd wordt. Momenteel zijn vastgoed opkopers al actief in de buurt om via optopping winsten te verzilveren. De optopping zal vooral in de volgende straten overlast geven: Weteringkade, Pletterijkade, Pletterijstraat, Maasstraat, Scheldestraat, Merwedestraat en -plein, Scheldestraat, Dommelstraat, Zandstraat, Gouwestraat, Vechtstraat, Mijdrechtstraat en Lekstraat. Dit zijn momenteel al de wat 'zwakkere' straten, met nu reeds de nodige parkeerdruk en sociale druk. Vanwege optopping ontstaan meer problemen. Parkeren is een probleem vanwege een gebrek aan plekken. Er is geluids- en andere overlast van de vele bewoners. Ook zijn het vaak de mensen die nergens anders terecht kunnen die op deze kamers belanden, met alle problemen van dien. Omdat het pandsgewijs gaat, werkt dit sluipenderwijs en is er geen sturing op.

Omzetten naar kamers betekent tegelijkertijd ook het verlies van relatief goedkope (huur)woningen voor gezinnen in de wijk.

Als laatste de uitstraling van de wijk: het aanzien van de panden met vaak mooie historische gevels wordt in negatieve zin beïnvloed door het optoppen: achter prachtige geveltoppen verschijnen lelijke grijze 'schoenendozen'. Samenvattend zorgen deze ontwikkelingen voor meer overlast, een slechtere uitstraling en minder betaalbare woningen in de wijk. Wij vrezen daardoor een afnemende cohesie in de wijk. Dit gevolg zou in onze beleving voldoende aanleiding moeten zijn voor het schrappen van de 'vrije optopping' in een groot deel van de wijk zoals door u voorgesteld.

Functiemenging

Naast bedreigingen biedt een nieuw bestemmingsplan ook kansen. Een van deze kansen is een beter functionerende wijk door het toestaan van functiemenging. Wij zijn groot voorstander van functiemenging in (in ieder geval) de Pletterijstraat en Pletterijkade. Eventueel komen wat ons betreft ook de Boomsluiskade en Lamgroen (tussen Spui en Pletterijstraat) hiervoor in aanmerking.

Bij functiemenging denken wij aan het toestaan van o.a. ateliers, kwalitatief hoogwaardige bedrijvigheid, daghoreca. Hiermee is er meer kans op kwalitatief goede invulling van de plinten, waar nu vaak 'wonen' leidt tot leegstand. Zeker in de Pletterijstraat is dit een probleem. Ook stimuleert het ondernemerschap door uit te nodigen creatiever om te gaan met de leegstaande ruimte.

Bouwhoogte langs de randen van de wijk

In het bestemmingsplan is er sprake van dat bij toekomstige nieuwbouw aan de randen van de wijk, zoals de Lekstraat en de Pletterijkade, een bouw van minimaal vijf bouwlagen gewenst is. Wij denken dat dit om meerdere redenen niet gewenst en onverstandig is.

Allereerst zal dit grote invloed hebben op de bezonning van erachter liggende woningen. Bovendien zal hierdoor een effect bereikt worden van opsluiting van de wijk achter 'hoge muren' en de wijk een onplezierige, ontoegankelijke en gesloten indruk geven. Accenten op de hoeken, zoals de huidige plannen voor de hoek Spui / Lamgroen, kunnen wel een positieve uitwerking hebben. Ook al verwacht de gemeente de komende tien jaar geen nieuwbouw langs deze randen, toch zouden wij graag zien dat nu al in het bestemmingsplan het voornemen van minimaal vijf bouwlagen wordt omgezet in maximaal vijf bouwlagen. Graag ook uw reactie hoe zich de bestemmingsplan termijn van 10 jaar verhoudt tot de genoemde mogelijkheid, waarvan niet verwacht wordt dat deze in de eerste tien jaar gebruikt wordt.

Reactie

Graag vernemen we uw reactie ten aanzien van deze zienswijzen. Waar nodig zullen we inspreken in de raadsvergadering waarin vaststelling wordt behandeld..”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Met betrekking tot het “optoppen” van woningen: Het bestemmingsplan bepaalt slechts de bestemming van gronden en kent geen regels betreffende splitsing van woningen. Een dakopbouw is bedoeld voor verruiming van de bestaande woning, en poogt daarmee te bewerkstelligen dat bewoners voor de wijk worden behouden en niet wegtrekken. De zienswijze is in zoverre ongegrond.

Met betrekking tot functiemenging: Middels de gemengde bestemming zijn meerdere functies mogelijk. Op de plaatsen waar de functie wonen leidend is wordt volstaan met een functieaanduiding. De functie is niet weg bestemd, maar het wonen heeft op die plaatsen de voorkeur. Daarmee wordt nl getracht het karakter van een woonstraat te behouden. De zienswijze is in zoverre ongegrond.

Met betrekking tot de bouwhoogten langs de doorgaande wegen en grenzen van de bestemmingsplangrens: Het bestemmingsplan gaat alleen uit van een vijfde bouwlaag in de vorm van een dakopbouw, als de huidige bebouwing reeds vier lagen kent en ze is gelegen aan de genoemde lange lijnen. Daar waar de bebouwing lager is, wordt slecht – indien passend binnen het beleid - een vierde bouwlaag toegestaan. Bij nieuwbouw is er vaak sprake van een nieuwe situatie en zal in een dergelijk geval het bestemmingsplan moeten worden aangepast aan het bouwplan, dit met daarbij de gebruikelijke procedures. De zienswijze is in zoverre ongegrond.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 2013.269 U. Pfannenmuller

U. Pfannenmuller heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Als eigenaar van het pand aan de Boomsluiterkade [nr.] te Den Haag heb ik kennis genomen van de aanstaande wijziging van het bestemmingsplan.

Ik verzoek u de onderstaande punten in overweging te nemen bij het uitwerken van het definitieve bestemmingsplan.

1. Bij een gedeelte van mijn achterhuis is een bouwhoogte van 7 meter voorzien. Bij een tussenliggend gedeelte van het achterhuis ontbreekt deze hoogte in het aanstaande bestemmingsplan. De hoogte van 7 meter bouwhoogte is noodzakelijk bij dit tussenliggend gedeelte om het achterliggende gedeelte op de eerste etage te bereiken. (Dit gedeelte is ook als zodanig gebouwd onderdeel van mijn achterhuis).

2. Bij de bouwhoogte heeft men blijkbaar de bouwhoogte van de bestaande gebouwen- aangehouden. De dichtstbijzijnde nieuwe. herenhuizen hebben allemaal een hogere bouwhoogte. Is het niet een beetje arbitrair dat de lage, bouwhoogte van de toevallig lage gebouwen in het rijtje gehandhaafd blijven? (terwijl men de oorspronkelijke hoogtes van de gesloopte gebouwen bij de hernieuwde woningbouw ver te boven gegaan is)

3. Functieverzwaring B in het gebruik van de benedenverdiepingen. Ik verzoek u in overweging te nemen of de functieverzwaring in de rij huizen waar mijn pand onder valt ingevoerd moet worden. (van functie A naar functie A en B)

Er staan in die rij huizen een aantal oude panden waar vloeren doorlopen en overlast van geluid en trillingen niet ondenkbeeldig zijn. In het verleden waren er diverse bedrijfspanden, die op de plek stonden waar nu in het eerste gedeelte van de Boomsluiterkade herenhuizen met woonbestemming staan. In overleg met de ontwikkelaars en bouwers heeft men daar blijkbaar gekozen voor woningbouw in plaats van gemengde functies. Ik zou het toejuichen als men nu niet tot een functieverzwaring besluit ten koste van het wonen in het gedeelte waar mijn pand staat.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Wij verwijzen naar de reactie onzerzijds op zienswijze Ra 2013.260 van J. Berends.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze voor wat betreft de maximale bouwhoogten en de aanpassing van de regels gegrond, voor wat betreft de aanduiding ‘bedrijf’ ongegrond.

Ra 2013.270 Rozenburg Beheer

Rozenburg Beheer heeft de heer Giezeman de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Als eigenaar en namens de mede-eigenaren van de in de Rivierenbuurt gelegen bedrijfspanden met adres;

- Lekstraat met huisnummers 27, 37, 39, 49 en 61.

- Lekstraat met huisnummer 169 ca

- Scheldeplein 12

- Boomsluiterkade met huisnummers 349, 350 en 351

willen wij graag de leden van de gemeente raad verzoeken en adviseren te overwegen de geplande bestemming van louter garage te verruimen naar minimaal gemengde doeleinden en/of detailhandel en zo mogelijk bedrijven categorie A/B toe te staan.

De overweging hierbij is dat er thans bij de bedrijfsruimte met bestemming garage er sprake is van;

- structurele leegstand op de objecten

- dit jaar er wederom een huurder failliet is gegaan

- er verder in de Lekstraat sprake is van nog veel meer leegstaande garage bedrijven

- hetgeen criminaliteit, waaronder wietplantages aantrekt

- dit een bedreiging is voor de leefbaarheid van de Rivierenbuurt.

- garagebedrijven in deze omvang weinig levensvatbaar blijken, nu en in de toekomst

Dat een ruimere bestemming een positieve invloed heeft op de leefklimaat blijkt onder andere door het recent gevestigde fiets verkoop, -verhuur bedrijf op de Lekstraat. Deze ondernemer van allochtone afkomst trekt de gehele dag toeristen en inwoners naar zijn winkel (detailhandel) en deze stroom van mensen maakt een gezellige en gemoedelijke indruk. Tevens kent deze ondernemer veel van de buurtbewoners persoonlijk en maakt met hun graag een praatje.

Dergelijk ondernemerschap sluit aan bij de door de gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling en het Haags ontwikkelingsbedrijf te samen met wethouder Marnix Norder in april 2007 opgestelde 'Ontwikkelingsvisie Rivierenbuurt'. Op pagina 16 van dit rapport, alwaar genoemde objecten worden uitgelicht en welke is voorzien van een foto van onze huurder [naam], staat allereerst het belang om alhier werkgelegenheid te bieden aan laagopgeleiden en vervolgens letterlijk de wens wordt uitgesproken juist hier ruimte vrij te maken voor horeca, winkels en andere voorzieningen zodat een levendig en dynamisch straatbeeld ontstaat.

Het beperken tot louter bestemming garagebedrijven is strijdig met deze visie.

Samenvattend zal een ruimere bestemmingsmogelijkheid voor de bedrijfsruimten;

- de ongewenste, structurele, leegstand reduceren.

- kansen bieden aan allochtone ondernemers

- laagopgeleiden de mogelijkheid geven om deel te nemen aan de maatschappij

- een dynamischer straatbeeld opleveren

- en de leefbaarheid van de Rivierenbuurt een belangrijke positieve stimulans geven.

Graag ontvangen we een schriftelijke bevestiging uwerzijds van de correcte ontvangst van onze zienswijze. Mocht u er prijs op stellen, dan lichten we onze deze graag in een persoonlijk onderhoud toe.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

De regels zijn zodanig aangepast, dat daar waar door middel van een aanduiding ‘garage’ een garagewerkplaats is toegestaan, ook bedrijven in de categorie A en B worden toegelaten. Dit betekent een verruiming van de mogelijkheden tot gebruik van een pand, zonder dat overlast voor de omgeving wordt vergroot.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond.

Ra 2013.272 S. Duerink

De heer S. Duerink heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“In het ontwerp-bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 is ter hoogte van mijn woning een maximale bouwhoogte aangegeven van 11 meter. Mijn inziens is dit niet in overeenstemming met de wens die de gemeente heeft opgenomen in de tekstuele toelichting en de resultaten van de bezonningsstudie. De maximale bouwhoogte zou hoger moeten zijn.

De huidige bebouwing is drie bouwlagen hoog, waardoor de maximale bouwhoogte van 11 meter het onmogelijk maakt om extra bouwlagen te realiseren op de bestaande bebouwing.

Dit met uitzondering van een aantal plekken waar wel één extra bouwlaag mogelijk gemaakt is middels de "specifieke bouwaanduiding - dakopbouw" (sba-dob).

In de tekstuele toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat een aantal wegen, waaronder de Pletterijkade, in principe in aanmerking komen voor verdichting tot minimaal 5 bouwlagen (5.2.2, pagina 63). Aan de hand van de bezonningsstudie is onderzocht of twee extra bouwlagen aan de Pletterijkade niet voor overlast voor de omliggende bebouwing zorgt. Om dit te onderzoeken zijn twee bouwlagen op de bestaande drie bouwlagen gezet (de blauwe vierde bouwlaag en de rode vijfde bouwlaag). Om de overlast (zonuren) te beperken zijn er vervolgens sneden gemaakt in de rode vijfde bouwlaag. De blauwe vierde bouwlaag zorgt niet voor overlast.

Mijn inziens is de blauwe vierde bouwlaag "vergeten" in het afbeelding van het bestemmingplan. De sneden in de rode vijfde bouwlaag zijn in de afbeelding geprojecteerd op de blauw vierde bouwlaag en de rode vijfde bouwlaag is in zijn geheel komen te vervallen. In het bestemmingplan zou de maximale bouwhoogte daarom niet 11 meter moeten zijn (huidige situatie), maar 14 meter (huidige situatie + één bouwlaag (blauwe vierde bouwlaag)), met op sommige plekken de sba-dob aanduiding om de vijfde bouwlaag mogelijk te maken (rode vijfde bouwlaag).

Het bovenstaande heb ik tijdens de inloopavond kenbaar gemaakt bij de stedenbouwkundige en hij heeft aangegeven dat hier inderdaad mogelijk een fout gemaakt is en dat hij er naar zou kijken. Daarbij heeft hij aangegeven dat dit mogelijk bij meerdere bouwblokken speelt.

Overigens heb ik mijn bedenking bij het één-op-één overnemen van de resultaten van de bezonningsstudie in het bestemmingsplan. Mijn inziens is het model een onvoldoende accurate weergave van de werkelijkheid om de resultaten letterlijk over te nemen en zou hier nog een slag in gemaakt moeten worden. Ook viel mij op dat het ontwerp-bestemmingplan op ruimtelijkeplannen.nl gepubliceerd is onder "concept- en (voor)ontwerpplannen", deze laag (filter) staat volgens mij niet standaard aan op de website, waardoor het plan minder makkelijk te vinden is. Ik zou dit expliciet noemen in de publicatie."

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

De op de kaart aangegeven hoogte is de maximale hoogte zonder dakopbouw. Ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - dakopbouw" mag daarenboven een dakopbouw van maximaal 3,5 m hoogte gebouwd worden. Daarbij is niet alleen rekening gehouden met het zgn. vijf lagenbeleid, maar ook met de uitkomsten van het bezonningsonderzoek. Bij het aangeven van de mogelijkheid tot een dakopbouw op de plankaart is in een aantal gevallen de 5e laag met beperkingen aangegeven. Daarbij is geen rekening gehouden met het feit dat een volwaardige 4e bouwlaag als dakopbouw mogelijk is. De plankaart is hier op aangepast. Het bestemmingsplan gaat uit van de aanwezige bouwhoogte met de aanduiding van een dakopbouw. De dakopbouw heeft een hoogte van maximaal 3.5 meter. De 5e bouwlaag als dakopbouw is alleen toegepast bij 4 laagse bebouwing langs de genoemde straten (lange lijnen).

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuwe juridisch-planologische regeling voor een bestaande situatie. Aangezien het bestemmingsplan conserverend van aard is zijn aan de uitvoering ervan geen kosten verbonden die ten laste komen van de gemeente. Bovendien staat het bestemmingsplan geen bouwplannen toe waar kostenverhaal mogelijk is. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee in die zin gewaarborgd.

Daarnaast bevat het bestemmingsplan op sommige locaties de mogelijkheid tot uitbreiding van de bestaande woning middels een dakopbouw. Voor deze gevallen is beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening:

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

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

(Bron: Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro)

Indien sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.2.1 Bro is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen. In dit bestemmingsplan is slechts sprake van een mogelijkheid tot het uitbreiden van de bestaande woning met minder dan 1.000 m². Er is dan ook geen sprake van een bouwplan waarvoor kostenverhaal verzekerd dient te worden.

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

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Plankaart

Rond de Adriaan Vlackstraat zijn de verkeersbestemmingen V-VB en V-VS verfijnd, en is de aanduiding parkeren uitgebreid onder de gehele nieuwbouw. Daar waar aan de Boomsluiterkade een hoogte van 11m is ingetekend, wordt deze gewijzigd in een maximale goothoogte van 11m en een maximale hoogte van 13m. Op het perceel Scheldestraat 177/179 is een bouwvlak ingetekend, diep 7m, met een maximale bouwhoogte van 10m. Achter Maasstraat 216 is een bouwvlak ingetekend met een maximale bouwhoogte van 7m.

Regels

Aan artikel 6, GD-2, lid 1, onder b, is toegevoegd dat het maximum aantal vierkante meters bvo per unit geldt.

Toelichting

In hoofdstuk 3, paragraaf 3.3.4. is de tekst onder detailhandel aangepast aan het beleid zoals dat laatstelijk is vastgesteld.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Plankaart

Rond de Adriaan Vlackstraat zijn de verkeersbestemmingen V-VB en V-VS verfijnd, en is de aanduiding parkeren uitgebreid onder de gehele nieuwbouw.

Daar waar aan de Boomsluiterkade een hoogte van 11m is ingetekend, wordt deze gewijzigd in een maximale goothoogte van 11m en een maximale hoogte van 13m.

Op het perceel Scheldestraat 177/179 is een bouwvlak ingetekend, diep 7m, met een maximale bouwhoogte van 10m.

Achter Maasstraat 216 is een bouwvlak ingetekend met een maximale bouwhoogte van 7m.

De garagebedrijven gevestigd op Pletterijstraat nummers 85, 91, 93 en 99, zijn alsnog ingetekend, en opgenomen met de aanduiding 'garage' [ga].

De bouwhoogten van de panden aan de Boomsluiterkade zijn conform de zienswijzen aangepast. Bestemming binnenterrein Nieuwe Havendwarsstraat is gewijzigd van Verkeer-verblijfsgebied in Wonen (erf).

De dakopbouw aanduidingen voor de panden aan de Pletterijkade tussen de Mijdrechtsraat en de Scheldestraat zijn gecorrigeerd en geoptimaliseerd.

De dakopbouw aanduidingen voor de panden aan de Weteringkade tussen de Pletterijkade en de Pletterijstraat zijn gecorrigeerd en geoptimaliseerd.

De dakopbouw aanduidingen voor de panden aan de Weteringkade tussen de Pletterijstraat en de Merwedestraat zijn gecorrigeerd en geoptimaliseerd.

Ter plaatse van de Scheepmakersstraat 4 wordt de aanduiding 'maatschappelijk' [m] veranderd in de aanduiding 'gemengd' [gd].

Ter plaatse van de Boomsluiterkade 22 t/m 32 en 40 t/m 42 wordt de aanduiding 'bedrijf' [b] van de plankaart verwijderd (zie kaartfragment).

Ter plaatse van de Boomsluiterskade 22 t/m 42 wordt de aanduiding ‘gemengd’[gd] op de plankaart toegevoegd.

Regels

Aan artikel 6, GD-2, lid 1, onder b, is toegevoegd dat het maximum aantal vierkante meters bvo per unit geldt.

Aan de artikelen 5 en 6, GD-1 en GD-2 is onder Specifieke gebruiksregels toegevoegd dat Wonen uitsluitend op de verdiepingen, en bedrijven uitsluitend op de begane grond zin toegestaan. Aan artikel 18, Wonen, is toegevoegd dat afwijkende bestemmingen uitsluitend op de begane grond zijn toegelaten.

Aan artikel 10, Maatschappelijk, lid 3, en aan artikel 18, Wonen, lid 4, is toegevoegd dat jeugd-, kinder- en buitenschoolse opvang dient te voldoen aan de criteria genoemd in de beleidsnota 'Ruimtelijke implementatie kindercentra in Den Haag' (RIS085329) en de criteria genoemd in de Wet geluidhinder.

Aan artikel 18, Wonen, zijn onder lid 5 criteria opgenomen waaronder burgemeester en wethouders bevoegd zijn de bestemming te wijzigen.

Aan artikel 18, Wonen, lid 2, onder k, is toegevoegd dat ter plaatse van de functieaanduiding "ga" is een garagebedrijf toegestaan, *dan wel een bedrijf in de categorie A of B van de Staat van bedrijven bij functiemenging* is toegestaan.

Toelichting

In hoofdstuk 3, paragraaf 3.3.4. is de tekst onder detailhandel aangepast aan het beleid zoals dat laatstelijk is vastgesteld.

In paragraaf 3.3.2.2. is de tekst met betrekking tot het inkorten van het Bernhardviaduct geschrapt.

BESLUITVORMING

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 28 mei 2013,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. De zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren.
- II. De zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen van HTM Personenvervoer (Ra 2013.229), de Bewonerscommissie Ammunitieshaven (Ra 2013.244), de VvE Nieuwe Haven (Ra 2013.261), VvE Weteringkade Ra 2013.266/271, Rozenburg Beheer (Ra 2013.270) en S. Duerink (Ra 2013.272) gegrond te verklaren, de zienswijzen van H. van Raan (Ra 2013.251), J. Berends (Ra 2013.260), Bewonersorganisatie Rivierenbuurt/Spuikwartier (Ra 2013.265) en U. Pfannenmuller (Ra 2013.269) gedeeltelijk gegrond te verklaren, en de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.
- III. Tot herziening van de op het plangebied Rivierenbuurt 2013 betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Rivierenbuurt, vastgesteld bij raadsbesluit 490, d.d. 28-09-1981;
 - Bestemmingsplan Rivierenbuurt 5^e herziening, vastgesteld bij raadsbesluit 128, d.d. 22-09-2005;
 - Bestemmingsplan Witte Vlekken (Zaanstraat), vastgesteld bij raadsbesluit 228, d.d. 27-11-2008;
 - Bestemmingsplan Spuikwartier, vastgesteld bij raadsbesluit 371, d.d. 23-08-1982;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25-11-2004;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25-10-2004.

- IV. Met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0248ERivierenbrt -40ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.BP0248ERivierenbrt -ondergrond.dgn, en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven. * **Met dien verstande dat:**

Horeca Licht wordt geschrapt uit GD-I (Ammunitiehaven) en de mogelijkheid van Horeca Licht in GD II in de voorschriften wordt beperkt tot gebied Spui-Lamgroen.

Bij begripsbepalingen, 1.61, wordt toegevoegd:

Ondergeschikte horeca is op basis van de Toekomstvisie Horeca toegestaan binnen het hoofdgebouw als onzelfstandige ruimte:

1. Voor maximaal 25% van het bruto vloeroppervlak of tot een voor de vestiging vastgesteld aantal m2 Bvo.
2. De openingstijden van de horeca zijn gebonden aan de openingstijden van de hoofdfunctie.
3. Het schenken van alcohol is niet toegestaan, tenzij uit de bestemmingsomschrijving blijkt dat dit wel is toegestaan.
4. De uitstraling van de hoofdfunctie dient behouden te blijven.

Bij begripsbepaling “detailhandel” en “dienstverlening” onderaan de zin wordt toegevoegd:

“binnen detailhandel (resp. dienstverlening) is ondergeschikte horeca toegestaan, zoals omschreven in lid 1.61”.

- VI. Dat bij het bestemmingsplan voor Rivierenbuurt 2013 geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 27 juni 2013.

De griffier

De voorzitter

*** geamendeerd in de raadsvergadering van 27 juni 2013.**

Een set van de ingekomen zienswijzen en het ontwerp-bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 ligt voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie B03.18 (map no. 23).

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Rivierenbuurt 2013 wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0248ERivierenbrt -40ON in NL.IMRO.0518.BP0248ERivierenbrt-50VA.