

Projectdocument Gebiedsontwikkeling Spuikwartier



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Stedenbouwkundig beoordelingskader
3. Financiële beoordelingskader
4. Juridisch planologische aspecten
5. Programma
6. Verkeer en parkeren
7. Milieu
8. Financiën
9. Communicatie

1. Inleiding

Het college kiest voor een nieuwe aanpak van de stedelijke ontwikkeling in dit belangrijke deel van de stad. De opgave is om een plan en een ontwerp te laten maken voor een nieuw cultuur- en onderwijsgebouw in goede samenhang met de herontwikkeling van de tweede en laatste fase van Wijnhavenkwartier.

Anders dan de tot voor kort in het plan Spuiforum gevolgde werkwijze, zullen marktpartijen direct worden betrokken. Door een integrale aanbesteding van zowel de gebouwentwikkeling als het opstellen van een gebiedsvisie wordt de markt uitgedaagd optimale samenhang te bewerkstelligen van zowel de ontwikkelingen in het gebied als van de verbindingen met de omliggende gebieden. Voor wat betreft het gebouw zal in ieder geval zowel het ontwerp als de bouw integraal worden aanbesteed. Het te bebouwen plangebied omvat naast de huidige theaterkavels tevens een deel van het Wijnhavenkwartier, namelijk de locatie van de leegstaande kantoorstoren van het voormalige gebouw van het ministerie van Justitie en de aangrenzende leegstaande laagbouw aan de Turfmarkt van het voormalige gebouw van het ministerie van Binnenlandse zaken (Wijnhavenkwartier fase 2.2). Hergebruik van met name (delen van) het Lucent Danstheater behoort tot de mogelijkheden. Tevens is een substantiële wijziging ten opzichte van eerdere planvorming dat het Spuiplein behouden blijft en zodanig wordt ingericht dat het kan gaan fungeren als huiskamer en gastvrije ontmoetingsplek voor alle inwoners en bezoekers van de stad.

De ambities blijven onverminderd:

- dat de plannen een bijdrage leveren aan een levendig gebied dat aantrekkelijk is voor alle typen bezoekers overdag en 's avonds: passanten op weg naar de binnenstad, culturele bezoekers, horecabezoekers, overnachters, studenten en toeristen.
- dat de plannen voorzien in nieuwe huisvesting voor het Residentie Orkest, het Nederlands Dans Theater, het Koninklijk Conservatorium en de Stichting Dans- en Muziekcentrum.
- dat de basis voor het ontwerp het geactualiseerd Programma van Eisen is van de vier instellingen. waaraan ten behoeve van de aanbesteding worden toegevoegd de prestatie-eisen en outputspecificatie.
- dat sturing op het binnen budget en tijdig opleveren van het cultuurcomplex zeer belangrijk is. Daaruit vloeit de eerder in de raadsmededeling geschetste strakke planning en nadruk op risicobeheersing voort.

De voorgestane voltooiing van de herontwikkeling van dit deel van het centrum vergt een herziening van de bestaande grondexploitaties Spuiforum en Wijnhavenkwartier. De voor dit plangebied geïntegreerde grondexploitatie wordt voortgezet onder de naam 'Spuikwartier' en zal o.a. bestaan uit het onderwijs/cultuurcomplex, woningen, commerciële voorzieningen, parkeervoorzieningen en openbare ruimte. Daarnaast wordt de scope van de grondexploitatie Wijnhavenkwartier verkleind.

2. Stedenbouwkundig beoordelingskader

In de aanbesteding van het DBM-contract (Design, Build, Maintain) voor de nieuwe huisvesting van het Koninklijk Conservatorium, het Nederlands Danstheater, het Residentieorkest en het Dans- en Muziekcentrum wordt tevens een integrale gebiedsvisie gevraagd.

Het plangebied Spuikwartier wordt begrensd door het Spui, Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven, het verlengde van de Nieuwe Haven (Turfhaven) en de Turfmarkt.

Uit de belangstelling en input voor de afgelopen zomer gehouden marktconsultatie blijkt dat marktpartijen deze uitdaging graag zouden aangaan. Zij gaven tegelijk aan dat de grenzen waarbinnen dat volgens de gemeente moet gebeuren voor alle gegadigden helder moeten zijn en dat ook vooraf duidelijk moet worden gemaakt waaraan de ontwerpinzendingen worden getoetst.

Daarom heeft het college een bebouwingsenvelop en een stedenbouwkundig beoordelingskader laten opstellen.

Van grof naar fijn de volgende inkadering en toetsingscriteria:

2.1. vaststelling fysieke buitengrenzen (kavellijnen en hoogteopbouw).

Deze zgn. 'bebouwingsenvelop' biedt marktpartijen voldoende ruimte om binnen nadere stedenbouwkundige eisen zelf een ontwerp te maken dat voldoende stedenbouwkundige kwaliteit biedt en dat voldoende programmatisch 'laadvermogen', gunstige bouwvorm en ligging binnen de bouwvlak en afzetmogelijkheid programma heeft. Dat is voor de gemeente weer randvoorwaardelijk voor de financieel economische haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling.

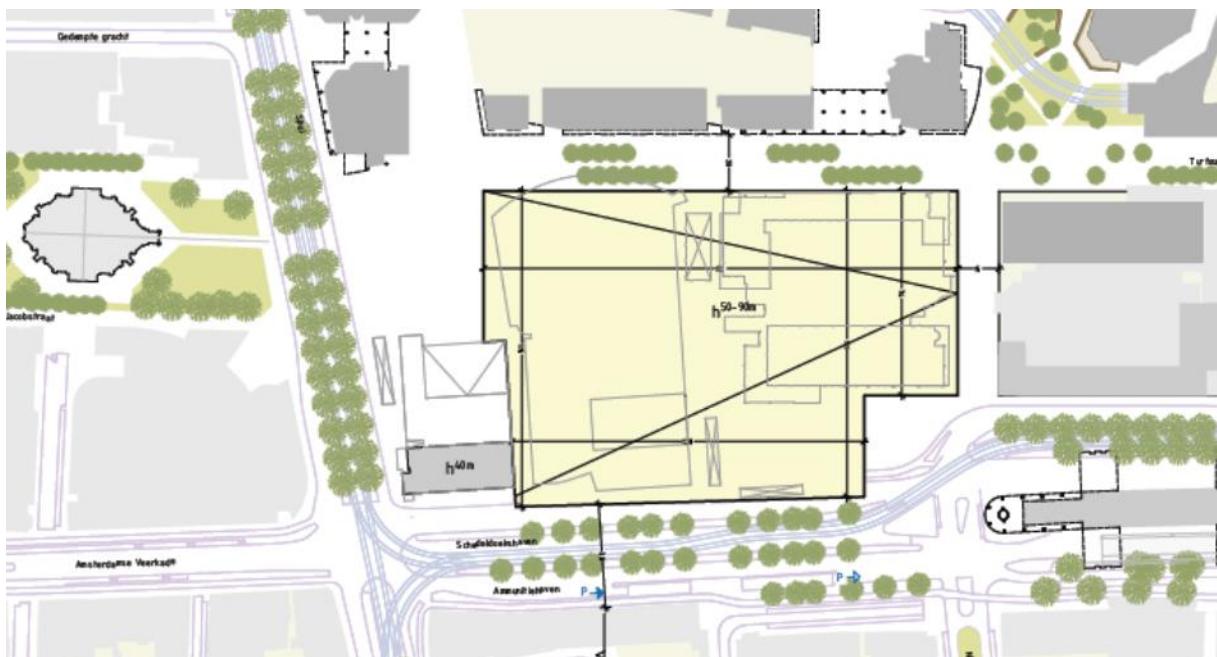
De kavellijnen volgen in grote lijnen de contouren van de vastgestelde bestemmingsplannen Wijnhavenkwartier en Spuikwartier. In het op te stellen bestemmingsplan wordt een globaal bouwvolume mogelijk gemaakt, waarbinnen de bebouwing gerealiseerd kan worden, rekening houdend met bezonning, windklimaat en stedenbouwkundige kaders. De toegestane bouwhoogte komt ook daaruit: een vlak met een hoogte tussen 50,0 en 70,0 meter, oplopend vanaf de zijde van het Spui. (Zie tekening pag. 5). De bouwhoogte mag eventueel tot 90,0 meter worden uitgevoerd, mits goed onderbouwd.

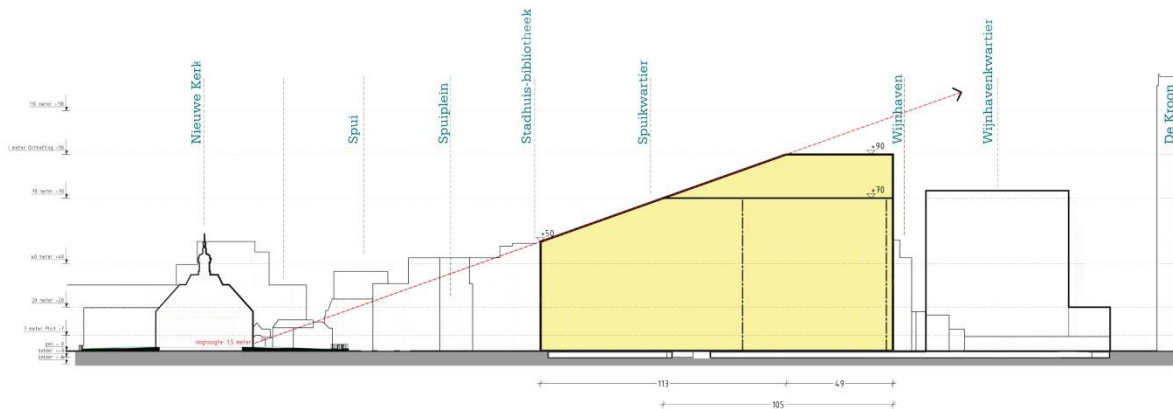
In afwijking van de Nota van Uitgangspunten Ammunitieshaven-Schedeldoekshaven is in de Bebouwingsenvelop uitgegaan van een maximale breedte van het profiel van de Schedeldoekshaven van 44 meter, waarbij de rooilijn van de Amsterdamse Veerkade wordt aangehouden. De minimale breedte wordt bepaald door deze rooilijn en bedraagt ca. 35 meter.

Voor het mogelijk maken van het behoud van de zaal van het Lucent Danstheater is de in de Nota van Uitgangspunten opgenomen straat tussen de hoogbouw van het hotel en het Spuiforum vervallen. De in die straat gedachte functies (waaronder een fietspad) zullen in het profiel van de Schedeldoekshaven een plek moeten krijgen (danwel behouden). In de grondexploitatie zijn hiervoor geen kosten opgenomen. De verkeerskundig benodigde ruimte kan met deze functies erbij meer ruimte in beslag nemen dan de 35 meter. Wanneer dit het geval is kan de maximale rooilijn door een overstek of door een optimalisatie van het profiel gerealiseerd worden.

Het Spuiplein maakt geen deel uit van de bebouwingsenvelop omdat hier geen bovengronds bouwprogramma gewenst is. Bij de aanbesteding zal in de uitvraag naar het ontwikkelen van een gebiedsvisie benadrukt worden dat het Spuiplein een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling.

In het bestemmingsplan zal ondergronds parkeren zowel onder de bebouwing als onder maaiveld, waaronder het Spuiplein, mogelijk gemaakt worden. Afhankelijk van de aanbesteding zal blijken of van deze planologisch op te nemen mogelijkheid daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt.





2.2. Fysieke inperkingen: zon, wind, lucht, geluid

De bezonning van in de omgeving aanwezige woningen en het windklimaat in de openbare ruimte dienen aan de gemeentelijke normen te voldoen. Voor het gebruik van de openbare ruimte en de eraan gesitueerde functies is het wenselijk om een zo goed mogelijk verblijfsklimaat te realiseren.

De bebouwing die in het plangebied mogelijk wordt gemaakt, zal moeten voldoen aan de vigerende (milieu)wet- en regelgeving en gemeentelijke bezonnings- en windhindernormen (RIS170509).

De bezonningsnorm houdt in dat na nieuwbouw de omliggende woningen op peildatum 19 oktober ten minste 2 uur zon op de gevel behouden. Indien deze norm op dit moment al niet wordt behaald, mag de bezonning niet (verder) verslechteren.

Uit de bezonningsstudie op basis van het maximale bouwvolume blijkt dat consortia er in hun gebiedsvisie rekening mee moeten houden dat het niet zonder meer mogelijk is om op de hoek van Turfhaven/Turfmarkt een massaal volume tot 90 meter hoogte te realiseren. Dit geeft derhalve een fysieke inperking van de bebouwingsenvelop aan.

De windhindernorm houdt in dat een windklimaat wordt nagestreefd zoals genoemd is in de NEN 8100 voor de betreffende activiteiten en minimaal na te streven de kwalificatie 'matig'. De kwalificatie 'slecht' wordt slechts bij hoge uitzondering en onder nadere voorwaarden toegestaan en voor windgevaar moet de kwalificatie 'gevaarlijk' in beginsel worden voorkomen.

Uit de studie naar het windklimaat blijkt dat bij het volledig volbouwen tot het maximale volume (zie 2.1.) het windklimaat op een aantal plekken verslechtert (op enkele plekken tot 'slecht') en op andere plekken verbetert. Positionering, hoogteopbouw en ontwerp van gebouwen zullen moeten voldoen aan de windhindernormen. Dit is in de aanbesteding als minimum-eis voor de inschrijving te stellen zonder vooraf als gemeente de bebouwingsenvelop in te perken.

De milieuaspecten luchtkwaliteit en geluid zijn in het kader van een m.e.r.-beoordeling doorgerekend. Daarbij is uitgegaan van een 'worst case'-scenario waarbij wordt uitgegaan van de zwaarst mogelijke milieubelasting die het plan kan veroorzaken. Deze werkwijze sluit aan bij staande jurisprudentie. Voor het Spuikwartier is de zwaarst mogelijke milieubelasting een situatie waarbij het volledig bouwenvolp wordt volgebouwd en waarin functies worden gerealiseerd met hoge doch kort in het gebied verblijvende bezoekersaantallen wordt gerealiseerd. Deze worst case scenario genereert de meeste verkeersbewegingen met bijbehorende behoefte aan parkeerfaciliteiten. Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen m.e.r. hoeft te worden doorlopen. Evenmin hoeft de bouwenvolp op milieugronden te worden ingeperkt. Wel geldt de geluidbelasting ter zijde van de Schedeldoekshaven als een aandachtspunt voor de consortia.

De bebouwingsenvelop is in het stedenbouwkundig beoordelingskader verder geoptimaliseerd.

2.3. *Stedenbouwkundige kaders*

De bovenstaande fysieke kaders laten grote vrijheid aan marktpartijen om het minimaal gewenste programma een plek te geven. Marktpartijen zullen hierbinnen een gebiedsvisie maken. Uit de marktconsultatie bleek dat er grote behoefte is aan nadere gemeentelijke stedenbouwkundige inkadering en transparantie over de wijze waarop bij de aanbesteding de ingezonden gebiedsvisies door de beoordelingscommissie worden beoordeeld.

Bij de selectie zal de stedenbouwkundige kwaliteit van de door de marktpartijen ingediende gebiedsvisies beoordeeld worden aan de hand van het Stedenbouwkundig Beoordelingskader Spuikwartier. Het beoordelingskader omvat stedenbouwkundige thema's, beoordelingscriteria en deelopgaven.

Het gunningscriterium voor de aanbesteding is de 'economisch meest voordelige inschrijving'. Dit gunningscriterium bestaat uit vier subcriteria die ieder zijn onderverdeeld in een aantal beoordelingsaspecten. Het stedenbouwkundig beoordelingskader strekt met name ter beoordeling van het aspect 'belevingswaarde en stedenbouwkundige visie' van het subcriterium 'Kwaliteit van het ontwerp'.

Er zijn 8 stedenbouwkundige thema's:

- Interactiemilieu/ontmoeting
- Verbinding
- Bestemming
- Identiteit
- Kwaliteit van de openbare ruimte
- Skyline en hoogteopbouw
- Openbaar interieur
- Architectuur

Deze thema's vormen de basis en context voor de planvorming in het Spuikwartier. De thema's bieden niet direct een basis voor beoordeling van de plannen, maar vormen wel de rode draad van 40 jaar planvorming in het gebied. In de gebiedsvisie dient beschreven te zijn hoe deze thema's zijn verwerkt.

Voor de daadwerkelijke beoordeling van de stedenbouwkundige kwaliteit van de plannen van de marktpartijen bevat het stedenbouwkundig beoordelingskader ruimtelijke criteria. Deze criteria bestaan uit twee delen: harde criteria waaraan in ieder geval moet worden voldaan en aanvullende eisen, wensen of verlangens waarop een mening wordt verlangd. De harde criteria zijn:

Rooilijn/bebouwinglijn

Cr1: Op de plankaart zijn het ontwikkelgebied en het bouwvlak aangegeven. Dit bouwvlak mag - behalve voor ondergeschikte bouwdelen - niet worden overschreden, ook niet op hoger niveau dan maaiveld.

Plint

Cr2: De plint heeft een minimale hoogte van 7 meter en de hoogte dient in evenwicht te zijn met de totale gevelopbouw.

Basishoogte

Cr3: Het Spuikwartier heeft tenminste een basishoogte van 20 meter aan het Spuiplein, de Schedeldoekshaven en de Turfmarkt en van tenminste 40 meter aan de Wijnhaven.

Maximale bouwhoogte

Cr4: De maximale bouwhoogte bedraagt 70 meter en onder voorwaarden 90 meter.

Verkeer en parkeren

Cr5: In het hele gebied worden auto's geparkeerd in of onder gebouwen. Binnen de bouwenvelop komt één in- en uitgang.

Cr6: Het stallen van fietsen gebeurt in gebouwde vorm.

Expeditie

Cr7: Expeditie wordt zoveel mogelijk inpandig opgelost met een expeditiehof.

Klimaat

Cr8: De bezonning van in de omgeving aanwezige woningen en het windklimaat in de openbare ruimte dienen aan de gemeentelijke normen te voldoen.

Spuiplein

Cr9: Het Spuiplein dient als open pleinruimte geschikt te blijven (meer geschikt te worden) voor evenementen en festivals en dient een hoge verblijfswaarde te krijgen.

Turfmarkt

Cr10: Het voortzetten van het ontwerp De Haagse Loper is uitgangspunt voor de gebiedsvisie.

In aanvulling op deze harde criteria wordt gevraagd om:

Daklandschap

Aandacht te besteden aan het daklandschap in opbouw, materialisering en gebruik.

Detail

Gebouwen hebben details die de schaal nuanceren en de menselijke maat inbrengen.

Deelopgaven

Naast de stedenbouwkundige thema's en de harde beoordelingsaspecten zijn ook deelopgaven geformuleerd. Het is wenselijk om deze opgaven op te lossen, maar deze liggen niet altijd binnen het bouwvlak zelf, zijn in eigendom van of worden gebruikt door andere partijen, of vormen een afweging in zichzelf. Deze opgaven liggen wel binnen het plangebied van de gebiedsvisie en daarom dient in de gebiedsvisie beschreven te worden hoe elk van deze deelopgaven is behandeld en bijdraagt aan de visie.

Het *Spuiplein* heeft aan alle zijden functies gericht op het plein met sterke entrees en met grote bezoekersstromen gedurende de hele dag. Dit geldt in de eerste plaats voor de nieuwe functies in het bouwvlak. Er liggen ook kansen aan de andere pleinwanden; zoals de transformatie van hotel en restaurant met trappartij en bordes, de entree van het Filmhuis en Theater aan het Spui, en tenslotte aan de stadhuiszijde zelf.

Door het rechte trekken van de rooilijn van de *Turfmarkt* (met name ter hoogte van de huidige foyer van de Dr. Anton Philipszaal) zal een bredere *Turfmarkt* de verblijfskwaliteit, de relatie met het Spuiplein en het zicht op de Nieuwe Kerk verbeteren. Een op de openbare ruimte gericht programma met ruime openingstijden draagt bij aan de kwaliteit.

Een herprofilering van de *Schedeldoekshaven* en *Ammunitiehaven* met aantrekkelijke gevelwanden en een meer stedelijke openbare ruimte kan leiden tot betere ruimtelijke relaties met de omgeving, met name richting de Rivierenbuurt.

Aan de noordoostelijke zijde dient aangesloten te worden op de eerdere ontwikkelingen in het Wijnhavenkwartier en tevens wordt hier de korte maar belangrijke route die het Plein met de Rivierenbuurt verbindt begeleid.

Hergebruik van de bestaande bebouwing en met name van de zaal van het Nederland Danstheater behoort tot de mogelijkheden en dient te worden onderzocht.

De inpassing van verkeersstromen, het parkeren van auto's en het stallen van fietsen met de daarbij horende in- en uitritten dient bij te dragen aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat.

3. Financieel beoordelingskader

In de integrale aanbesteding wordt aan de marktpartijen in ieder geval ontwerp en bouw van het onderwijs/cultuurgebouw en het opstellen van een gebiedsvisie gevraagd. Bij de 'uitvraag' zal aan de markt een maximumbedrag voor kosten van ontwerp en bouw van het onderwijs/cultuurcomplex worden meegegeven en een minimumbedrag voor de aan de gemeente te betalen grondprijs voor het overig programma. Bij de selectie van de door de marktpartijen ingediende gebiedsvisies zullen derhalve tevens de consequenties van die visies op het kosten- en opbrengstenniveau van de grondexploitatie beoordeeld worden. In de grondexploitatie heeft de gemeente gerekend met een globale volumestudie, waarin rekening is gehouden met de beleidsmatige eisen die aan bezonning van de omgeving worden gesteld. Het saldo van de grondexploitatie behorend bij de te selecteren gebiedsvisie, zal minimaal gelijk (of hoger) moeten zijn aan het saldo van de door de gemeente opgestelde grondexploitatie. De beoordeling zal in opdracht van de gemeente door een onafhankelijke, te zake kundig, adviseur geschieden.

Eerste recht Heijmans op overig programma

In 2013 heeft de gemeente met Heijmans een ontwikkel- en uitgifteovereenkomst (OUOK) afgesloten voor het Wijnhavenkwartier fase 2 (de Jubi-kavel). De nu voorgestelde gebiedsontwikkeling Spuikwartier maakt het onmogelijk om de overeenkomst uit 2013 voor het zuidelijk deel van de Jubi-kavel (Wijnhavenkwartier fase 2.2) ten uitvoer te leggen. De gemeente heeft hierover nadere afspraken met Heijmans gemaakt. Haar ontwikkelingsrecht zal qua bouwplot worden geflexibiliseerd, waarbij de te selecteren gebiedsvisie als stedenbouwkundig kader zal gelden. Heijmans committeert zich op voorhand aan de uitkomst van de gebiedsvisie, zoals die voortvloeit uit de integrale aanbesteding van het onderwijs/cultuurgebouw.

Heijmans heeft vervolgens het eerste recht om met inachtneming van de uit de integrale aanbesteding voortvloeiende gebiedsvisie een bouwplan en bouwprogramma in de onderhandeling met de gemeente in te brengen. Het bijbehorend groundbod dient gebaseerd te zijn op de residuele benadering aan de hand van de op dat moment laatst vastgestelde grondprijzenbrief. In de aanbestedingsdocumenten zal worden opgenomen dat de door een marktpartij op te stellen visie minimaal 50.000 m² bvo commercieel programma dient te bevatten, dat onafhankelijk van het cultuurprogramma moet zijn te ontwikkelen en te bouwen. Waarbij niet bovenop het cultuurprogramma mag worden gebouwd. Inschrijvingen die hieraan niet voldoen, zullen ongeldig worden verklaard. Voor het overige zal Heijmans net zo vrij zijn in de ontwikkeling als zij thans is op grond van de huidige OUOK. De bouwvelop is qua gebied bovendien groter dan de bouwplot voor het huidige ontwikkelingsrecht van Heijmans in de tweede fase.

Uitgangspunt hierbij is een programma dat qua aantal m² bvo (circa 50.000 m² bvo) gelijk is aan de huidige situatie. Indien het aantal te ontwikkelen m² bvo's mocht afwijken van de huidige situatie, zal dit financieel verrekend worden middels de (reeds afgesproken) residuele systematiek voor het bepalen van de (marktconforme) grondwaarde.

4. Juridisch planologische aspecten

4.1. Aanleiding

De voorgestelde gebiedsontwikkeling Spuikwartier wordt meegenomen in een nieuw op te stellen bestemmingsplan voor Wijnhaven en een deel van het Spuikwartier, met de werknaam 'Wijnhavenkwartier en cultuurforum'. Aanleiding voor het opstellen van dit nieuwe plan is het volgende:

- In het Coalitieakkoord 2014 - 2018, (dd. 4 juni 2014), is vermeld dat voor het gebied tussen Spui, Turfmarkt, Turfhaven (het verlengde van de Nieuwe Haven) en Schedeldoekshaven (hierna 'de gebiedsontwikkeling') een nieuw plan komt in de vorm van een integrale gebiedsontwikkeling met een nieuw cultureel hart.
- Op het op 31 oktober 2013 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Spuikwartier 2013 is beroep ingediend. Hoewel in werking getreden, is dit plan hierdoor nog niet onherroepelijk. De beroepen richten zich tot het in dat plan opgenomen Spuiforum; de rest van het plangebied is onomstreden. Vanwege de recente planvorming voor dit gebied is tegen het

beroep nog geen verweer ingediend. Omdat het bestemmingsplan niet onder de crisis en herstelwet valt, is de termijn van behandeling ruimer.

4.2. Resultaat

Het doel van het nieuwe bestemmingsplan is een onherroepelijk bestemmingsplan dat mede een reactie is op de ingediende beroepen tegen het bestemmingsplan Spuikwartier 2013. Het Wijnhavenkwartier wordt in dit bestemmingsplan betrokken als integrale gebiedsontwikkeling met een nieuw cultureel hart tussen Spui, Turfmarkt, Turfhaven en Schedeldoekshaven. Verder wordt daarmee voldaan aan de actualiseringsverplichting van de Wro voor de delen van Wijnhavenkwartier die niet bij de nieuwe gebiedsontwikkeling zijn betrokken.

4.3. Begrenzing

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Turfmarkt, Oranje Buitensingel, Schedeldoekshaven en het Spui. (Zie concept plankaart onder 4.5. met daarop de exacte begrenzing van het plangebied).

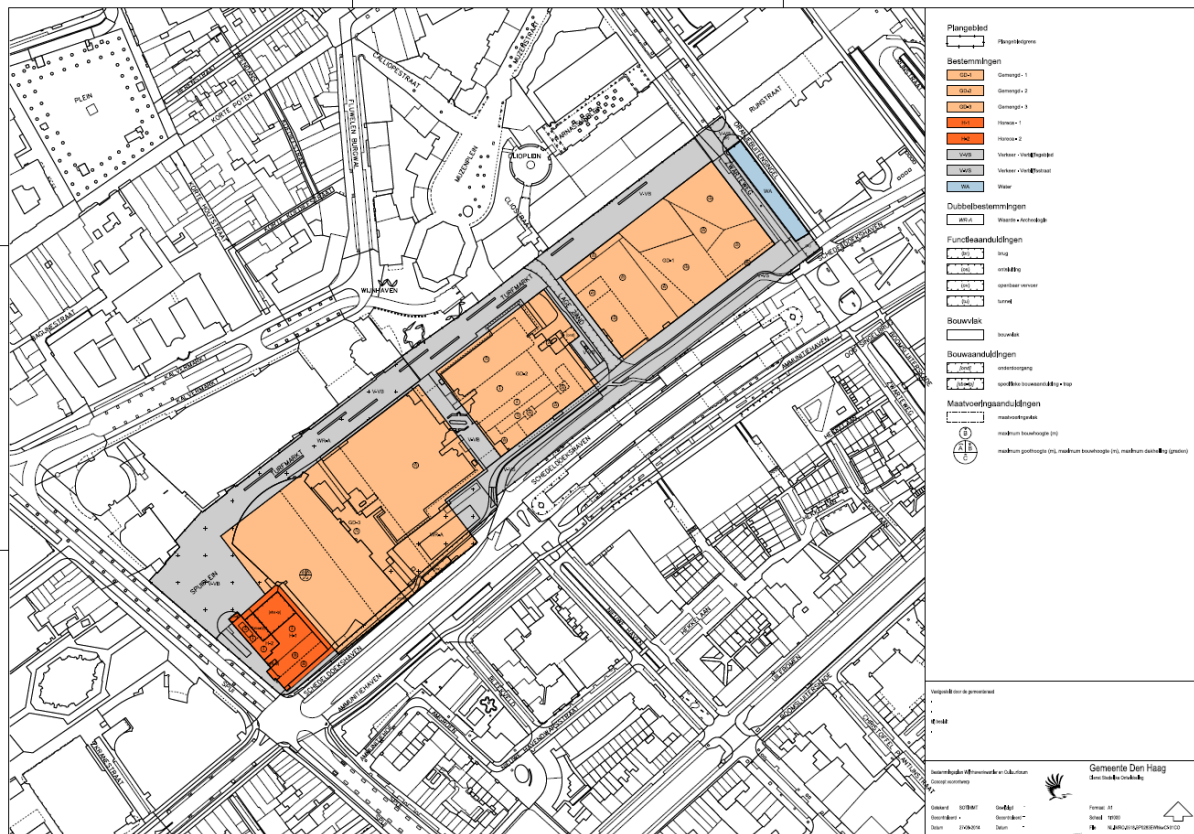
4.4. Vigerende bestemmingsplannen

De gebiedsontwikkeling ligt in de vigerende bestemmingsplannen Spuikwartier 2013 en Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier (vastgesteld 24 mei 2007).

Het bestemmingsplan Spuikwartier 2013 maakt voor het theatercomplex ca. 45000 m² aan culturele voorzieningen en onderwijs mogelijk. Het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier maakt voor de locatie van de gebiedsontwikkeling ca. 80.000 m² aan andere functies mogelijk. Het gaat daarbij om functies als: hotel en vergaderfaciliteiten, wonen, detailhandel, horeca en kantoor. Ook is in Wijnhavenkwartier een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de hotel en vergaderfunctie te kunnen wijzigen naar bv. wonen.

4.5. Opzet bestemmingsplan

Het nieuw op te stellen bestemmingsplan sluit aan bij de onder 2.1 genoemde bebouwingsenvelop. In het bestemmingsplan wordt de gebiedsontwikkeling in een onderwijs- en cultuurcomplex uitgewerkt. Tevens worden onder andere woningen, winkels, recreatie- en horecavoorzieningen mogelijk gemaakt. Er is voor een ruim bebouwingsvlak met een gemengde bestemming en diverse functies gekozen.



- Het bouwvlak kent een maximale hoogte van 50 meter direct aan het Spuiplein met een hellingshoek oplopend tot 70 meter aan de gevelzijde aan de Turfhaven, met een mogelijkheid tot verruiming van de bouwhoogte (mits onderbouwd) tot maximaal 90 meter.
- Voor de nieuwe ontwikkeling van het gebied zou formeel volstaan kunnen worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Vanwege de ligging, de omvang van het plan en de voorgeschiedenis heeft de gemeente Den Haag besloten te kiezen een m.e.r.-beoordelingprocedure te doorlopen. Dit komt ook overeen met de wijze waarom de m.e.r.-beoordeling voor het vigerende bestemmingsplan Spuikwartier 2013 tot stand is gekomen.
- Aandacht verdienen de geluidgevoelige functies wonen en onderwijs waar, in vergelijking met de vigerende bestemmingsplannen meer oppervlakte wordt toegestaan. Deze functies dienen rekening te houden met de beperkte aanwezigheid van parkeerruimte en het voorkomen van een te hoge geluidbelasting.
- De toegestane bebouwing dient te voldoen aan de wettelijke en gemeentelijke normen voor bezonning en windklimaat. Waar nodig zullen nadere eisen worden gesteld aan de situering en/of vormgeving van gebouwen en de ruimtelijke inpassing in de omgeving.
- Ten behoeve van het bestemmingsplan zal nader onderzoek verricht worden naar mogelijke planschade. Op voorhand wordt de kans hierop lager ingeschat in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan Spuikwartier 2013.

Naast de gebiedsontwikkeling omvat het bestemmingplan:

- Het hotel en restaurant aan het Spuiplein/Schedeldoekshaven, inclusief de bijbehorende trappen van het Spuiplein.
- De recent verleende (ver)bouwvergunning voor het leegstaande Ministerie van Binnenlandse Zaken tot appartementen, universiteit, commerciële ruimte, kantoren en parkeren (Wijnhaven fase 2.1).
- De (huidige) ministeries van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties en Veiligheid & Justitie met de in 2011 voltooide gemengde woontoren De Kroon (Wijnhaven fase 1).

4.6. Opzet bestemming van de gebiedsontwikkeling

In het nieuwe bestemmingsplan zal de gebiedsontwikkeling binnen een gemengde bestemming als volgt worden opgenomen:

	<i>toegestane functies</i>	<i>bij recht max. m2</i>	<i>met binnenplanse afwijking* max. m2</i>	<i>Totaal m2</i>
a	cultuur	35.000		35.000
b	onderwijs	30.000		30.000
c	kantoor	11.700		11.700
d	detailhandel	10.000	10.000	20.000
e	congres- en vergaderaccomodaties	4.000		4.000
f	hotel	17.000		17.000
g	verkeer			
h	horeca tot en met de categorie zwaar	5.000	2.000	7.000
i	wonen	42.000		42.000
j	recreatie	5.000	4.000	9.000

- Een binnenplanse afwijking houdt in dat het bestemmingsplan met toestemming uitbreiding toestaat binnen de normale proceduretijd van een omgevingsvergunning.

Middels een wijzigingsbevoegdheid kan de toegestane oppervlakte voor congres- en vergaderaccomodaties en/of de hotelfunctie geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden in de functies wonen en/of welzijn (waaronder begrepen onderwijs). Deze wijziging is pas mogelijk nadat het college daartoe een wijzigingsplan heeft vastgesteld. Deze wijzigingsbevoegdheid is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. Middels een wijzigingsbevoegdheid zal tevens de maximale oppervlakte voor de functies cultuur en onderwijs onderling uitwisselbaar worden gemaakt. Tenslotte kan middels een wijzigingsbevoegdheid de toegestane oppervlakte voor detailhandel geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden in de functie wonen.

Tevens zijn in het bestemmingsplan ondergrondse parkeervoorzieningen tot twee lagen, wegen, ontsluitingen, groen en water toegestaan.

4.7. *Beleidsdoel*

Het voornaamste beleidsdoel dat door middel van onderhavig bestemmingsplan behaald zal worden, is het mogelijk maken van de voorgestelde gebiedsontwikkeling en het actualiseren van het juridisch-planologische kader. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om in dit plan, waar mogelijk, globale en flexibele bestemmingen toe te passen.

4.8. *Planning*

- Behandeling ontwerpbestemmingsplan: januari 2015 in B&W
- Vaststelling raad: mei 2015

5. Programma

Het programma is gebaseerd op het programma van Wijnhaven fase 2.2 en van het Spuiforum. Middels een globale volumestudie is onderzocht dat deze volumes binnen de bebouwingsenvelop kunnen worden gerealiseerd.

5.1. *Cultuur/onderwijsgebouw*

Binnen het plangebied zal in opdracht van de gemeente een afzonderlijk te realiseren solitair cultuur/onderwijsgebouw gerealiseerd worden met in de plint horeca en detailhandel. Dit cultuur/onderwijsgebouw is een nieuw centrum voor dans, evenementen en ontmoetingen, waarin het Nederlands Danstheater, het Residentieorkest, de stichting Dans- en Muziekcentrum en het Koninklijk Conservatorium worden samengebracht. Het omvat zalen voor de uitvoering van dans- en muziekvoorstellingen, ruimtes voor bijeenkomsten en evenementen, repetitie- en lesruimten, kantoorfuncties, horeca, detailhandel, technische en logistieke functies. Het gebouw zal een gebouwde fietsenstalling omvatten. In de grondexploitatie is rekening gehouden met de kosten van ca. 600 ondergrondse plekken. De overige benodigde plekken zullen in de bovengrondse bebouwing geïntegreerd moeten worden.

De geluidsbelasting op de gevels aan de zijde van de Schedeldoekshaven beperken de mogelijkheden van geluidsgevoelige functies als woningbouw en onderwijs aan deze zijde van het gebied. Het cultuur-/onderwijsgebouw daarentegen leent zich bij uitstek voor zgn. ‘dove gevels’, waarmee de geluidsbelasting zou kunnen worden opgevangen. Het is de opgave voor de marktpartijen om de meest optimale positionering van het cultuur/onderwijsgebouw in relatie tot de overige bebouwing in het gebied te vinden.

Hetzelfde geldt voor de in de plint te realiseren detailhandel- en horecaruimte. Deze zal vanuit commercieel- en leefbaarheidsoogpunt bij voorkeur gesitueerd worden aan een naar het publiek (loopstromen) gerichte zijde van het gebouw.

Uitgangspunt in de grondexploitatie is dat de huidige parkeergarage Spui na (gedeeltelijke) sloop van de huidige theaters als droge bouwkuip fungeert voor de bouw van de nieuwe opstallen op die locatie. De nieuwe parkeergarage zal evenveel parkeerplaatsen bevatten als de huidige (280).

5.2. *Overig programma*

Het overig te realiseren programma zal binnen het plangebied gerealiseerd worden op de aan het onderwijs/cultuurgebouw complementerende gronden. Dit programma omvat een selectie uit de mogelijke functies: wonen, detailhandel, horeca, hotel/conferentieruimte, leisure, kantoren en onderwijs. Deze functies zullen (evenals de plintfuncties van het cultuur/onderwijsgebouw) in een uitgebalanceerde prijs/kwaliteit verhouding zodanig gesitueerd worden dat een aantrekkelijk aanbod ontstaat waarvan de residuele grondwaarde minimaal voldoet aan de grondexploitatie.

Uitgangspunt in de grondexploitatie is dat de huidige ondergrondse Turfmarktgarage na sloop van de daar nu nog boven gelegen opstallen in het plangebied, fungeert als droge bouwkuip voor de nieuw te realiseren gebouwen op die locatie.

De ten behoeve van het overig programma benodigde fietsenstallingsvoorzieningen zullen in de bovengrondse bebouwing geïntegreerd worden. Dit betreft circa 1275 fietsparkeerplekken uitgaand van de globale volumestudie. De kosten voor de aanleg zullen in de vastgoedexploitatie van het te ontwikkelen programma opgenomen moeten worden.

Wonen

Potentiële doelgroepen voor dit gebied zijn: jongere tweeverdieners, senioren, alleenstaande stedelingen en in mindere mate gezinnen. Doorstromers vanuit de directe omgeving, huishoudens van buiten Den Haag met een bewuste keuze voor het centrum als woongebied en dynamische individualisten met een ongebonden leefstijl.

Woonprogramma:

Koop- en huurwoningen horen beide tot de mogelijkheden.

Uiteindelijk zal de ontwikkelende marktpartij bepalen welke woningbouwsegmenten in welke hoeveelheden het best aansluiten bij o.a. de vraag van dat moment.

Relevante ontwikkelingen in de omgeving:

Het programma zal een aanvulling moeten zijn op wat aan woningen gerealiseerd en in ontwikkeling is en met name aansluiten op de vraag in de markt. (o.a. Resident, Spuihof, Rabbijn Maarsenplein, Kroon, vernieuwing Rivierenbuurt, New Babylon, Markies, Amadeus).

In het Binnenstadsplan 2010-2020 is als een van de speerpunten een toevoeging van 2000 woningen in 2020 in en om de Binnenstad geformuleerd. Hiermee wordt de levendigheid op straat vergroot en worden meer bestedingen aan de Binnenstad gebonden. Het versterken van de woonfunctie vraagt om het toevoegen van woningen, maar ook om het verbeteren van het woonklimaat in de Binnenstad. De woningen in het Spuikwartier zijn een welkome aanvulling om dit doel te bereiken.

Detailhandel, horeca, hotel/conferentie, leisure

De binnenstad is volop in ontwikkeling en biedt beleidsmatig alle ruimte (en ambities) voor toevoeging en versterking van het commerciële aanbod, zowel in detailhandel, horeca, hotels als leisure. Bij het realiseren van dit aanbod zal rekening moeten worden gehouden met de spelregels van Haaglanden en de Provincie met betrekking tot uitbreiding van detailhandel. Tevens mag dit aanbod per saldo geen verdringingseffecten hebben op het kernwinkelgebied en de horeca in de binnenstad.

Vanuit commercieel oogpunt zal de detailhandel- en horecaruimte bij voorkeur overwegend aan de Turfmarktzijde van het gebied gerealiseerd worden, waar de grootste loopstromen zijn. De beste kansen voor horeca en detailhandel liggen in de plinten. Dit bedraagt ca. 5000 m². Daarnaast zijn er ruimtelijke mogelijkheden voor realisatie van grootschalige detailhandel. Daarom wordt naast de 5000 m² detailhandel in het bestemmingsplan ruimte geboden voor maximaal 15000 m² grootschalige winkelunits (van minimaal 2000 m² per winkel).

Ook hier geldt dat het de opgave voor de marktpartijen is om de meest optimale mix en positionering van de diverse functies in het gebied te vinden.

De gemeente heeft de effecten van de in het bestemmingsplan mogelijk te maken ontwikkeling op het gebied van detailhandel laten onderzoeken in een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO). De conclusie van het DPO is dat de gebiedsontwikkeling grote uitstralingseffecten zal hebben. De ontwikkeling is in grote mate complementair aan hetgeen reeds in de binnenstad gevestigd is, zorgt voor versterking van de levendigheid en verblijfskwaliteit in het gebied en betekent tevens een versterking van de ruimtelijke structuur van de binnenstad. De attractiewaarde van de binnenstad wordt er door vergroot, hetgeen uitstraalt op een groter gebied dan alleen de binnenstad zelf.

Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van de toekomstige winkels is er een negatief omzeteffect voor het gevestigde aanbod. Dit omzeteffect kan worden beperkt door zoveel mogelijk overlap (in o.a. branche, formule en doelgroep) met het gevestigde aanbod te beperken.

Per saldo is het positieve effect groter dan het negatieve. De ontwikkeling zal leiden tot een grotere attractiewaarde van de Haagse binnenstad. Van uitval van onderdelen van het (kern)winkelgebied is geen sprake. Het DPO geeft de volgende aanbevelingen en randvoorwaarden mee:

- Zoek naar onderscheidende concepten, passend bij de maat en schaal van de omgeving (groot en uniek), die een connectie maken met de voetgangersassen in het gebied.
- Bouw flexibiliteit in, zodat de ruimten zich relatief eenvoudig kunnen aanpassen aan veranderende tijden en wensen.
- Leg niet teveel beperkingen op.

Kantoren

De locatie Wijnhavenkwartier (deels onderdeel van het plangebied) valt onder de kantoorversterkingsgebieden van de Kantorenstrategie Haaglanden. Wijnhavenkwartier wordt echter niet genoemd bij de locaties waar nieuwbouw is toegestaan.

Voor ontwikkeling van kantoren op deze locatie gaat de Provincie uit van de ‘ladder van duurzame verstedelijking’. Een eventuele (beperkte) kantoorfunctie heeft een realistische kans van slagen mede omdat deze past binnen een vigerende kantoorbestemming en omdat deze is opgenomen in een actuele regionale visie – de Kantorenstrategie Haaglanden – die is aanvaard door Gedeputeerde Staten.

Onderwijs

Met de nieuwbouw van de Leidse Universiteit in het naastgelegen Wijnhavenkwartier fase 2.1. en de nieuwbouw van het cultuur-/onderwijsgebouw in dit plangebied ontstaat er een krachtig onderwijslint. Als onderdeel van de stedelijke mix die binnen het overig programma in dit plangebied geambieerd wordt is een derde (beperkte) onderwijsfunctie in dit gebied zeker denkbaar.

6. Verkeer en parkeren

6.1. Algemeen ontwikkeling en locatie

De transformatie van het Spuikwartier genereert ten opzichte van de huidige situatie extra verkeer. Meer dan in de huidige situatie zullen dagelijks bezoekers, bewoners, werknemers en studenten zich naar en van het gebied begeven.

Het gebied is goed bereikbaar per openbaar vervoer met bus- en tramhaltes voor de deur en de hoofdstations Den Haag CS en HS op loopafstand. Ook ligt het Spuikwartier centraal in het stedelijke gebied en direct aan twee doorgaande hoofdroutes voor de fiets. Het aandeel fiets- en OV-gebruik door de bewoners, bezoekers, werknemers en studenten zal dan ook relatief hoog zijn.

Met name van de bezoekers en werknemers zal een deel ook met de auto van en naar het gebied reizen. Met de auto is het Spuikwartier ook goed bereikbaar, zowel vanaf de Centrumring als vanaf het rijkswegennet (A12).

Aan de Turfmarktzijde ligt het Spuikwartier aan een voetgangersgebied. Via het Spui is het gebied bereikbaar voor langzaam verkeer en voor openbaar vervoer-reizigers. Voor het gemotoriseerd verkeer is het complex alleen vanaf de Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven bereikbaar.

Direct onder en nabij het plangebied zijn openbare parkeergarages aanwezig. Nabij het complex zijn geen parkeerplaatsen op de openbare weg aanwezig.

Onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling is het op maaiveldniveau weren van het uitrijdend verkeer van de parkeergarages. Hiervoor moet de ondergrondse ontsluiting van de garages worden aangepast. Door aanpassing van de parkeertunnel komt de inrit op de Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven vanaf het Spui te vervallen, evenals de uitrit op maaiveld richting Spui. (De inrit op het Spui zelf naar de garage Centre blijft bestaan). Door de invoering van het verkeerscirculatieplan is de nadruk nog meer komen te liggen op de aanrijroutes vanaf de Centrumring (Lekstraat). Deze aanpassingen hebben als gevolg dat een beperkt deel van het autoverkeer een andere route toe zal gaan volgen. In het vervolg op de planontwikkeling is het wenselijk om de verkeersafwikkeling in de directe omgeving van het complex te bezien op de noodzaak tot beperkte aanpassingen van kruisingen met de Nieuwe Haven en Zwarteweg.

Ook zal door de mogelijke vergroting van het bebouwde oppervlak eventueel een andere oplossing moeten worden gecreëerd voor het laden en lossen dat nu nog direct aan of nabij de Schedeldoekshaven op maaiveld plaatsvindt. Dit laden en lossen zal buiten de normale rijbaan moeten plaats vinden en zal ook geen onevenredig beslag mogen leggen op het gebruik van het voetgangersgebied aan de Turfmarktzijde.

Daarom moet worden uitgegaan van een (zoveel mogelijk) inpandige oplossing voor het laden en lossen.

6.2. *Aantal bezoekers gebied en vervoerwijze-keuze*

De ontwikkeling van het Spuikwartier genereert meer verkeer vanaf en naar het gebied dan in de huidige situatie. Deze ontwikkeling is een verdichting die bijdraagt aan een beter gebruik van de al aanwezige infrastructuur en parkeergarages. Daarbij ligt de nadruk op functies die, qua verkeersproductie, aanvullend zijn op de reguliere spitsstromen. Voor mogelijke functies als cultuur, leisure en detailhandel ligt de verplaatsingsbehoefte in hoofdzaak buiten de spits. Ook dragen woningen in een binnenstad bij aan het beperken van de spits-verkeersstroom. Daarnaast zijn de mogelijke functies in veel gevallen complementair aan een bezoek aan de binnenstad, bijvoorbeeld de combinatie van restaurant- en theaterbezoek. Hierdoor is de verkeersproductie per saldo lager dan voor de afzonderlijke functies bij elkaar. De ontwikkeling van het Spuikwartier kan daardoor plaats vinden zonder uitbreiding van het omliggende wegennet of openbaar vervoerdiensten, behoudens de ingrepen die voor de ontsluiting van het gebied zelf nodig zijn.

6.3. *Verkeersproductie*

Voor het bepalen van de verkeersproductie van het gemotoriseerd verkeer is uitgegaan van de beoogde en mogelijke functies. Daarbij is uitgegaan van de twee onderdelen van de ontwikkeling, t.w. het onderwijs/cultuurcomplex en het overig programma.

6.3.1. Voor het onderwijs/cultuurcomplex is reeds in 2013 uitvoerig in beeld gebracht wat het aantal werknemers en bezoekers is hoe dit zich verdeelt over de dagen en dagdelen. Daarvan is afgeleid wat de parkeerbehoefte en het aantal autoritten per dag is en het aantal benodigde stallingsplaatsen. Dit onderzoek is als input voor de huidige planuitwerking gebruikt omdat de uitgangspunten niet tot nauwelijks gewijzigd zijn.

6.3.2. Naast het onderwijs/cultuurcomplex maakt het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier en cultuurforum ruimte voor de toevoeging van functies. De uiteindelijke invulling van deze functies is nog niet voldoende uitgekristalliseerd om de parkeerbehoefte en verkeersproductie te kunnen bepalen op een zelfde wijze als voor het onderwijs/cultuurcomplex. Daarom is voor die functies uitgegaan van een indicatief programma in een globale volumestudie. Per mogelijke bestemming is uitgegaan van de functie met de relatief hoogste verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld bij leisure: sportschool in plaats van sporthal).

Autoverkeer onderwijs/cultuurcomplex

Voor het onderwijs/cultuurcomplex is op basis van ervaringscijfers en landelijke richtlijnen een aanname gedaan over het autogebruik. Het grootste aandeel autogebruik zit bij de bezoekers van de zalen. Daarvoor is gerekend met 15% die als bestuurder komt (en dus een auto moet parkeren) en dat er gemiddeld twee bezoekers in een auto reizen. Dit komt overeen met het landelijke kencijfer dat voor een theater op een centrumlocatie circa 30% van de bezoekers met de auto komt. Voor de werknemers is uitgegaan van de gemeentelijke parkeernorm die er van uit gaat dat 1 op de 10 werknemers met de auto reist. Voor het conservatorium is een laag aandeel autogebruik (5%) aangehouden omdat dit merendeels studenten zijn. Op basis van deze cijfers is berekend dat het onderwijs/cultuurcomplex per dag ca. 3.000 autoritten naar en vanaf de locatie genereert. Deze 3.000 ritten per dag zijn echter geen extra ritten. De huidige theaterzalen en de horeca genereren nu immers ook al ritten door hun bezoekers en personeel. Op een vergelijkbare wijze als hiervoor is aangegeven is de ritproductie bepaald voor de huidige functies. Van de 3.000 dagelijkse ritten van en naar het onderwijs/cultuurcomplex worden er in de huidige situatie al dagelijks 2.000 gemaakt. Door de toevoeging van functies en programma worden door het nieuwe complex dagelijks ca. 1.000 nieuwe autoritten gegenereerd. In de berekeningen is er van uitgegaan dat alle extra ritten ten gevolge van het onderwijs/cultuurcomplex via de Schedeldoekshaven naar of vanuit de parkeergarages aldaar rijden. In

werkelijkheid zullen de bezoekers niet allemaal van deze garages gebruik maken dus zal het beeld diffuser zijn.

Autoverkeer overig programma

Als afgeleide van het aantal parkeerplaatsen dat per functie nodig is en het te verwachten aantal keren dat een plaats voor die functie gebruikt gaat worden is het aantal autoritten per functie per dag bepaald met een onderscheid naar werkdagen, zaterdag en zondag. Een gewogen gemiddelde hiervan leidt tot het aantal ritten per weekdag, dat nodig is voor milieuberekeningen. Voor de transformatie conform de mogelijke invulling van de bestemmingen is op basis van deze werkwijze bepaald dat de extra verkeersgeneratie door de voorgenomen activiteiten per weekdag circa 3600 ritten bedraagt. Gesaldeerd met de ritten van de voormalige functie als ministerie is dit een toename van circa 3200 ritten per weekdag.

In de berekeningen is er van uitgegaan dat alle extra ritten ten gevolge van de functies in de transformatie-opgaven via de Schedeldoekshaven naar of vanuit de parkeergarages aldaar rijden. In werkelijkheid zullen de bezoekers niet allemaal van deze garages gebruik maken dus zal het beeld diffuser zijn.

Aantal ritten

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in het Spuikwartier neemt het autoverkeer maximaal toe met circa 4300 ritten per weekdag. Om te bepalen waar dit autoverkeer leidt tot een toename van het verkeersaanbod is voor deze ritten de oriëntatie bepaald (waar komt men vandaan en waar gaat men heen). Deze distributie van het verkeer van en naar het plangebied is gebaseerd op een analyse met het verkeersmodel. Het grootste deel van dit verkeer rijdt via het Prins Bernhardviaduct (45%), via de Lekstraat (10%), de Rijswijkseweg (10%) en de Zuid Hollandlaan (10%). De ontwikkeling leidt tot een extra belasting van het Prins Bernhardviaduct met circa 200 ritten per uur in de spitsperioden. Op de andere aanrijroutes is het aantal extra ritten lager en heeft de ontwikkeling een relatief beperkt effect op het verkeersaanbod.

6.3.3 Openbaar vervoer

Het complex is goed bereikbaar per openbaar vervoer met bus- en tramhaltes voor de deur en de hoofdstations Den Haag CS en HS op loopafstand. Het aandeel fiets- en OV-gebruik door de toekomstige bewoners, bezoekers, werknemers en studenten zal dan ook relatief hoog zijn. In de 'oude' situatie zijn er de theaterzalen maar ook de voormalige ministeries waarvan al een relatief groot aantal van hun werknemers en bezoekers met het openbaar vervoer reisden. Ten opzichte van de huidige functies mag worden verwacht dat door de transformatie van het Spuikwartier het aantal reizigers met het openbaar vervoer zal toenemen. Deze extra ritten vinden echter meer verspreid over de dag plaats dan in de 'oude' situatie en zijn dus aanvullend op de reguliere spitsstromen. Dit versterkt het functioneren van het openbaar vervoer als geheel. Omdat er reeds een groot aanbod aan openbaar vervoer is, is het relatieve aandeel van de verwachten aantallen extra reizigers en de verdeling daarvan over de verschillende lijnen en routes van en naar het gebied relatief laag. Daardoor is de ruimtelijke ontwikkeling van het Spuikwartier geen aanleiding voor het aanpassen van de infrastructuur voor het openbaar vervoer of van de exploitatie daarvan.

6.3.4 Fietsen en stallingen

De transformatie van het Spuikwartier genereert ook een groter aantal fietsers van en naar het gebied. Ook voor de fietsers gaat op dat er in de 'oude' situatie al veel fietsers naar de theaterzalen en de voormalige ministeries gingen en dat de extra fietsbewegingen zich meer verspreid over de dag zullen voordoen. Het gebied ligt reeds zeer centraal in het netwerk van lokale en stedelijke fietsroutes zodat de ontwikkeling geen aanpassing daarvan nodig maakt. Wel zal er in de uitwerking van het gebied aandacht moeten zijn voor de situering van de fietsstallingen ten opzichte van de belangrijkste fietsroutes en de eventuele aansluitingen daarop zoals bij het Spui en of de Nieuwe Haven. De stallingsvoorzieningen mogen niet via de Turfmarkt worden ontsloten omdat daar het voetgangersgebied ligt. Daar ligt het primaat bij de voetgangers en is het aantrekken van grote aantallen fietsers niet verenigbaar met de grote aantal voetgangers tussen het station en de binnenstad.

Stallingen onderwijs/cultuurcluster

Voor het onderwijs/cultuurcluster is op een vergelijkbare wijze als voor de bepaling van het autoverkeer het fietsgebruik en daarmee de behoefte aan fietsenstallingsplaatsen bepaald. Daarbij is er een onderscheid gemaakt naar bezoekers en 'niet bezoekers' (werknemers en studenten). Voor de 'niet bezoekers' is op basis van het aantal studenten en werknemers (van zowel het conservatorium als de andere functies) de stallingsbehoefte op werkdagen ca. 500 plaatsen. Voor de bezoekers is de theoretische maximale stallingsbehoefte ca. 1500 plaatsen. Deze maximale stallingsbehoefte voor het bezoek doet zich echter voor op de momenten dat er geen studenten en werknemers voor het conservatorium zijn. Uitgaande van een optimaal dubbelgebruik van de stallingsvoorzieningen zou in theorie een maximale capaciteit van ca. 1500 plaatsen benodigd zijn.

Stallingen overig programma

Voor de ontwikkeling van het overig programma is aan de hand van het indicatieve programma van de globale volumestudie op een vergelijkbare wijze als voor het parkeren de behoefte aan fietsenstallingsplaatsen bepaald. Hierbij is uitgegaan van de functies met een relatief hoge verkeersaantrekkende werking. Deze stallingsbehoefte per functie is gebaseerd op de gemeentelijke normen. Omdat ook voor deze stalling moet worden ingezet op een zo optimaal mogelijk gebruik, is uitgegaan van dubbelgebruik voor alle functies, met uitzondering van de woningen waarvoor in de bouwverordening is vastgelegd dat deze een eigen fietsenberging moeten hebben. Voor het dubbelgebruik is uitgegaan van de aanwezigheidspercentages zoals die ook worden gebruikt voor het parkeren. De maximale stallingbehoefte doet zich voor op de werkdagmiddag en bedraagt 1271 fietsen. Indien het maximale programma wordt gerealiseerd neemt deze stallingsbehoefte toe tot 1850 plaatsen. (In het reeds vergunde plan voor de noordelijke Ministerietoren (Wijnhavenkwartier fase 2.1) is reeds een inpandige fietsenstalling opgenomen van ca. 600 plaatsen voor de Universiteit. De stalling ligt op maaiveld aan de zijde van de Schedeldoekshaven en is bedoeld voor studenten en personeel. Voor de bewoners van de appartementen is op -1 en -2 in het gebouw een aparte fietsenberging opgenomen).

6.4. Parkeren

Er is in het plangebied geen parkeergelegenheid op de openbare weg. De parkeerdruk op de openbare weg in de omgeving (Rivierenbuurt, Oude Centrum) laat niet toe dat deze wordt aangewend om te voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Deze dient dan ook in gebouwde voorzieningen te worden opgevangen. Voor het parkeren door vaste gebruikers zoals bewoners en werknemers heeft het de voorkeur om daarin te voorzien in het plangebied zelf danwel, met de daarbij gangbare eisen zoals beschikbaarheid en overeenkomsten, in de directe omgeving. Uit het oogpunt van optimaal gebruik van de aanwezige plaatsen moet het exclusieve gebruik van parkeerplaatsen door bewoners of werknemers (bijv. plaats met kenteken) zo veel mogelijk worden beperkt.

Voor het parkeren door bezoekers van bewoners of van de in het gebied aanwezige functies is het wenselijk om daarin te voorzien binnen het plangebied. Het gebruik van openbare garages in de omgeving is ook mogelijk, voor zover naar de huidige inzichten beschikbaar. In ieder geval wordt voor al de bezoekers uitgegaan van het parkeren in openbare garages. Dit waarborgt al een hoge mate van dubbelgebruik van de garages. Het concentreren van het parkeren door bezoekers in een beperkt aantal garages maakt een adequate bewegwijzering mogelijk en beperkt het zoekverkeer.

In het plangebied is nu een tweetal openbare garages aanwezig, namelijk Spui Centre onder het hotel/theaters en de Turfmarktgarage onder de beide ministerietorens op -1 en -2. De garage onder de beide torens opereert als één geheel en is niet per bouwdeel los te koppelen. Daarnaast is er onder de beide ministerietorens een niet openbare garage aanwezig op maaiveld en +1. Deze zijn wel fysiek van elkaar gescheiden en zijn afzonderlijk in en uit te rijden. De niet-openbare garage op maaiveld en +1 in het Spuikwartier (zuidelijke toren) komt naar verwachting te vervallen om het nieuwe programma in te kunnen passen.

Parkeren onderwijs/cultuurcomplex

Voor het onderwijs/cultuurcomplex is, als vervolg op de bepaling van het autogebruik door de bezoekers en werknemers, de parkeerbehoefte bepaald. De parkeervoorziening ten behoeve van het onderwijs/cultuurcomplex zal minimaal moeten voldoen aan de parkeerbehoefte van het complex op het maatgevende moment voor het parkeren in dit deel van de binnenstad (zondagmiddag), namelijk circa 240 plaatsen. Het complex legt dan geen beslag op de parkeercapaciteit in de omliggende garages waardoor er naar de toekomst toe nog ruimte blijft om een beperkte groei van het autogebruik in de omliggende garages zoals Stadhuis en Helicon op te vangen (garage Turfmarkt is hierbij buiten beschouwing gelaten, gelet op de transformatie). Voor de piek in het theaterbezoek op de zaterdag- en zondagavond (circa 165 parkeerplaatsen) kan in ieder geval gebruik gemaakt worden van de omliggende garages. Bij de te realiseren capaciteit voor het onderwijs/cultuurcomplex moet het huidige gebruik van plaatsen door het hotel (40 abonnementen) worden betrokken. De minimaal benodigde capaciteit bedraagt dan ook 280 plaatsen. Deze is onderdeel van de transformatie-opgave.

Parkeren overig programma

Voor het overig programma in het plangebied is uitgegaan van het programma van het bestemmingsplan. Hiervoor is gerekend met de functies met een relatief hoge parkeerdruk en de gemeentelijke parkeernormen. Deze parkeernormen voor de woningen zijn gerelateerd aan het autobezit waarbij een onderscheid is gemaakt naar woninggrootte en de ligging in de stad. Voor de binnenstad is de norm voor bewonersparkeren al relatief laag en varieert van 0,2 pp/woning tot 0,9. Ook voor de andere functies is de norm relatief laag door de goede bereikbaarheid van de binnenstad en het grote aandeel fietsers en ov-gebruikers. Voor de in het programma opgenomen functies is in de onderstaande tabel de oppervlakte per functie, met waar mogelijk een bandbreedte opgenomen en de daarvoor geldende parkeernormen.

FUNCTIE	PARKEERNORMEN			PROGRAMMA	
	Eenheid	Zone 1	% bezoek	Realistisch	Maximaal
Woningen	Woning	0,55	0,3/woning	400	400
Detailhandel	100 m2 bvo	1,55	0,85	10000	20000
Kantoren	100 m2 bvo	0,6	0,05	11700	11700
Horeca	100 m2 bvo	1,2	0,8	5000	7000
Hotel	Kamer	0,25	0,00	250 kamers/ 17000 m2	250 kamers/ 17000 m2
Conferentie	100 m2 bvo	2,1	0,95	4000	4000
Recreatie	100 m2 bvo	2,1	0,8	5000	9000
Onderwijs	100 m2 bvo	0,5	0	5000	10000

Bij deze tabel is per bestemming een indicatieve invulling gegeven:

- Voor Detailhandel is de norm gehanteerd voor een ‘winkel’ en niet de hogere norm van ‘supermarkt’. De ligging en aard van de bebouwing maken de vestiging van een normale supermarkt niet mogelijk.
- Voor Horeca is uitgegaan van de norm voor ‘restaurant’. Een invulling als ‘lunchroom’ heeft weliswaar een hogere parkeernorm maar kent weer een lagere aanwezigheid op het maatgevende moment/avond.
- Voor Hotel is uitgegaan van een lagere norm dan vastgesteld (0,25 ipv 0,5/kamer) omdat het nu aanwezige hotel en andere centrumhotels een lagere parkeerbehoefte kennen.
- Voor Conferentie is een lagere norm gehanteerd dan gangbaar (CROW 3-5 plaatsen/100m2) maar conform eerder in het bestemmingsplan Wijnhaven.
- Voor Recreatie is uitgegaan van de relatief hoge norm voor een sportschool zoals in het huidige bestemmingsplan mogelijk is. Deze norm in combinatie met een hoge aanwezigheid in de avond heeft een grote invloed op de maatgevende parkeerbehoefte.
- Voor Onderwijs is uitgegaan van de norm voor HBO (personeel).

Op basis van deze invulling van functies is het maatgevende moment voor de parkeerbehoefte de koop-/werkdagavond met een benodigde capaciteit van ca. 550 plaatsen in het realistische programma. Daarvan zijn er op dat moment ca. 200 nodig voor bewoners. Voor het bezoek en werknemers zijn op dat moment ca. 350 plaatsen nodig. In de nu aanwezige garage zijn er circa 470 plaatsen beschikbaar. Door een ingeschat 'snijverlies' van ca. 10% tengevolge van inpassing van de bovengelegen nieuwbouw, zal dit aantal verminderen tot ca. 420 plaatsen. De parkeerbehoefte is dan ook niet zonder meer op te vangen in alleen deze garage. Het tekort op de piekmomenten bedraagt circa 130 plaatsen. De garage onder/voor het cultuur-cluster (zie hiervoor) is in de avond al volledig bezet en kan niet als overloop functioneren.

In het geval van het realisatie van het maximaal mogelijke scenario zal dit tekort aan parkeerplaatsen oplopen tot ca. 320 plaatsen.

Bij deze tekorten moet worden opgemerkt dat er op de voor deze planontwikkeling te verwachten piekmomenten (de werkdagavonden/koopavond) nog ruimte is in de omliggende garages. Bovendien is de gehanteerde invulling van een aantal functies te zien is als een 'worst case', zodat niet op voorhand kan worden aangegeven in hoeverre de berekende parkeerbehoefte zich ook daadwerkelijk voor zal doen.

Bij de verdere invulling is er een aantal functies dat zich leent voor 'maatwerk' om een lagere parkeernorm te kunnen hanteren.

- Bijvoorbeeld voor 'Conferentie' door vast te leggen dat deze alleen ten behoeve van de omliggende functies zoals kantoren en onderwijs is bedoeld.
- Bij de invulling is er voor de functie 'Recreatie' uitgegaan van de functies zoals mogelijk in het huidige bestemmingsplan Wijnhaven met relatief veel bezoekers en een maximale aanwezigheid in de avond (sportschool). Ook hier is met maatwerk een beperking van de parkeernorm te behalen van 40 tot 50 plaatsen.

Voor het parkeren zal het bouwplan worden getoetst aan de gemeentelijke Kadernota Parkeren en het daarmee samenhangende toepassingskader. Dit toepassingskader bevat zowel de parkeernormen als de mogelijkheden en voorwaarden hoe daarin kan worden voorzien.

Gelet op de hiervoor genoemde kanttekeningen bij het tekort aan parkeerplaatsen op de piekmomenten zijn er binnen de kaders van het parkeerbeleid en het bestemmingsplan mogelijkheden om dit op te lossen. De in de parkeergarage beschikbare capaciteit van ca. 420 plaatsen volstaat derhalve voor de parkeerbehoefte van het referentieplan.

Indien het maximale programma zou worden gerealiseerd dan wordt ook de totale parkeerbehoefte fors hoger door het veel grotere aandeel van detailhandel en recreatie daarin. Het tekort is in dit geval maar voor een klein deel op te vangen met 'maatwerk' voor de functies zoals dat binnen de kaders van het parkeerbeleid mogelijk is. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit binnen het plangebied is alleen mogelijk met zeer ingrijpende aanpassingen zoals extra parkeerlagen ondergronds of inpandige oplossingen. Redelijkerwijs kan hier niet op voorhand van uit worden uitgegaan gezien de kosten, fysieke beperkingen en het beoogde programma op deze locatie.

Wel is het binnen de kaders van het parkeerbeleid mogelijk om onder voorwaarden gebruik te maken van parkeervoorzieningen in de omgeving.

Realisatie van het maximale programma is alleen mogelijk bij een bredere beschouwing van de parkeerdruk en de beschikbare capaciteit in de ruime omgeving. Daarbij kan het nodig zijn om het parkeerbeleid op punten aan te passen (denk aan loopafstand, voorwaarden gebruik).

7. Milieu

M.e.r.-beoordeling / milieu Spuikwartier

Voor het nieuwe plan Spuikwartier dient een m.e.r.-beoordeling te worden doorlopen. In de m.e.r.-beoordeling worden de verkeer- en milieueffecten van de planontwikkeling vergeleken met de huidige situatie en de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die ontstaat als alle reeds vergunde

bouwplannen zijn gerealiseerd. Met de plansituatie wordt gedoeld op de maximale bestemmingsplancapaciteit.

Voor de planontwikkeling worden twee scenario's beschouwd:

- een 'worst-case maximum' en
- een 'realistisch maximum'.

Beide scenario's gaan uit van hetgeen het bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt qua nieuwe ontwikkelingen. In het bestemmingsplan zijn deze nieuwe functies onder andere: wonen, cultuur, recreatie, horeca, detailhandel, kantoren, onderwijs, etc.

Hoewel de maximale omvang van de nieuwe functies vastgelegd is in het bestemmingsplan is het nog niet zeker welke activiteiten binnen deze functies straks door de ontwikkelaar worden gerealiseerd. Zo zijn binnen de functie Recreatie bijvoorbeeld diverse activiteiten mogelijk (variërend van een sportschool tot een sporthal) die alle een verschillende verkeersaantrekkende werking en parkeerbehoefte hebben. In de twee scenario's wordt rekening gehouden met deze mogelijke bandbreedte aan activiteiten binnen bepaalde functies.

Een worst-case scenario versus een realistisch maximum

Het begrip maximale bestemmingsplancapaciteit is met name relevant voor het bepalen van de verkeerseffecten en verkeersgerelateerde effecten (zoals luchtkwaliteit en geluid). Zo heeft elke functie een bepaalde parkeerbehoefte. Afhankelijk van deze parkeerbehoefte kan een aantal ritten per parkeerplaats berekend worden. Zo geldt voor een woning dat het gebruik van een parkeerplaats relatief extensief is: één rit van huis en vervolgens een rit naar huis toe. Een parkeerplaats voor een sportschool wordt echter meerdere keren per dag gebruikt, dus is ook het aantal ritten voor deze parkeerplaats hoger. Dit totaal aantal ritten dat gegeneerd wordt door alle functies in het Spuikwartier is input voor de geluid- en luchtberekeningen.

Voor de m.e.r.-beoordeling dient per functie die het bestemmingsplan mogelijk maakt de maximale capaciteit en daarmee de maximale milieubelasting inzichtelijk te worden gemaakt.

Door uit te gaan van absolute maximalen wordt een worst case scenario opgebouwd. Dit worst case scenario zal in de praktijk zich niet of slechts zelden voordoen. Om inzicht te krijgen in de milieubelasting die zich waarschijnlijk wel voor gaat doen is een scenario doorgerekend waarbij een realistische aanname gehanteerd is m.b.t. de activiteiten per functie. Bij dit scenario is nog steeds een bovengrens aangenomen ten aanzien van het aantal benodigde parkeerplaatsen, maar deze sluit beter aan bij de grondexploitatieberekeningen die door de gemeente zijn uitgevoerd. Dit scenario kan daarom gezien worden als een realistisch maximum.

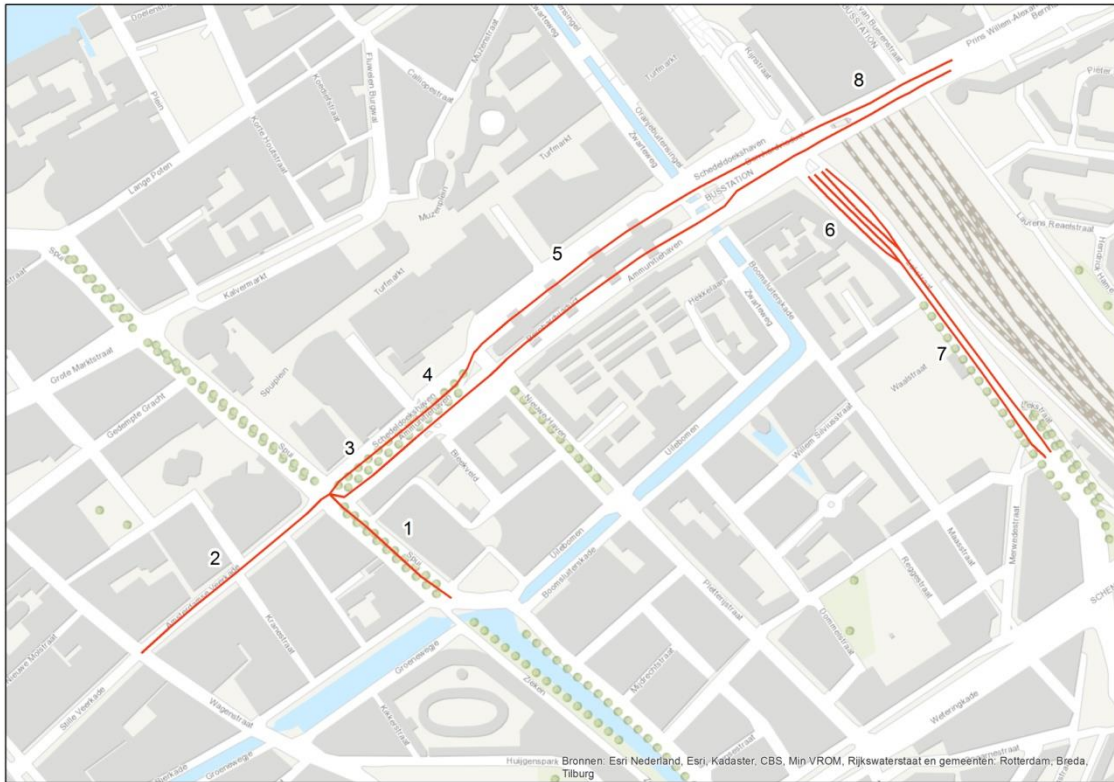
Beide scenario's zijn meegenomen in de m.e.r.-beoordeling, waardoor een bandbreedte in de resultaten zichtbaar wordt. Op basis van de resultaten kunnen randvoorwaarden en aandachtspunten in de Regels van het bestemmingsplan opgenomen worden.

Luchtkwaliteit

Voor het aspect luchtkwaliteit zijn berekeningen uitgevoerd met de NSL Rekentool. Voor het Spuikwartier zijn de berekeningen uitgevoerd voor het jaar 2015 en 2025, voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie. Het jaar 2015 is meegenomen, omdat dat de grenswaarden vanuit luchtkwaliteit voor NO₂ en PM₁₀ dan van kracht worden. De volgende wegen in het plangebied zijn meegenomen in het onderzoek, zie ook de volgende figuur:

1. Spui;
2. Amsterdamse Veerkade;
3. Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven west;
4. Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven midden;

5. Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven oost;
6. Tunnelmond Koningstunnel;
7. Lekstraat;
8. Prins Bernardviaduct.



Naast de bovenstaande wegen zijn ook alle hoofdwegen (zoals de Lekstraat, Utrechtsebaan) binnen 5 km van het plangebied meegenomen.

Uit de resultaten blijkt dat in 2015 op alle toetspunten de berekende concentraties NO_2 en PM_{10} onder de geldende grenswaarden van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen. Voor fijn stof (PM_{10}) geldt dat de concentraties ruim onder de grenswaarden liggen, zowel met als zonder plan.

Voor NO_2 is in 2015 wel sprake van een dreigende overschrijding van de grenswaarde ter plaatse van de maximale bebouwingsgrens van het nieuwe complex en ter plaatse van het bestaande hotel. De concentraties daar zijn $38,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De toename ten opzichte van de huidige situatie in 2015 (dus zonder plan) is $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bij het hotel) en $1,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bij de bebouwingsgrens van het nieuwe complex). Deze dreigende overschrijding van de grenswaarde vormt een aandachtspunt bij de besluitvorming, waarin als volgt kan worden voorzien.

De berekende concentraties in 2025 voor zowel de referentiesituatie en de plansituaties dalen sterk ten opzichte van de situatie in 2015. De hoogste concentraties voor NO_2 zijn dan circa $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en liggen daarmee ruim onder de wettelijke waarden. Deze sterke afname komt door het schoner worden van het verkeer en het dalen van de achtergrondconcentraties door Europese, nationale, regionale en lokale maatregelen.

De realisatie van de nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan Spuikwartier zullen niet in 2015 plaatsvinden. Vanwege procedures, aanbesteding, etc. is het niet realistisch te verwachten dat de realisatie van de ontwikkelingen voor circa 2020 gereed zal zijn. Daarom is voor 2020 ook nog een berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de hoogste concentraties dalen naar circa $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er is dan duidelijk geen sprake meer van een dreigende overschrijding.

Dit neemt niet weg dat vanuit milieuoogpunt het wenselijk is te kijken naar maatregelen om de luchtkwaliteit voor gevoelige bestemmingen bij de nieuwe ontwikkelingen (zoals woningen) zoveel mogelijk te optimaliseren. De meest kansrijke optie is het aanhouden van een zone langs de Schedeldoekshaven waar gevoelige bestemmingen niet gerealiseerd mogen worden of onder strikte voorwaarden.

Geluid

Voor een goede ruimtelijke ordening en een optimaal leefklimaat is het van belang dat de 'voorkeursgrenswaarden' uit de Wet geluidhinder worden gehaald. In de huidige situatie worden in het plangebied de voorkeursgrenswaarden ruim overschreden. Zonder ingrijpende maatregelen is een belasting van onder of nabij de voorkeursgrenswaarden niet mogelijk. Dit beeld komt overeen met andere binnenstedelijke locaties, waar relatief veel verkeer aanwezig is en de bebouwing kort op de weg is gesitueerd.

Uit de berekeningen blijkt dat op het bebouwingsvlak (waar het toekomstige gebouw binnen gesitueerd moet worden) aan de zijde van het Spui, Nieuwe Haven en Schedeldoekshaven er sprake is van geluidbelastingen hoger dan de Voorkeursgrenswaarden (48 dB). Deze geluidbelastingen zijn het hoogst aan de zuidoostgevel en de noordoostgevel. De noordwestzijde is het meest geluidsluw. Hier wordt de Voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De hoogste geluidbelastingen (op de zuidoostgevel) zijn 67 dB (Schedeldoekshaven), 50 dB (Spui) en 49 dB (Nieuwe Haven). De gecumuleerde geluidbelasting op deze gevel (dus alle wegen tezamen) is ruim 72 dB. Deze waarde is zeer hoog en zonder maatregelen mogen hier geen gevoelige bestemmingen gerealiseerd worden. Ook mogen geen hogere waarden aangevraagd worden. Naast een negatieve situatie voor een goede leefkwaliteit op de die plaats, is dus ook sprake van een wettelijke 'normoverschrijding'.

Om toch aan de norm te kunnen voldoen zijn de volgende maatregelen beschouwd in de m.e.r.-beoordeling:

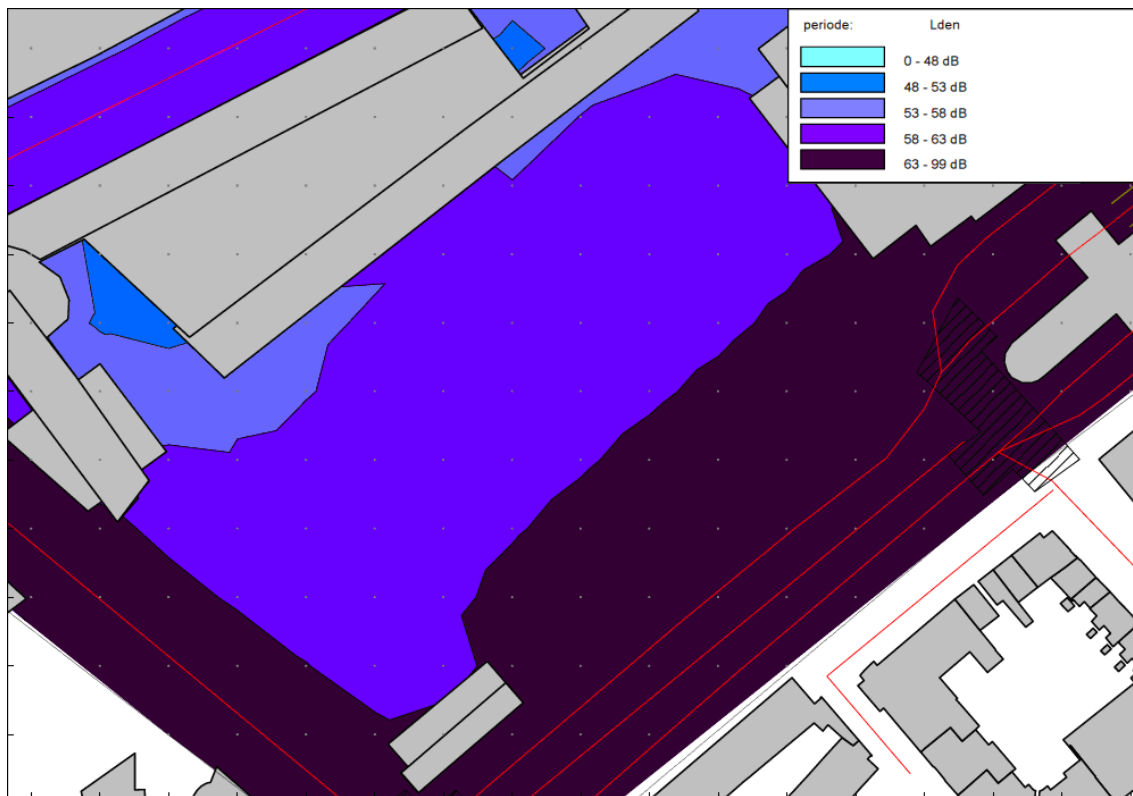
- Ruimtelijke maatregelen
- Bronmaatregelen
- Overdrachtsmaatregelen
- Ontvangermaatregelen

Ruimtelijke maatregelen

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om een zo laag mogelijke geluidbelasting te verkrijgen op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en onderwijsfuncties. Rekening houdend met de aard van de omgeving, technische beperkingen en financiële consequenties is in deze paragraaf afgewogen welke maatregelen mogelijk zijn om geluidhinder te beperken.

- Schuiven met het gebouw ten opzichte van de Schedeldoekshaven

Om een beeld te krijgen van de geluidbelasting zonder planinvulling (nieuwbouw) zijn in de volgende figuur de geluidcontouren ten gevolge van de aanwezige wegen ten opzichte van het plangebied (zonder gebouwen) Spui weergegeven.



figuur Geluidcontour Schedeldoekshaven en Spui, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh (scenario 1)

Uit de figuur blijkt dat zonder (nieuwe) bebouwing het plangebied geluidbelastingen heeft van minimaal 58 dB. Dit betekent dat zonder bron- of overdrachtsmaatregelen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de eerstelijns bebouwing van het nieuwe gebouw niet wordt gehaald.

Ook blijkt uit de figuur dat het verplaatsen van het bebouwingsvlak van het nieuwe gebouw verder weg van de Schedeldoekshaven slechts een beperkt positief effect op de geluidbelasting heeft. De geluidbelastingen van met name de Schedeldoekshaven blijven ook op grotere afstand van de weg boven 63 dB op de eerstelijns bebouwing.

- Situering geluidsgevoelige bestemmingen in het nieuwe gebouw

Hoewel de eerstelijnsbebouwing aan de Schedeldoekshaven een hoge geluidbelasting kent – zal gaan kennen, geldt dit niet automatisch voor het gehele bouwblok. Uit het onderzoek naar de gevelbelastingen van de diverse wegen blijkt dat bij realisatie van het gebouw conform de maximale bebouwingsgrenzen de noordwestgevel een geluidbelasting krijgt die overeenkomt met een goed leefklimaat (< 48 dB). Dit is dan ook de locatie die vanuit een goede ruimtelijke ordening gezien het meest geschikt is voor de situering van woningen of andere gevoelige bestemmingen.

Naast de maatregel van het situeren van geluidsgevoelige bestemmingen aan de noordwestgevel zijn er nog andere maatregelen te nemen. In de volgende passages wordt ingegaan op achtereenvolgens bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en vervolgens maatregelen aan het gebouw zelf.

Bronmaatregelen

Maatregelen aan de bron kunnen zeer (kosten)effectief zijn. Maatregelen aan auto's en trams vallen hierbij buiten de scope van kansrijke oplossingen omdat zij buiten de directe beïnvloedings sfeer van de gemeente vallen. Ook maatregelen ten aanzien van de hoeveelheid verkeer op de diverse wegen zijn vanuit dit project niet kansrijk.

Een mogelijk kansrijke bronmaatregel is het toepassen van stil asfalt op één of meerdere wegen die zorgen voor een hoge geluidbelasting. Met stil asfalt zijn geluidsreducties te bereiken van 1 tot

circa. 5 dB. Gelet op de weg- en verkeerstypologie is in de Schedeldoekshaven, het Spui en de Nieuwe Haven een stil asfalttype met een geluidsreducerende werking van circa 1 á 1,5 dB toepasbaar. (In de grondexploitatie is met dergelijke kosten geen rekening gehouden).

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen zijn maatregelen tussen de bron (de wegen) en het nieuwe gebouw, bijvoorbeeld geluidschermen. Hoewel geluidschermen zeer effectief zijn om de geluidbelasting terug te dringen, is het in binnenstedelijk gebied zeer moeilijk om dergelijke schermen in te plaatsen, onder andere vanwege openbare orde- en stedenbouwkundige aspecten. Dit zou bijvoorbeeld betekenen dat tussen het Spui en het Spuiplein (en het nieuwe gebouw daarop) een geluidscherm komt te staan. Dit is ongewenst vanuit ruimtelijk oogpunt. Voor de Schedeldoekshaven geldt dat er weinig ruimte zit tussen de rijbaan en het gebouw. Het gebouw mag immers middels een overkluizing over een gedeelte van de weg gerealiseerd worden. Een geluidscherm is, hoewel mogelijk, vanuit een goede ruimtelijke ordening niet wenselijk.

Ontvangermaatregelen

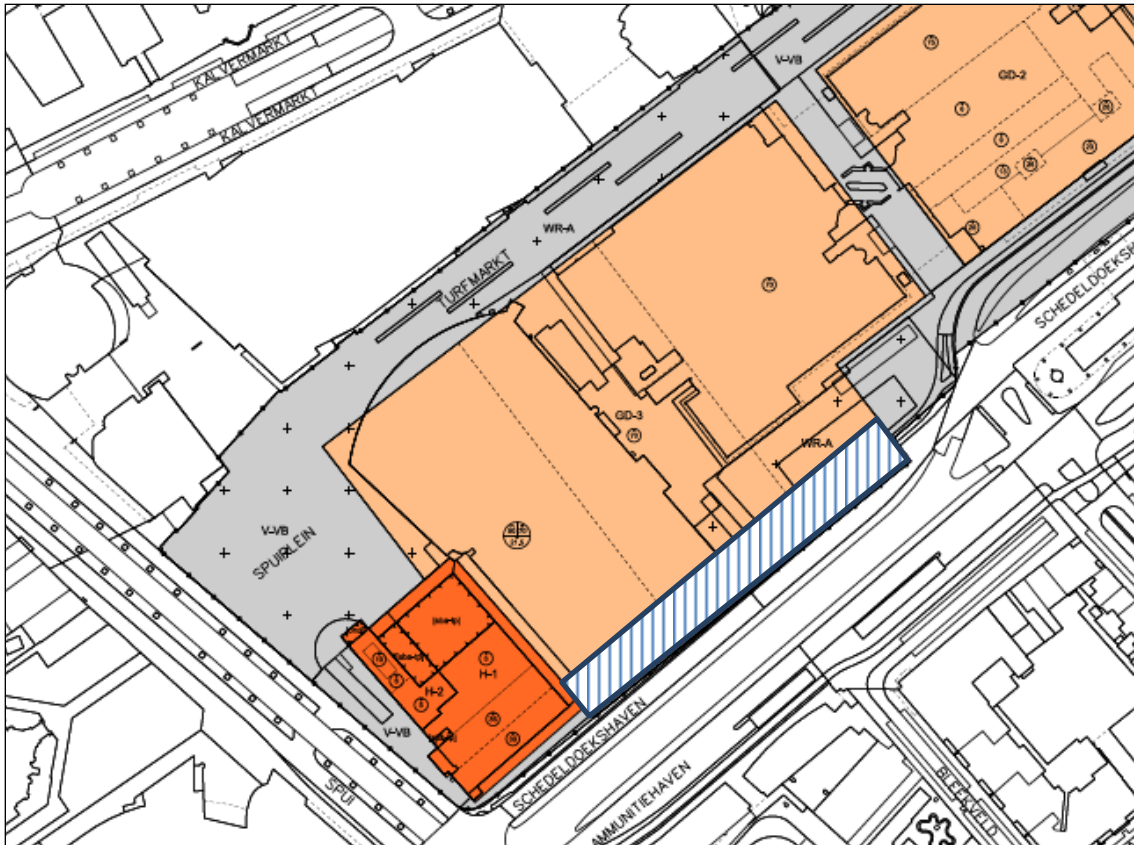
Naast bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen zijn ook maatregelen aan het gebouw mogelijk. Hierbij geldt in ieder geval dat het binnenmilieu wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB. Het betreft dus gebouwmaatregelen die de gevelbelasting omlaag brengen. Hiervoor worden vier opties beschouwd:

- Opnemen zone waar geen geluidgevoelige bestemmingen mogen komen

Momenteel is nog niet vastgelegd waar geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) in het nieuwe complex kunnen komen. Echter, als geen van voorgenoemde ruimtelijke -, bron- en/of overdrachtsmaatregelen getroffen worden, is de geluidbelasting op de gevel aan de Schedeldoekshaven te hoog om hier geluidgevoelige bestemmingen te mogen realiseren. In de Regels van het bestemmingsplan dient daarom een zone opgenomen te worden, waar geen geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden. Dit is in de volgende figuur weergegeven.

De locatie waar – zonder toepassing van de eerder beschreven maatregelen – pas geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden is gelegen vanaf 13,5 meter vanaf de bebouwingsgrens aan de Schedeldoekshaven.

Dit betekent dat er een zone is van 13,5 meter, gemeten vanaf de bebouwingsgrens aan de Schedeldoekshaven, waarin geluidgevoelige bestemmingen niet mogelijk zijn. Buiten deze zone (dus vanaf 13,5 meter) is dit wel mogelijk, maar hiervoor dienen dan wel geluidbelastingen geaccepteerd te worden, die nog net binnen de maximaal te verlenen hogere waarden passen (68 dB).



figuur Aandachtsgebied (blauw gearceerd) waar geen geluidgevoelige bestemmingen geplaatst mogen worden

- Dove gevel aan de Schedeldoekshaven

Een dove gevel is een bouwkundige constructie zonder te openen delen met een voorgeschreven geluidwering. Een dove gevel mag wel te openen delen hebben, mits deze niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte. Als deze maatregel toegepast wordt, kunnen ter plaatse van deze dove gevel geluidsgevoelige bestemmingen geplaatst worden. Deze maatregel wordt vanuit een goede ruimtelijke ordening echter niet als voorkeursoplossing aangedragen.

- Een gebouwgebonden geluidscherm voor de zijde aan de Schedeldoekshaven

Als vorm tussen overdrachtsmaatregel en gebouwmaatregel is een 'gebouwscherm/coulissenscherm' mogelijk. Het coulissenscherm bestaat uit verticale geluidsabsorberende panelen die haaks op de gevel op korte afstand van een gebouw zijn geplaatst, zie volgende figuur. Hierdoor ontstaat een geluidsreductie die kan oplopen tot circa 10 á 12 dB.

Het voordeel van een gebouwgebonden geluidscherm/coulissenscherm is dat mogelijk wel te openen delen aanwezig mogen zijn (afhankelijk van de geluidreductie).



figuur Voorbeeld gebouwscherm

Duurzaamheid

Een belangrijk duurzaamheidsaspect in deze context is het behoud en het hergebruik van in ieder geval de ondergrondse parkeergarages in het gebied. In bredere zin zullen de duurzaamheidsaspecten onderdeel uitmaken van de uitvraag aan marktpartijen in de aanbesteding. (Zie ook het raadsvoorstel DSO/2014.842). De beoordeling van de duurzaamheid in de aanbesteding zal plaatsvinden door als minimale Breeam-score voor het complex 'Very good' te eisen. De inschrijver dient aan te geven welke score hij voor het complex zal bereiken en welke maatregelen hij hiervoor zal treffen. Een hogere Breeam-score wordt hoger gewaardeerd.

8. Financiën

Deze nieuwe planontwikkeling betekent dat de huidige actieve grondexploitaties van Spuiforum (CE-113) en Wijnhavenkwartier (CE-81) zijn herzien.

De geïntegreerde nieuwe grondexploitatie zal verder gaan onder de naam Spuikwartier (CE-113) en zal bestaan uit het onderwijs/cultuurcomplex in combinatie met woon, horeca en winkelfuncties.

Daarnaast wordt de scope van de grondexploitatie Wijnhavenkwartier (CE-81) verkleind.

De nieuwe grondexploitatie is gebaseerd op een globale volumestudie resulterend in een (uitvoerbaar) theoretisch programma.

Het saldo van de grondexploitatie Spuikwartier sluit op € 235.000 voordelig (op netto contante waarde per 1-1-2014 met een eindwaarde van € 376.000 voordelig per 31-12-2025). Het bijbehorend risicoprofiel is bepaald op € 7.777.000 (inclusief het positieve saldo van de grondexploitatie). De aanwezige dekking bij de vigerende grondexploitaties Spuiforum en fase 2.2. van Wijnhavenkwartier in de Reserve Grondbedrijf (stand Meerjaren Prognose Grondexploitaties 2014) is voldoende om dit risicoprofiel af te dekken.

Voor het overzicht van de financiën van het plan Spuikwartier (kosten, opbrengsten, en dekking) wordt verwezen naar de vertrouwelijke grondexploitatie Spuikwartier CE-113).

Aandachtspunt is dat de in de aanbesteding gevraagde gebiedsvisie programmatisch kan afwijken van de in de grondexploitatie gehanteerde globale volumestudie. Indien hierdoor de plankaders worden overschreden (criteria genoemd in paragraaf 2.4 in het Uitvoeringsbesluit beheersregels grondexploitaties 2012), dienen deze overschrijdingen separaat met bestuurlijk akkoord uit andere middelen dan de Reserve Grondbedrijf te worden gedekt. Financiële middelen moeten in de eerste plaats gezocht worden bij reeds door de raad beschikbaar gestelde budgetten in overeenstemming met het doel van deze budgetten. Tussentijdse substantiële afwijkingen worden bestuurlijk voorgelegd met een herziening van de grondexploitatie en daarbij behorend herzien projectdocument.

9. Communicatie

Stads- en consultatiegesprekken

Vanaf 8 september 2014 is de gemeente in gesprek gegaan met de stad. Om de huidige plannen en het proces toe te lichten maar vooral om ideeën en suggesties op te halen. In totaal zijn er twee brede stadsgesprekken geweest (8 en 22 september) en vier consultatiegesprekken. Voor de stadsgesprekken is een direct mailing uitgegaan naar iedereen die in het verleden de nieuwsbrief ontving over het Spuiforum en/of via persoonlijk netwerk (1.000 adressen). Verder is er in een aantal kranten een oproep geweest om naar de stadsgesprekken te komen (Posthoorn, Den Haag Centraal) en op www.denhaag.nl, facebook en twitter zijn oproepen geplaatst.

Voor de consultatiegesprekken zijn vier groepen uitgenodigd:

1. De bewoners van de Turfmarkt, Rivierenbuurt, Spui en Amsterdamse Veerkade;
2. De ondernemers rondom het Spuikwartier en diverse belangenorganisaties in de Binnenstad;
3. De culturele instellingen: uiteenlopend van het Danstheater tot het Paard en het Haags Poppodium en Korenhuis;

4. Experts: stedenbouwkundigen, Monumentenplatform, ontwikkelaars, geïnteresseerde professionals.

In oktober 2014 wordt aan alle betrokkenen die in dit traject ideeën en/of suggesties hebben gedaan toegelicht of/ in hoeverre deze worden verwerkt in het plan.

Na oktober blijven we in contact met de betrokkenen om ze te informeren over de verdere uitwerking van de plannen.

Formele communicatie

Het ontwerp-bestemmingsplan en de m.e.r.-beoordeling worden op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd. Tijdens de terinzagelegging wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd.