



Den Haag

Bestemmingsplan **Rotonde Duinstraat -** **Scheveningseweg**

Vastgesteld

Vastgesteld, d.d. 7 november 2019

Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan	7
1.2 Doel van het bestemmingsplan	7
1.3 Begrenzing van het plangebied	7
1.4 Geldende planologische regelingen	8
1.5 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Ontstaansgeschiedenis	11
2.3 Cultureel erfgoed	12
2.4 Ruimtelijke structuur	18
2.5 Functionele structuur	20
Hoofdstuk 3 Beleidskaders	21
3.1 Inleiding	21
3.2 Ruimtelijk beleid	21
3.3 Cultureel erfgoed	25
3.4 Groen	27
3.5 Water	33
3.6 Verkeer en infrastructuur	37
3.7 Economie	43
3.8 Duurzaamheids- en milieubeleid	45
Hoofdstuk 4 Fysieke leefomgevingsaspecten	47
4.1 Inleiding	47
4.2 Milieueffectrapportage	47
4.3 Externe veiligheid	48
4.4 Geluid	52
4.5 Luchtkwaliteit	53
4.6 Natuurbescherming	54
4.7 Bodem	61
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	63
5.1 Inleiding	63
5.2 Beschrijving van het plan	63
5.3 Ontwikkelingen	63
5.4 Duurzaamheid	66
5.5 Keuze en verantwoording van bestemmingen	74
5.6 Toelichting op de regels	78
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	83
Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak	85
7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg	85
7.2 Inspraak- en participatieverordening	87

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Voorontwerp

Bijlage 2	Monumentale bomen (lijst)
Bijlage 3	Monumentale bomen (kaart)
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek
Bijlage 5	Quick scan plangebied Duinstraat-Scheveningseweg
Bijlage 6	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 7	Toetsing verkennd bodemonderzoek
Bijlage 8	Groenbalans Duinstraat - Scheveningseweg
Bijlage 9	Bomen Effect Analyse
Bijlage 10	Bomenplan

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De gemeente Den Haag stelt om een aantal redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg op.

- a. Het betreft een reconstructie en herinrichting van de weg door de aanleg van een rotonde ter plaatse van de kruising Duinstraat – Scheveningseweg. Daarbij worden in het kader van Netwerk Randstad Rail (NRR) de aanwezige tramsporen (lijn 1) verlegd en wordt de tramhalte Duinstraat geschikt gemaakt voor minder validen. Als gevolg van de aanleg van de rotonde zal de kiosk aan de Scheveningseweg 249 op de huidige locatie verdwijnen. Daarnaast zal mogelijk een gedeelte van de groenstrook verdwijnen of anders worden ingericht nabij de Scheveningseweg 237a. In de Prins Willemstraat worden fietsvoorzieningen gerealiseerd. Gezien de impact van de rotonde is gekeken in een breder gebied dan alleen naar het kruispunt Duinstraat – Scheveningseweg. Dit heeft geleid tot een projectgebied dat loopt vanaf de Prins Willemstraat, van de aansluiting met de Juriaan Kokstraat, tot en met de halte Duinstraat. Daarmee is het plangebied gelegen in Scheveningen – Dorp en is een herziening benodigd voor dit deel in het bestemmingsplan Scheveningen – Dorp, vastgesteld 2 mei 2012. Gezien de beoogde aanpassingen is het plangebied beperkt van omvang waardoor sprake is van een 'postzegel' bestemmingsplan.
- b. Het Gemeentelijk beschermd stadsgezicht "Scheveningen - Dorp" maakt deel uit van het plangebied. Ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet en artikel 14 van de Monumentenverordening van Den Haag moeten de stedenbouwkundige, architectuurhistorische en cultuurhistorische waarden van het beschermd stadsgezicht worden vastgelegd in een beschermend bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg voldoet de gemeente wederom aan deze verplichting.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is:

- a. Het vastleggen van de planologisch juridische kaders voor de hierboven beschreven nieuwe ontwikkelingen en op basis van het (voor)ontwerp Prins Willemstraat en kruispunt Duinstraat – Scheveningseweg (RIS298665)
- b. Het verkrijgen van een onteigeningstitel in het kader van een mogelijke verwerking van de kiosk ter plaatse van de Scheveningseweg 249.

1.3 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt in het stadsdeel Scheveningen van de gemeente Den Haag. Het projectgebied loopt vanaf de Prins Willemstraat, van de aansluiting met de Juriaan Kokstraat, tot en met de halte Duinstraat en op figuur 1 aangegeven:



Afbeelding 1: ligging in de stad

1.4 Geldende planologische regelingen

1.4.1 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg vervangt (gedeeltelijk) de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	vastgesteld	onherroepelijk
Scheveningen Dorp	11 oktober 2012	14 augustus 2013



Afbeelding 2: vigerende stedenbouwkundige regelingen

1.4.2 Parapluherzieningen

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

- a. Parapluherziening (fiets) parkeren, vastgesteld 20 september 2018, geheel onherroepelijk 16 december 2018, waardoor actuele (fiets)parkeernormen in vigerende plannen worden gehanteerd. De wijze waarop bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg het beleid in de parapluherzieningen vervangt, is beschreven in hoofdstuk 5.5 Keuze en verantwoording van bestemmingen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 Inleiding is de aanleiding voor het opstellen van een bestemmingsplan voor het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg aangegeven. Ook zijn de doelen die met het bestemmingsplan worden beoogd omschreven. Om deze doelen in een bestemmingsplan gestalte te geven wordt enerzijds in hoofdstuk Beschrijving van de bestaande situatie de bestaande situatie beschreven, anderzijds is voor de verduidelijking van een deel van de doelen in de hoofdstukken 3 Beleidskaders en 4 Fysieke leefomgevingsaspecten een selectie gemaakt uit de relevante beleidsnota's en regelingen die op dit plangebied van toepassing zijn. Daaruit zijn vervolgens beleidsuitspraken voor het plangebied afgeleid. Hoofdstuk 3 Beleidskaders bevat de beleidsuitspraken ten aanzien van ruimtelijk en sectoraal beleid, hoofdstuk 4 Fysieke leefomgevingsaspecten ten aanzien van de milieukwaliteitseisen. Bij de keuze van bestemmingen in hoofdstuk 5 Planbeschrijving, is aangegeven welke bestemmingen en bestemmingsregelingen uit deze beleidsuitspraken zijn afgeleid voor de bestaande en de te ontwikkelen situatie. In dit hoofdstuk worden buiten de planbeschrijving, ook de gekozen bestemmingen en bestemmingsregelingen globaal beschreven. Op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid ingegaan. In hoofdstuk 7 Overleg en inspraak wordt verslag gedaan van het overleg en de inspraak.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie

2.1 Inleiding

Om te beschrijven op welke wijze rekening wordt gehouden met de verschillende waarden in het gebied en de verhoudingen van het plangebied tot het aangrenzende gebied, worden achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis, het cultureel erfgoed, de ruimtelijke structuren die in de loop van de tijd zijn ontstaan en de functionele opbouw van het plangebied beschreven.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

De eerste bewoning van de jonge duinen, waarop de oude kern van Scheveningen ligt, heeft vermoedelijk eind dertiende eeuw plaatsgevonden. De naam 'terram de Scheveninghe' komt aan het eind van de dertiende eeuw voor het eerst in de kronieken voor, maar het duurde tot midden veertiende eeuw voordat sprake was van een vissersdorp. Het dorp is in de loop der tijd vele malen door stormvloed geteisterd. In 1570 verdween tijdens de Allerheiligenvloed de helft van het dorp in de golven, waardoor de kerk aan de rand kwam te staan - wat nu nog steeds het geval is.

De volgende eeuwen beperkte de groei zich tot de Keizerstraat en directe omgeving. Rond 1665 kregen dorp en duingebied op initiatief van Constantijn Huijgens een verharde verbinding met Den Haag: de Scheveningseweg. Na de bouw in 1818 door Jacob Pronk van een eenvoudig badhuis ter plaatse van het huidige Kurhaus begon het dan ca 2000 inwoners tellende vissersdorp zich ook tot badplaats te ontwikkelen. Badplaats en dorp ontwikkelden zich op een duidelijke afstand van elkaar, waardoor er een tweedeling ontstond.

Tot 1850 groeide het dorp vooral ten westen van de Keizerstraat in de vorm van sloppen en smalle straten.

Rond 1860 werd de Badhuisstraat aangelegd om een betere verbinding van de Scheveningseweg naar het badhuis te realiseren. In die periode, in 1862 kwam ook het Kanaal gereed. Met de aanleg daarvan was al in 1830 op initiatief van burgemeester Copes van Cattenburch begonnen. Als gevolg van technische en financiële problemen werd het werk in 1834 stilgelegd en pas in 1852 weer hervat. Het was de bedoeling het Kanaal tot aan de kust door te trekken en daar een zeehaven te graven. Die is er – zoals bekend – op die plaats nooit gekomen. Het Kanaal had twee zijarmen: het Schelpengat ter hoogte van de Neptunusstraat en het Balkengat, dat langs de Seinpoststraat tot aan de Berkenbosch Blokstraat liep. Dankzij het Kanaal kon Scheveningen in de tweede helft van de negentiende eeuw uitgroeien tot de belangrijkste haringhaven van Nederland. De aanleg in 1886 van de stoomtramlijn van Hollands Spoor naar Scheveningen (de huidige lijn 11) bepaalde de zuidwestelijke grens van het oude dorp. Deze infrastructurele werken (met name het Kanaal) vormden tevens een belangrijke impuls voor de ontwikkeling van het gebied ten oosten van de Keizerstraat. Niet lang daarna, rond 1875, werd het buurtje met de kleine visserswoningen in de Zeilstraat en de Ankerstraat gebouwd en werd ook een begin gemaakt met de bebouwing van de Badhuisstraat en omgeving. Aan het eind van de negentiende eeuw vond ook in het gebied tussen de bebouwing van de Badhuisstraat en de Kanaalweg de eerste stratenaanleg plaats. In het zuidelijk deel, de Cornelis Jolstraat, de Pansierstraat en de Duinweg, kregen de straten een breed profiel. Daar werden herenhuizen gebouwd. De overige straten waren voornamelijk bedoeld voor middenstandswoningen. In 1904 tenslotte werd het terrein tussen deze nieuwe uitleg en de Scheveningseweg verkaveld, grotendeels conform het uitbreidingsplan van Lindo, en werd de gebogen Rusthoekstraat aangelegd, eveneens bedoeld voor de bouw van ruime herenhuizen.

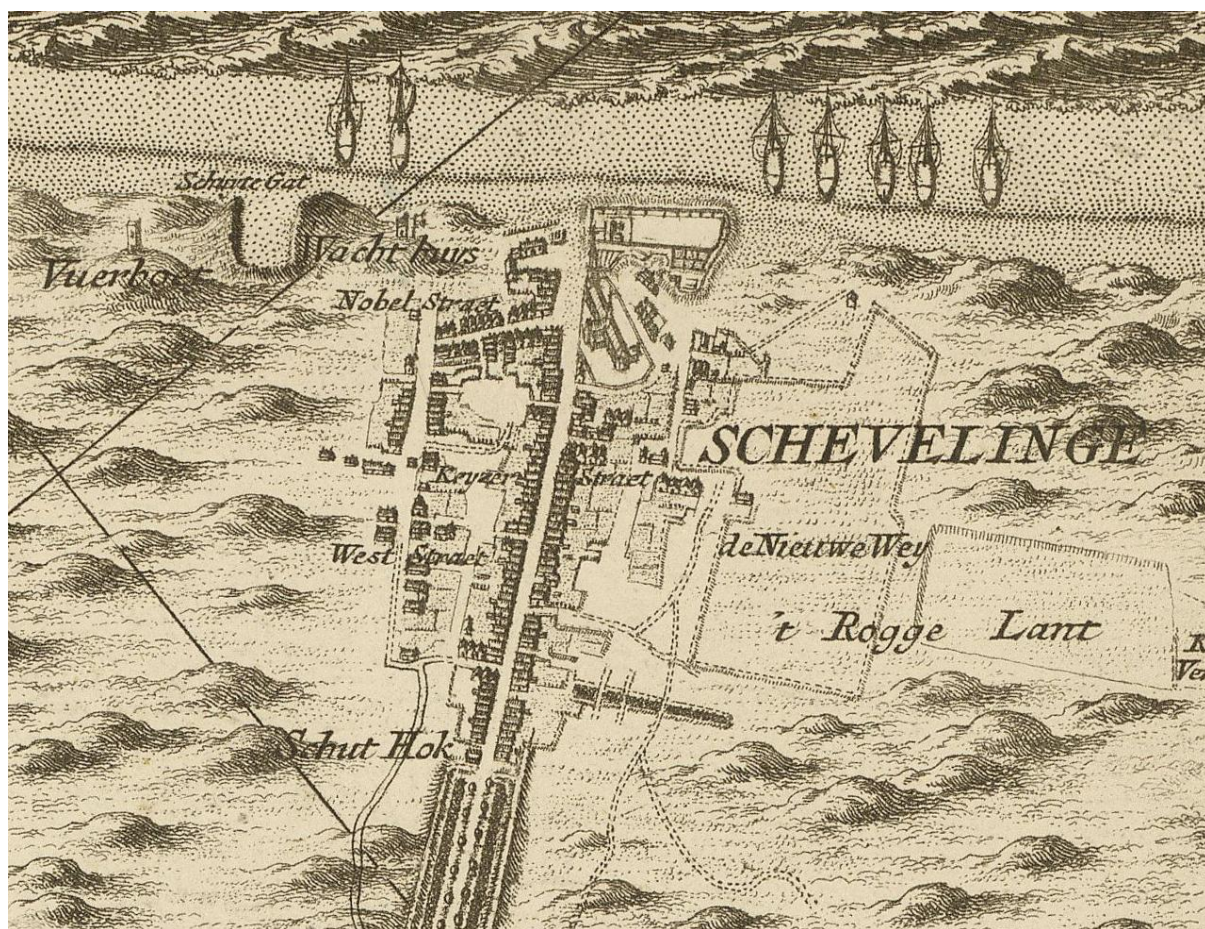
In het westelijk deel van het dorp waren de woonomstandigheden tamelijk slecht. Dit leidde reeds in de periode 1920-1937 tot de eerste Haagse stadsvernieuwing. Dit gebied ten westen van de Keizerstraat werd daarbij grootschalig gesaneerd, waarbij de straatjes, steegjes en sloppen vrijwel geheel zijn vervangen door een regelmatig stratenpatroon, waarlangs arbeiderswoningen zijn gebouwd. Slechts een klein deel rond Roerstraat, Sloepstraat en Schipperstraat, dat uit 1905 dateert bleef daarbij gespaard. Om dit vernieuwde gebied een betere relatie met de Keizerstraat te geven, werd ter hoogte van de Jan Kistenstraat een doorbraak door de lintbebouwing van de Keizerstraat gemaakt.

De verdere toename van het verkeer naar de badplaats leidde er toe, dat Berlage in het uitbreidingsplan van 1908 een doorbraak tussen de Prins Willemstraat en de Gevers Deynootweg opnam. Deze straat,

de Juriaan Kokstraat, werd tussen 1921 en 1927 aangelegd en vertoont een stedenbouwkundig en architectonisch samenhangend beeld van hoge kwaliteit.

In 1953 verscheen een gemeentelijke 'Saneringsnota' met plannen voor een grootschalige sanering van grote delen van Den Haag, waarbij ook het gebied Badhuisstraat-Oost (Sleepnetstraat e.o.) werd genoemd. Het duurde echter nog tot de jaren 70, voordat de sanering werd uitgevoerd. Daarbij werd de kleinschalige, lage bebouwing vervangen door flats van 4 tot 9 lagen in een omgeving met ruime straten en openbaar groen. In diezelfde periode - in 1971 - werden de binnenhaven van het Kanaal en de twee zijarmen, Schelpengat en Balkengat, gedempt. Het kanaal had zijn functie voor het vervoer van vis verloren. De visserij, voorheen de economische drager van het dorp was steeds minder van belang voor de huidige bewoners en bezoekers. Na de aanleg van de huidige zeehaven, in het begin van de twintigste eeuw, ging de visserij zich daar concentreren, en werd het Dorp getransformeerd tot woongebied. In de jaren tachtig zijn rond de Werfstraat wat nieuwe woningblokken gerealiseerd, die qua schaal en beslotenheid redelijk goed aansluiten bij de omgeving.

De (groeierende) werkgelegenheid is vooral te vinden in de Haven, in Bad en langs de Boulevard, met name op het gebied van recreatie en toerisme. De ligging in de luwte van de dynamische Haven en bruisend Bad bevestigt het rustige karakter van Dorp. Daar waar je even op adem kunt komen.



Afbeelding 3: Kaart van Scheveningen in 1712

Zie ook het Haags gemeentearchief.

2.3 Cultureel erfgoed

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

In deze paragraaf staat een beschrijving van de in het plangebied Rotonde Duinstraat -

Scheveningseweg aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten.

2.3.1 Cultuurhistorische waarden

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen. In 2010 is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden. Binnen het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is onderzoek verricht naar de cultuurhistorische waarden; hierbij is het volgende aangetroffen:

Inleiding

Het plangebied wordt gekenmerkt door een samenkomst van zes wegen die Scheveningen-Dorp via de Scheveningseweg verbindt met de stad en waar tevens de oude ontsluitingsweg (Badhuisstraat) met de badplaats op uitkomt. Via de Duinstraat wordt verbinding gemaakt met Scheveningen-Havens. Vanwege de impact op het straks begrensde plangebied wordt in deze paragraaf ook aandacht gegeven aan de langs deze wegen gelegen bebouwing omdat dit een onlosmakelijk onderdeel is van de cultuurhistorische betekenis van dit binnen het gemeentelijk beschermde stadsgezicht Scheveningen-Dorp gelegen gebied.

Historie

De uit 1666 daterende Scheveningseweg was van oudsher de verbinding van Scheveningen met het historische stadscentrum van Den Haag. In 1828 werd de Keizerstraat verlengd zodat deze goed aansloot op de Scheveningseweg. Tot 1889 werd deze aangeduid als Nieuwstraat of Voorstraat. In 1889 werd de naam gewijzigd in Prins Willemstraat.

Vanaf de zeventiende eeuw tot de negentiende eeuw werd dit gebied gekenmerkt door een landelijke profiel van een zandweg (dit deel lag net voorbij de bestrate Scheveningseweg) met bomenrijen die aansloten op die van de Scheveningseweg. De bebouwing begon pas in de Keizerstraat, verder was het omringende landschap nog duingebied. Op een detail van een kaart uit 1839 van Van der Noordaa is dit goed te zien. De enige bebouwing van betekenis in het plangebied is de begraafplaats Ter Navolging uit 1730.



Afbeelding 4: Van der Noordaa (1839)

In de loop van de negentiende eeuw veranderde er veel. Tussen Den Haag en Scheveningen verrijzen steeds nieuwe woonwijken waardoor rond 1900 het duingebied tussen Scheveningen en Den Haag wordt bebouwd. Ook de opkomst van de badplaats Scheveningen zorgde ervoor dat nieuwe verbindingswegen ontstaan. Om de badplaats beter te ontsluiten werd in 1861 de Badhuisstraat aangelegd. De Kerklaan, vernoemd naar de H. Antonius Abtkerk is een van oorsprong oudere landweg (de Ditmaarslag) die in 1876 is vernoemd. Ook de Duinstraat dateert van het einde van de negentiende eeuw (1879). Na de aanleg van de zeehavens zal deze straat zeker aan betekenis hebben gewonnen.

De straatwanden langs dit belangrijke verkeersknooppunt zijn in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw geheel bebouwd. Veel van deze oorspronkelijke bebouwing in neo-rennaissance en overgangsarchitectuur is nog bewaard gebleven en vormt een belangrijke cultuurhistorische waarde voor de identiteit van deze overgangszone van stad naar dorp. Twee monumentale kerken (de Nieuwe Kerk in de Duinstraat uit 1893 en de H. Antonius Abt aan de Scheveningseweg uit 1925-1927) staan vlak bij de kruising. Ook de entree naar de achttiende eeuwse begraafplaats Ter Navolging is hier te vinden. Vanaf de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft er een schaalvergroting plaatsgevonden door sloop en nieuwbouw langs de Hoge Prins Willemstraat . In de overige straatwanden is de historische bebouwing merendeels bewaard gebleven. Ook waar nieuwbouw is gerealiseerd, zoals het bankgebouw dat begin jaren zeventig van de vorige eeuw is gerealiseerd op de hoek van de Prins Willemstraat en Duinstraat is in volume aangesloten bij de historische bebouwing.

Op het snijvlak waar zoveel wegen samen komen, was van oudsher al een uitspanning aanwezig. Deze bevindt zich nog steeds op de kop van de Prins Willemstraat en de Hoge Prins Willemstraat (het huidige Zarautz, Prins Willemstraat 36).

Op een foto uit circa 1892 is de kruising met de uitspanning afgebeeld. Goed is te zien hoe landelijk het straatprofiel op dat moment nog is. De dubbele bomenrijen zijn onderdeel van het straatprofiel van de Scheveningseweg die feitelijk tot aan het begin van de Prins Willemstraat doorliep.



Afbeelding 5: 1892

Deze landelijke aanleg met een fraai groenprofiel zou met het snel toenemen van het autoverkeer na 1900 ingrijpend veranderen. Een opname uit 1937 laat zien dat deze kruising van wegen dan al voorzien is van straatprofielen met verharding en een veel minder groene uitstraling. Ook de tram vormt dan onderdeel van de inrichting.

In de jaren zeventig van de vorige eeuw is het straatprofiel al niet wezenlijk anders dan de situatie in 2018. Klinkers en straatkeien zijn vervangen door asfalt en de eerste hogere bebouwing aan de Hoge Prins Willemstraat is dan zichtbaar.



Afbeelding 6: 1937



Afbeelding 7: 1971



Afbeelding 8: 2014

Conclusie

Uit de luchtopname van 2014 is goed waarneembaar dat de dubbele bomenrijen van de Scheveningseweg momenteel eindigt ter hoogte van de H. Antonius Abtkerk. De verdere inrichting en het straatprofiel richting de Keizerstraat wordt voornamelijk bepaald door functionele verkeersafwikkelingen en bezit geen noemenswaardige cultuurhistorische waarde. Cultuurhistorische waarde is wel gelegen in de behouden gebleven historische gevelwanden langs het plangebied met hierin opgenomen een aantal beeldbepalende monumenten.

2.3.1.1 Beschermd stadsgezicht

Het plangebied maakt onderdeel uit van in het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Scheveningen Dorp (6 maart 2003), maar het plangebied op zich zelf bezit geen noemenswaardige cultuurhistorische waarde en hoeft daarom niet beschermd te worden middels een beschermende regeling.

2.3.2 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (Erfgoedwet 2016). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gemeentelijk archeologiebeleid is vertaald in de bestemmingswijzigingsplan Scheveningen Dorp.

De archeologie van het plangebied

Het bestemmingsplangebied is volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk gelegen in een met stuifzand overdekt strandwallenlandschap. Dit landschap heeft zijn vorm gekregen vanaf ca. 5000 v. Chr. door het ontstaan van zandruggen parallel aan de kustlijn. Door vorming van steeds nieuwe strandwallen werd de kustlijn langzamerhand naar het westen toe verlegd. Vanaf de 11de eeuw vond

kustafslag plaats. Het vrijgekomen zand werd weer door de zee op het land gedeponeerd en door de wind steeds verder landinwaarts gebracht. Op die manier raakte de kuststrook bedolven onder een steeds dikker worden zandpakket (Laag van Den Haag of Jong Duin).

Strandwallen hebben in zijn algemeenheid een hoge archeologische verwachting. Deze hoger gelegen zandruggen waren al vrij snel na hun ontstaan bewoonbaar en ook heel aantrekkelijk voor onze verre voorouders. Op die plekken zijn in Den Haag dan ook vaak sporen van nederzettingen aangetroffen. Resten van deze bewoning kunnen teruggaan tot in de vroege prehistorie, terwijl er ook in de Romeinse tijd en vroege middeleeuwen volop op strandwallen gewoond is. Hoewel tot nu toe binnen het bestemmingsplangebied geen daadwerkelijke vondsten zijn gedaan, zijn er op enige afstand van het plangebied vindplaatsen bekend van een Romeinse militaire nederzetting aan de Scheveningseweg en een vroegmiddeleeuwse nederzetting aan het Frankenslag.

Het is onwaarschijnlijk dat bewoning ter plekke tijdens de overstuivingen in de middeleeuwen goed mogelijk was. Maar in periodes van rust was dat anders. Zo is waarschijnlijk al in de loop van de 13de eeuw op de nieuw gevormde duinen het dorp Scheveningen ontstaan.

Aanvankelijk waren zandwegen door de duinen de enige verbinding tussen Scheveningen en het achterland. Dat veranderde in 1655 met de aanleg van de Scheveningseweg, een brede, rechte en verharde weg. De weg liep vanaf Den Haag tot in het bestemmingsplangebied en eindigde ter hoogte van het huidige Prins Willemplantsoen. Daar sloot deze aan op de bestaande hoofdweg richting zee, nu Keizerstraat. Een viertal archeologische boringen die in 1998 in het bestemmingsplangebied ter hoogte van de Scheveningseweg 116-126 werden uitgevoerd liepen een halve meter onder het maaiveld vast in puin, dat mogelijk afkomstig is van de westelijke keringsmuur van de eerste Scheveningseweg.

Dankzij de betere bereikbaarheid nam het inwonertal van en de bebouwing in Scheveningen toe. Vanaf het midden van de 19de eeuw verrijst steeds meer bebouwing rond het bestemmingsplangebied. Het plangebied zelf blijft in gebruik als verkeersader om het door de jaren heen toenemende verkeer naar de badplaats in goede banen te leiden. De enige recente bebouwing bestaat uit twee kiosken. Doordat er geen diepe bodemverstoring in het plangebied heeft plaatsgevonden en archeologische resten zijn afgedekt door een beschermende laag Jong Duin kunnen deze goed bewaard gebleven zijn.

Bovenstaande houdt in dat in principe voor het gehele bestemmingsplangebied een archeologische verwachting geldt. Op de plankaart is dit vertaald in een dubbelbestemming 'Waarde Archeologie'.

2.4 Ruimtelijke structuur

2.4.1 Stedenbouwkundige structuur

Uit stedenbouwkundig oogpunt zal een rotonde op de kruising Duinstraat – Scheveningseweg de bijzondere betekenis van deze kruising benadrukken. In de huidige situatie is sprake van een gefragmenteerde ruimte rondom de kruising met de trambaan en aansluitingen met de Duinstraat en Badhuisstraat. Door de openbare ruimte waar nu de kiosken staan, ruimer en opener van opzet te maken komt een kwaliteitsverbetering tot stand aan deze kop van de Scheveningseweg. De ruimtelijke inrichting wordt verder vormgegeven op basis van het handboek Openbare Ruimte.

2.4.2 Verkeer en infrastructuur

Scheveningen Dorp wordt ontsloten door de Scheveningseweg, de Westduinweg en de Gevers Deynootweg. Verkeer dat gebruik maakt van deze drie aanvoerroutes komt samen bij de kruising Duinstraat-Scheveningseweg. Deze kruising vormt daarmee een belangrijke schakel in de verkeersstructuur binnen het kustgebied van Scheveningen. De belangrijkste aanvoerroute naar het plangebied vanuit het oosten (vanaf rijksweg A12) is de route Koningskade - Raamweg - Hubertusviaduct - Professor B.M. Teldersweg - Scheveningseweg.

Door het plangebied loopt de route van de tramlijn 1 en van de buslijn 22. Lijn 1 rijdt vanaf het Zwarte Pad via de Gevers Deynootweg, Juriaan Kokstraat en Prins Willemstraat en de Scheveningseweg naar de binnenstad en vervolgens naar Delft. Buslijn 22 rijdt na Centraal Station door naar station Hollands Spoor en Rijswijk.

Den Haag heeft een hoofdrouthenetwerk voor de fiets, waarbij onderscheid wordt gemaakt in

sterfietsroutes en hoofdfietsroutes. Sterfietsroutes zijn de belangrijkste routes voor de doorgaande fietsers. Het zijn comfortabele, snelle en veilige verbindingen die het aantrekkelijk maken om ook op de langere afstanden voor de fiets te kiezen. De routes zijn gericht op belangrijke bestemmingsgebieden voor fietsers: het centrum, de grote stations en de toplocaties zoals de Internationale Zone, Scheveningen en de Binckhorst. Hoofdfietsroutes zijn de fietsroutes die veelal langs de belangrijke ontsluitingswegen van Den Haag. In Scheveningen zijn bijna alle hoofdfietsroutes haaks op de kust gericht. Deze fietsroutes zijn kwalitatief goed. Door het plangebied loopt een sterfietsroute vanaf het Centrum via de Scheveningseweg, de Prins Willemstraat, de Juriaan Kokstraat en de Badhuisgade naar de Gevers Deynootweg. Op de kruising Scheveningseweg - Duinstraat sluit een van de hoofdfietsroutes via de Westduinweg en de Duinstraat aan op deze sterfietsroute.

De parkeerdruk in Scheveningen is hoog. In het gebied is betaald parkeren ingevoerd.

2.4.2.1 Gemotoriseerd verkeer

Het kruispunt Duinstraat - Scheveningseweg is een belangrijke kruising in Scheveningen, zowel voor lokaal verkeer als verkeer tijdens evenementen en stranddagen. Deze kruising is voorzien van verkeerslichten om het verkeer te regelen. De capaciteit van het kruispunt is niet meer toereikend voor de verwerking van het huidige en toekomstige verkeer. De Scheveningseweg, de Prins Willemstraat, en de Duinstraat tussen de Westduinweg en de Scheveningseweg hebben een gebiedsontsluitende functie. De overige wegen, de Badhuisstraat, de Scheveningseweg ten oosten van tramlijn 1, de Kerklaan en de Ooststraat zijn 30 km per uur straten.

Het college van B&W heeft begin 2017 de Verkeersvisie Scheveningen vastgesteld. Hierin wordt de voorgenomen herinrichting van deze kruising genoemd. Ook de wens om de route via deze kruising en de Duinstraat voor vrachtverkeer richting haven minder aantrekkelijk te maken, komt in de Verkeersvisie aan de orde. In de huidige situatie is er een linksafverbod van de Scheveningseweg naar de Duinstraat. Het is echter niet wenselijk om deze route voor vrachtverkeer ook weer mogelijk te maken en daarmee meer vrachtverkeer door het centrum van Scheveningen aan te trekken. Maatregelen om vrachtverkeer van deze route te weren zijn echter geen onderdeel van deze herinrichting maar horen thuis bij de uitwerking van de Verkeersvisie Scheveningen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een vrachtwagenverbod in de Duinstraat.

2.4.2.2 Openbaar vervoer

De sporen van tramlijn 1 liggen langs de Scheveningseweg in een vrije trambaan. Ter hoogte van de kruising met de Duinstraat houdt de vrije trambaan op en gaat deze over in tramsporen die in de rijbaan liggen. Tussen de Prins Willemstraat en de Duinstraat liggen ook tramsporen. In tegenstelling tot de sporen van tramlijn 1 maken deze sporen geen deel uit van het exploitatiespoor. Deze sporen worden gebruikt als in- en uitrukspoor of als calamiteitenroute voor trams in het geval van een omleiding. Op tramlijn 1 gaat op termijn het nieuwe lage vloermaterieel rijden.

2.4.2.3 Langzaam verkeer

Fietsers langs de Scheveningseweg maken gebruik van de "Hoge Scheveningseweg" in de richting van de kust of van een vrijliggend fietspad in de richting van het Centrum. Langs de Duinstraat liggen in beide richtingen fietsstroken. In de Prins Willemstraat zijn geen specifieke voorzieningen voor fietsers aangebracht en rijdt de fietser tussen de tramsporen of op een smalle strook tussen het tramspoor en de parkeervakken. In de Prins Willemstraat ligt in één richting een tegengestelde fietsstrook in de richting van de Prins Willemstraat. Fietsers richting Haringkade rijden met het autoverkeer mee op de rijbaan. Voor fietsers en voetgangers is er op deze wegen weinig ruimte.

In het gebied ten noorden van de kruising tussen de Badhuisstraat tot de kerk aan de Scheveningseweg worden veel fietsen gestald. Hier zijn bestemmingen die veel fietsers trekken. De belangrijkste is de Franse school (Lyceé Vincent van Gogh), maar ook het stadsdeelkantoor, de bibliotheek en de kiosk trekken veel bezoek op de fiets en bij de tramhalte Duinstraat worden fietsen gestald om vervolgens met de tram verder te reizen.

2.4.2.4 Parkeren

Langs de "Hoge Scheveningseweg" liggen in de huidige situatie aan de zijde van de trambaan parkeervakken voor haaksparkeren. Tussen het Lycée Vincent van Gogh en het stadsdeelkantoor bevindt zich een rechthoekig plein met aan de zijde van de bebouwing langsparkeren. In de Prins Willemstraat ligt aan beide zijden van de rijbaan een parkeerstrook voor langsparkeren.

In de directe omgeving van deze kruising is sprake van twee verschillende betaald parkeren regelingen met parkeervergunningen, te weten vergunning-gebied 43 Scheveningen en vergunning-gebied 14 Geuzen- en Statenkwartier. Sinds 1 april 2018 geldt in beide gebieden betaald parkeren van 13:00 uur - 24:00 uur. Ondanks het betaald parkeren is er sprake van een hoge parkeerdruk. Op basis van parkeeronderzoeken uit begin 2018 blijkt de parkeerdruk 87% te zijn.

2.4.3 Groen

Scheveningen is aan alle kanten omgeven door grote groengebieden of open gebieden. Het plangebied grenst en maakt gedeeltelijk onderdeel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur "Scheveningse Zone" bestaande uit bomenrijen en groen. De trambaan en de bomen ten zuiden van de Duinstraat maken deel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur. De trambaan ten zuiden van de Duinstraat maakt deel uit van het Vergroend Tramtraject.

Er zijn geen monumentale bomen aangewezen in het bestemmingsplangebied. De bomenrijen langs de Scheveningseweg maken wel onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur en hoofdbomenstructuur.

2.4.4 Water

De huidige primaire beschermingszone van de zeewering loopt buiten het plangebied. Ook op enige afstand en in de omgeving van het plangebied is sinds de demping van de binnenhaven nog maar weinig oppervlaktewater aanwezig. Slechts het ongedempte deel van het Kanaal tussen de Haringkade en de percelen langs de Rijslag resteert.

2.4.5 Bodem

De bodem van Scheveningen bestaat uit strandwallen (oude duinen). Deze strandwallen liggen parallel aan de kust en hebben een hoogte van +1 tot 4 meter NAP. De bodem bestaat uit zand, dat goed waterdoorlatend is.

Grondwaterproblematiek is dankzij de relatief hoge ligging en de zandige bodem in het plangebied niet aan de orde.

De kwaliteit van de bodem en eventueel aanwezige verontreiniging komt in hoofdstuk 4 aan de orde.

2.4.6 Kabels en leidingen

In het bestemmingsplangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

2.5 Functionele structuur

2.5.1 Horeca

In dit projectdeel zijn op dit moment twee kiosken aanwezig, waarvan er één niet op de huidige locatie kan blijven. Het gaat om de kiosk gelegen aan de Scheveningseweg 249. In het voorontwerp is in de directe nabijheid een ruimtereservering gemaakt waar deze kiosk naartoe verplaatst kan worden. Tevens is het wenselijk om de openbare ruimte, ook ter hoogte van de kiosk gelegen aan de Scheveningseweg 237a, opnieuw in te richten in aansluiting op de nieuwe rotonde.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer.

De eerste paragraaf gaat in op allesomvattende ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna wordt het specifieke beleid voor een aantal relevante thema's uiteen gezet.

De 'ruimtelijke vertaling' van het beleid in de Regels en op de Verbeelding wordt beschreven in hoofdstuk 5.5 Keuze en verantwoording van bestemmingen.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

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

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen. Deze behoefte moet blijken uit een regionaal afgestemd programma en de afspraken gemaakt in Haaglandse gemeenten in een Regionaal Structuurplan 2020. Het Bro bepaalt dat voor bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.

De ladder voor duurzame verstedelijking voor Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is opgenomen in 5.4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking.

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is in lijn met de belangen die in de structuurvisie worden afgewogen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

Barro.

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

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvangstinstallaties, en het Kustfundament van belang. In 2016 is een Besluit tot wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met de herziening van de Beleidslijn kust en enige andere wijzigingen van kracht geworden.

Volgens het Barro zijn er in het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg geen projecten van Rijksbelang aanwezig waarmee bij de vaststelling van dit plan rekening moet worden gehouden.

3.2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

In de Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten via de Provinciale Verordening regels stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit (vastgesteld op 9 juli 2014) is opgesteld vanuit de gedachte dat regels en kaders van de overheid nodig blijven, maar niet nodeloos mogen knellen.

De provincie wil met de visie een uitnodigend perspectief bieden. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat daarom geen eindbeeld, maar wel ambities. Deze zijn verwoord in vier rode draden door het beleid voor ruimte en mobiliteit heen en strategische doelstellingen. Bij het werk aan deze ambities is het vinden van de balans tussen duidelijkheid en flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven een continue opgave.

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt.

Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

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

Vanuit het besef dat stad en land één leefomgeving vormen met elkaar aanvullende kwaliteiten, kent deze Visie Ruimte en Mobiliteit een indeling in functionele in plaats van gebiedsgerichte hoofdstukken:

1. mobiliteit en bebouwde ruimte;
2. de kwaliteit van landschap, groen en erfgoed;
3. water, bodem en energie.

Deze indeling maakt ook duidelijk waar de vier 'rode draden' het nadrukkelijkst doorwerken in het beleid: het beter benutten en het vergroten van de agglomeratiekracht hoofdzakelijk bij 'mobiliteit en bebouwde ruimte', het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit hoofdzakelijk bij 'kwaliteit van landschap, groen en erfgoed' en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving hoofdzakelijk bij 'water, bodem en energie'.

De visie, het programma en de verordening zijn op onderdelen gewijzigd. Het ontwerp van de Wijziging 2018 van de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte en de Verordening ruimte heeft ter inzage gelegen van 14 december 2017 tot en met 24 januari 2018.

Samenhang tussen visie, programma's en verordening

De Visie Ruimte en Mobiliteit beschrijft het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland. Het operationele beleid is opgenomen in programma's. Deze zijn preciezer en zullen daarom vaker worden geactualiseerd. Het Programma Ruimte bevat al het ruimtelijk relevante operationele beleid en het Programma Mobiliteit het operationele mobiliteitsbeleid met daaronder allerlei uitwerkingen. Mede door het verschil in uitvoering en detailniveau, zijn de programma's voor ruimte en mobiliteit apart gehouden.

Tot slot bevat het beleid een herziene ruimtelijke regelgeving, die is uitgewerkt in de *Verordening ruimte 2014*. De Verordening stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Onderdelen daarvan zijn flexibeler dan voorheen: het doel staat voorop en niet de manier waarop dat doel bereikt moet worden. Waar duidelijkheid gevraagd is, stelt de provincie vanuit bovenlokaal belang en wettelijke taken kaders en randvoorwaarden aan ruimtelijke plannen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Ruimte hebben beide de status van structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Visie Ruimte en Mobiliteit heeft ook de status van verkeer- en vervoersplan zoals bedoeld in de Planwet Verkeer en Vervoer, paragraaf 3 ("Het provinciale verkeers- en vervoerplan"), artikel 5 en 6. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de provincie haar planologisch- juridische instrumentarium (waaronder de Verordening ruimte 2014, het inpassingsplan en de aanwijzing) kan inzetten als sprake is van een provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma. De Visie, de Programma's en de Verordening vullen elkaar aan, maar delen de belangrijkste drijfveer: het vertrouwen in de kracht van de samenleving.

De Verordening Ruimte bevat o.a. regels voor bebouwde ruimte en mobiliteit. Voor het stedelijke gebied is met name de Ladder voor duurzame verstedelijking van belang. De ladder is door het Rijk in het leven geroepen om een goed functioneren van het ruimtelijke ordeningssysteem te bevorderen.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

De ladder voor duurzame verstedelijking voor Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is opgenomen in 5.4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking.

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals verwoord in de Provinciale Structuurvisie en Verordening.

3.2.3 Regionaal beleid

De metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) neemt taken over van het in 2015 opgeheven Stadsgewest Haaglanden. De MRDH is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten die hun krachten bundelen om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH werkt vanuit twee agenda's. De Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat

De metropoolregio zet zich in voor:

1. Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio;
2. Economische vernieuwing
3. Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
4. Attractiviteit van de regio

Het Stadsgewest Haaglanden heeft per 1-1-2015 zijn werkzaamheden beëindigd. De beleidsterreinen Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat worden in MRDH verband gecontinueerd. Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP)(vastgesteld in 2008 door het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden) blijft voor de overige beleidsterreinen vooralsnog van kracht; het is een integraal plan voor:

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

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is in overeenstemming met het regionaal beleid zoals verwoord in het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020

De Structuurvisie Den Haag 2020 beschrijft de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020 (Rv 197 - 2005; RIS 129201). De ambitie is om van Den Haag een 'Wereldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag te benutten: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie.

3.2.4.2 Agenda Ruimte voor de stad

Op 9 september 2016 is door de gemeente Den Haag de 'Agenda Ruimte voor de Stad' vastgesteld. In deze agenda gaat het erom dat burgers en bedrijven steeds hogere (kwaliteits-) eisen stellen aan de kwaliteit van leven en de leefomgeving. Dit, samen met duurzaamheid en technologische veranderingen. De Agenda gaat in op de ruimtelijke gevolgen van deze veranderingen.

Den Haag ziet vier transitie-opgaven op zich afkomen:

1. Nieuwe economie
2. Veerkrachtige samenleving
3. Slimme stadsontwikkeling
4. Organiserend vermogen

Er worden 5 deelgebieden onderkend waarin deze opgaven bij elkaar komen. Een van deze gebieden is het gebied dat wordt aangeduid als Stedelijke Kust, waar Scheveningen deel vanuit maakt. Speerpunten van dit deelgebied zijn: toeristische hotspot, havenontwikkeling en internationale zone. Er wordt in de Agenda onder andere gesproken over het ontwikkelen van een compleet, compact en gelaagd toeristisch centrum door intensiever ruimtegebruik, de herontwikkeling van de Noordboulevard, en het afvangen van automobilisten door parkeergarages op strategische locaties bij Scheveningen Bad.

Door het vernieuwen van de buitenruimte ontstaat een aantrekkelijker verblijfsgebied en wordt de positie van Scheveningen als toeristisch centrum versterkt.

3.2.4.3 Ruimtelijk Economisch Investeringsstrategie (REIS)

De Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie (RIS295004) geeft jaarlijks inzicht in de investeringsbehoefte voor de komende jaren. Het betreft investeringen, die fysiek ruimtelijk-economisch van aard en locatiegebonden zijn. Met de Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie (REIS) wordt bij de begrotingsbehandeling ook duidelijk voor welke ruimtelijk-economische projecten het college middelen reserveert. Na vaststelling volgt de uitwerking in beslis- en/of projectdocumenten.

De Ruimtelijke-Economische Investeringsstrategie komt tot stand in de context van lopende discussies, verkenningen en agenda's/visies, zoals Stad in Transitie, Agenda Ruimte voor de Stad, de nieuwe Woonvisie, de versterking van de Haagse economie, de Agenda Groen, de Binnenstadsagenda en het Regionaal Investeringsprogramma van de MRDH. Er wordt tevens gewerkt aan of voortgebouwd op drie elkaar versterkende uitvoeringsagenda's: de Agenda Ruimte voor de Stad, de Economische Agenda's en

de Sociale Agenda. Deze agenda's worden onder meer uitgewerkt in vijf proposities:

1. Central Innovation District,
2. Kustontwikkeling,
3. OV-bereikbaarheid,
4. Next Generation woonwijken en
5. Vitaal gezond langer thuis wonen.

De investeringsbehoefte, die uit de verschillende agenda's en visies voortkomt, is omvangrijk, maar ook nog niet volledig uitgekristalliseerd. De REIS is dan ook een dynamisch instrument waar in de loop van de tijd (in een jaarlijkse cyclus) investeringsopgaven c.q. investeringsprojecten bijkomen en afgaan. Met de REIS wordt een verbinding tussen de ruimtelijk-economische ambities uit de verschillende agenda's en beleidsvisies en de investeringsbehoefte, die daarmee samenhangt en de toekenning van middelen aan projecten.

Een deel van het budget voor dit verkeersproject is afkomstig uit het REIS, dat is overheveld naar het MIP (Meerjaren Infrastructuur Planning)

3.3 Cultureel erfgoed

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2021 in werking treedt.

Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Het betreft:

- bescherming van stads- en dorpsgezichten
- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie

3.3.1 Cultuurhistorische waarde

3.3.1.1 Provinciaal beleid

Cultuurhistorie is van groot belang voor de leefomgeving in Zuid-Holland. Tientallen eeuwen ontginnen en bouwen, wonen en werken hebben deze provincie gemaakt tot een cultuurlandschap bij uitstek. Niet alleen oude molens, boerderijlinten of stadsgezichten maar ook dijken, verkavelingspatronen en archeologische vindplaatsen getuigen daarvan. Deze cultuurhistorische waarden bepalen in sterke mate de identiteit en kwaliteit van een gebied of plek, en op die manier dus ook de leefbaarheid en het welbevinden van bewoners en bezoekers.

Het beleid voor cultureel erfgoed van provinciaal belang is vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (paragraaf 3.5 Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed) en uitgewerkt in de Verordening Ruimte. Daarnaast is het cultureel erfgoed ook opgenomen in de provinciale kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit (thema Identiteitsdragers en Landschap). Het cultureel erfgoed van Zuid-Holland is een belangrijke drager van ruimtelijke kwaliteit. Zeker in combinatie met groen en water verhoogt het erfgoed de variëteit en daarmee de aantrekkelijkheid van stad en landschap. Deze toegevoegde waarde van erfgoed bevordert de provincie op diverse manieren:

- behoud en versterking van cultuurhistorisch waardevolle structuren en ensembles die van bijzonder provinciaal belang zijn, via bescherming én passende ruimtelijke ontwikkeling,
- cultureel erfgoed vormt een integraal onderdeel van het provinciaal ruimtelijk kwaliteitsbeleid via de kwaliteitskaart en de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit.

De cultuurhistorische, aardkundige en archeologische waarden zijn gebundeld in de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS), die de basis vormt voor het provinciaal erfgoedbeleid. Het beschermende ruimtelijk beleid richt zich met name op een selectie van de CHS:

- cultuurhistorische kroonjuwelen,
- molen- en landgoedbiotopen,
- werelderfgoed (bestaand en potentieel);

Voor het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg zijn geen van de hierboven genoemde onderwerpen binnen het plangebied aanwezig.

3.3.1.2 Gemeentelijk beleid

De Structuurvisie Den Haag 2020 benoemt vier grote troeven van Den Haag, een daarvan is de monumentale residentie. Den Haag is een stad met een belangrijk cultuurhistorisch erfgoed. Er zijn talrijke monumenten en 30% van de stad is beschermd stadsgezicht. De structuurvisie beschrijft de beschermde stadsgezichten als zéér waardevol en geeft aan dat deze door goed beheer hun kwaliteit zullen moeten behouden. Dat wil zeggen dat in ruimtelijke veranderingsprocessen in de stad bestaande cultuurhistorische waarden een volwaardige rol spelen. Het wil ook zeggen, dat de betreffende gebieden blijvend een betekenis hebben voor de identiteit en het karakter van de stad.

Het plangebied maakt onderdeel uit van in het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Scheveningen Dorp (6 maart 2003), maar het plangebied op zich zelf bezit geen noemenswaardige cultuurhistorische waarde en hoeft daarom niet beschermd te worden middels een beschermende regeling.

3.3.1.3 Monumentale gebouwen

In paragraaf worden de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

Voor wijzigingen, waaronder verbouwingen en onderhoud aan zowel rijks- als gemeentelijke monumenten is op grond van artikel 2.1, lid 1 onder f. of ingevolge artikel 2.2, lid 1 onder b. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, een vergunning vereist. Toetsingscriteria zijn onder meer de architectuur- en cultuurhistorische waarden van het desbetreffende monument.

Behalve de beschermde monumenten kent het plangebied karakteristieke beeldbepalende bebouwing. Dit zijn gebouwen die op grond van hun architectonische kwaliteit en/of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. De architectuur sluit bescherming als monument in de toekomst niet uit. De gebouwen die zijn aangemerkt als karakteristiek zijn essentiële onderdelen van het stadsbeeld.

Er zijn geen monumentale gebouwen binnen het plangebied aanwezig.

3.3.2 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (Erfgoedwet 2016). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gemeentelijk archeologiebeleid is vertaald in de bestemmingswijzigingsplan Scheveningen Dorp.

Gemeentelijk beleid

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

- Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemversturende activiteiten dieper dan 50 cm onder maaiveld;
- Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de

bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten.

- Gebieden waar geen archeologische sporen/resten (meer) worden verwacht. Hier verbindt de gemeente op het gebied van de archeologie geen voorwaarden aan bodemversturende activiteiten.

In het bestemmingsplangebied komt de eenheid 2 voor (zie paragraaf 2.3.2). Voor de zones met een archeologische verwachting gelden onderzoekseisen en een vrijstellingsregime, waarbij de gemeente gebruik heeft gemaakt van de beleidsvrijheid die de Erfgoedwet daarvoor biedt. De keuzes zijn gebaseerd op gegevens uit archeologisch onderzoek, en beschreven, gemotiveerd en vastgelegd in de Beleidsnota archeologie van de gemeente Den Haag (In het verleden ligt het heden; 2011-2020), de Toelichting op de AWWK, de Gemeentelijke Onderzoeksagenda Archeologie (GOA) en het gemeentedeekkende paraplubestemmingsplan Archeologie Den Haag. Wanneer tussentijds uit archeologisch onderzoek nieuwe gegevens beschikbaar komen, wordt deze informatie meegewogen in de beoordeling van vergunningaanvragen en te zijner tijd verwerkt in de actualisatie van het beleid en de beleidsinstrumenten.

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning wordt van initiatiefnemers van activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische of verwachting gevraagd om de archeologische waarde van het terrein, dat door de bodemingreep verstoord wordt, in voldoende mate vast te stellen. Als blijkt dat er sprake is van een bedreiging van behoudenswaardige archeologische resten, kan de gemeente aan de uitvoering van de geplande bodemingreep voorwaarden verbinden, zoals:

- technische aanpassingen zodat archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- het laten verrichten van een opgraving teneinde behoudenswaardige resten die verstoord zullen worden, te documenteren en veilig te stellen; of
- de activiteit die tot de bodemverstoring leidt, archeologisch te laten begeleiden.

In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 5.10 en 5.11 Erfgoedwet 2016). Dit houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag. De meldingsplicht leidt niet tot een bepaling in het bestemmingsplan.

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

De kosten van vooronderzoek en indien noodzakelijk opgraving of begeleiding zijn voor de initiatiefnemer. Alle archeologische werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een erkende, gecertificeerde archeologische partij.

Meer informatie over het archeologiebeleid van de gemeente Den Haag is te vinden op

Archeologische kaart Den Haag

3.4 Groen

3.4.1 Agenda Groen voor de stad

In de Agenda Groen voor de Stad (vastgesteld 15 december 2016, RIS294705) wordt geconstateerd dat door de toenemende bevolking en het bijbehorende ruimtebeslag de leefkwaliteit in het algemeen en het groen in het bijzonder soms onder druk komt te staan. Daarnaast zijn er onzekerheden en ontwikkelingen die de stad in de toekomst sterk zullen kleuren zoals de klimaatopgave, veranderingen in mobiliteit en de toenemende impact van informatietechnologie.

Omdat Den Haag een aantrekkelijke stad wil blijven voor bewoners, bezoekers en bedrijven, moeten er strategische keuzes worden gemaakt op het gebied van verdichting, vergroening en verduurzaming. De ambitie is een verdere kwalitatieve ontwikkeling van het Haagse groen, waarbij ruimte bestaat voor verandering en initiatief en bij ontwikkelingen groen toekomstbestendig wordt vormgegeven. Kortom:

Groen kapitaal als basis voor een goede leefkwaliteit.

In de reflectie op het vigerende beleid is geconstateerd dat vooral de nadruk is gelegd op het vastleggen van de zogenaamde Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH), het groen in de stad dat op basis van de aanwezige waarden en de betekenis daarvan extra bescherming verdient. Om de kwaliteit van het Haagse groen verder te verankeren, is de SGH herijkt. Hiervoor zijn de beschrijvingen van de Haagse groengebieden getoetst, aangepast en aangevuld en verbanden gelegd met nieuwe thema's zoals duurzaamheid, gezondheid en recreatie. Het uitgangspunt was het goede te behouden en van waarde te laten zijn voor de toekomst.

Bij anticipatie is gekeken naar de wenselijke ontwikkeling van het Haagse groen in een realistische context. Het doel is het Haagse groen kwalitatief te ontwikkelen. Daarom zijn in de nota per thema de kernkwaliteiten die moeten behouden, de uitdagingen die de komende jaren zijn voorzien, de ambities en het ontwikkelpad geschetst.

De stedelijke leefkwaliteit - en daarmee de waarde van het groen - is niet voor onze hele stad gelijk. Het is afhankelijk van gebiedskenmerken als bebouwingsgraad, aanwezigheid van infrastructuur en het gebruik van de ruimte (wonen, werken, recreatie, natuur). Voor het Haagse Groen kunnen de drie zones worden onderscheiden: de dichte stad, de halfopen stad en om de stad. Het Haagse Groen moet gezien worden als een vorm van kapitaal met de ecologische, de maatschappelijke en de economische waarde.

Mede op basis van de stadsgesprekken en het online platform zijn deze waarden uitgewerkt in zes thema's: klimaat, biodiversiteit, gezondheid, ontspanning imago en ontwikkeling.

De nota is nader uitgewerkt in een actualisatie van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, waarin ook de nieuwe groene gebieden zoals het Molenvietpark zijn opgenomen.



Afbeelding 9: Stedelijke Groene Hoofdstructuur

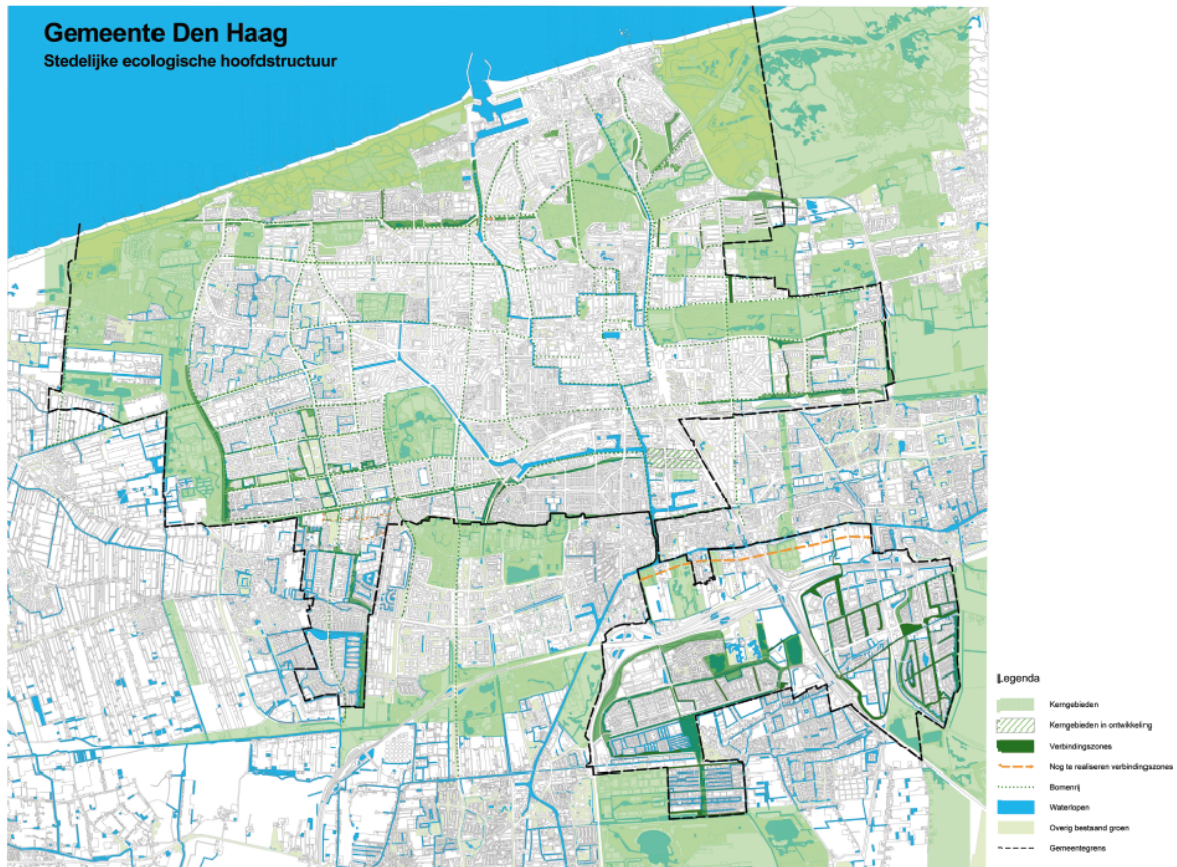
In hoofdstuk 4.6.2 Natuurnetwerk Nederland wordt voor de betekenis van dit bestemmingsplan hier nader en uitgebreid op ingegaan. Voorts wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan op de wijze van

bestemmen van de onderdelen van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

3.4.2 Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones

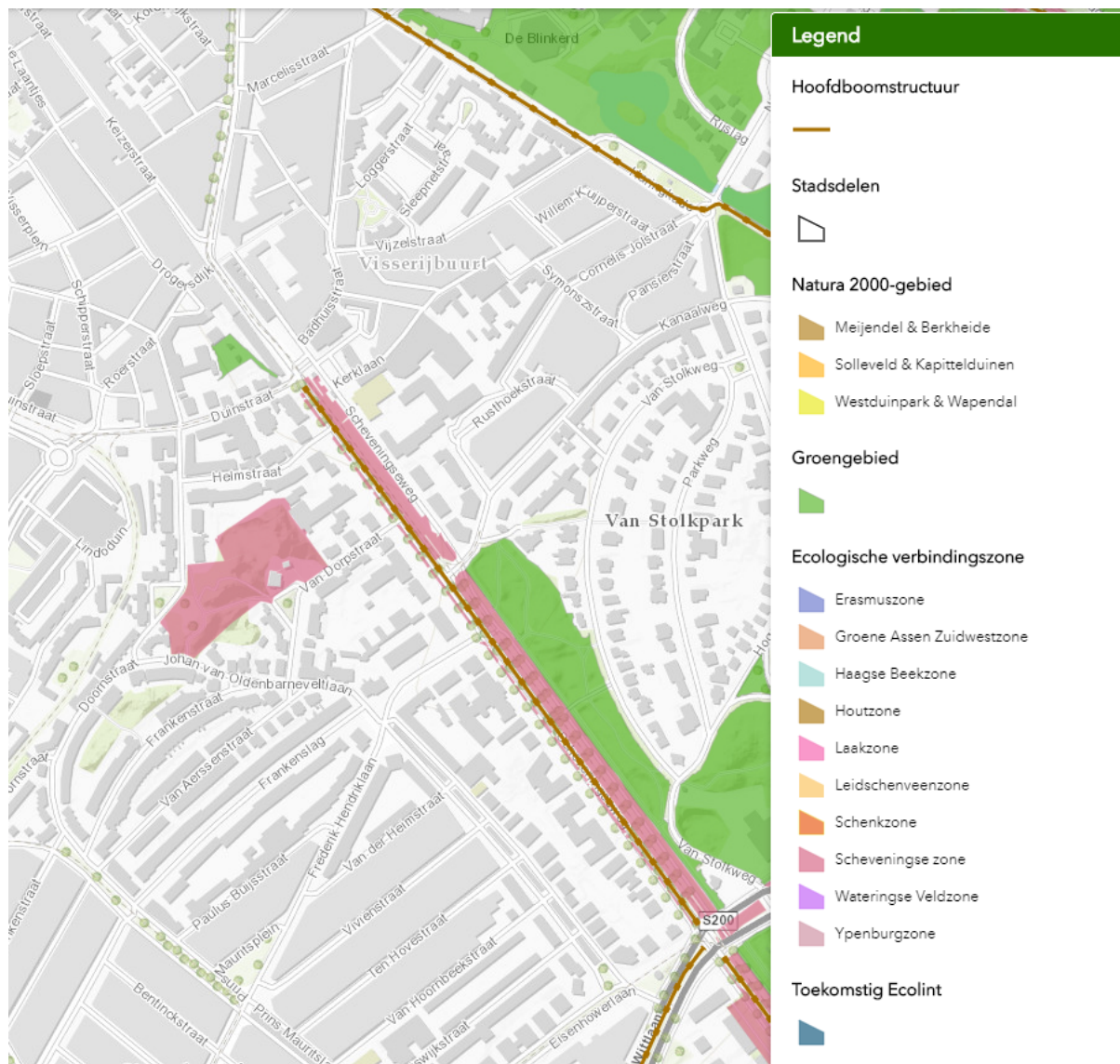
De Groene Hoofdstructuur van Den Haag bepaalt voor een belangrijk deel het karakter van de stad. Dit groen heeft vele functies, één daarvan is de functie als stedelijke ecologische hoofdstructuur, dat wil zeggen de drager van de stedelijke natuur en verbindingsstructuur voor de omliggende natuur.

In de Nota Ecologische Verbindingszones 2008-2018 (Rv 5 - 2009; RIS 159450) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De SEHS bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingszones.



Afbeelding 10: Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur Den Haag

De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. Er zijn (geclusterd) tien ecologische verbindingszones in de stad onderscheiden. Per verbindingszone zijn ambitieniveau, streefbeeld, doeltypen, doelsoorten, biotoopwensen en inrichtingseisen aangegeven.



Afbeelding 11: Ligging ecologische verbingszone "Scheveningse zone" bron: uitsneden uit Natuurnetwerk - Groengebieden en ecologische verbingszones.

Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur "Scheveningsezone"

De Scheveningse zone is de (duin)bosrijke verbinding tussen de Oostduinen en het Westduinpark. Via de Nieuwe Scheveningse Bosjes, Klein Zwitserland, Sint Hubertuspark, de Scheveningse Bosjes en Zorgvliet wordt de verbinding met het Westduinpark gevormd. Van oorsprong is de Scheveningse zone een binnenduingebed waarin buitenplaatsen als Zorgvliet ontstonden. Eind negentiende eeuw zijn hier woonwijken aangelegd. Tegelijkertijd zijn er royale groenvoorzieningen ontworpen: Scheveningse Bosjes, Nieuwe Scheveningse Bosjes, Westbroekpark, Klein Zwitserland en St. Hubertuspark. Deze grote groengebieden bestaan voornamelijk uit duinbos. Het groen in de Scheveningse zone heeft daardoor vooral een duinboskarakter. Er komen dan ook planten en dieren voor van bossen, duingraslanden en duinstruwelen. De vele kleine groene elementen in de woonwijken, zoals duinparkjes, bermen, bomerijen, bosjes en water met oevers en de randen van sportvoorzieningen zijn de onmisbare schakels tussen de grote groengebieden. Zo ontstaat voor planten en dieren een verbingszone tussen de Oostduinen en het Westduinpark.

Betekenis voor het plangebied

Het bestemmingsplan maakt de in hoofdstuk 5.3 beschreven ontwikkelingen mogelijk. Het plangebied

grenst en maakt gedeeltelijk onderdeel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur "Scheveningse Zone" bestaande uit bomenrijen en groen. De trambaan en de bomen ten zuiden van de Duinstraat maken deel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur. De trambaan ten zuiden van de Duinstraat maakt deel uit van het Vergroend Tramtraject. De bomen vormen onderdeel van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur vanwege het belang van bomen voor flora en fauna (zoals mossen, vogels, vleermuizen, eekhoorns). Daarnaast zijn de bomen onmisbaar voor de groenbeleving, zijn ze een belangrijk ordeningselement voor de openbare ruimte en verbeteren ze het stedelijke klimaat door windbreking, stoffiltering en CO2 reductie. Het plangebied ligt aan het noordelijke uiteinde van een 'verbindende bomenrij' die loopt vanaf het plangebied (Duinstraat/Scheveningseweg) tot de kruising Zeestraat/Javastraat. Door het bureau Ecoresult is hiervoor een Quick Scan uitgevoerd (zie Bijlage 5 Quick scan plangebied Duinstraat-Scheveningseweg). Een permanent effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van de verbindingzone is derhalve redelijkerwijs uitgesloten. Tijdelijke negatieve effecten op de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur zijn echter niet uit te sluiten. In hoofdstuk 4.6.2 Natuurmetwerk Nederland wordt voor de betekenis van dit bestemmingsplan hier nader en uitgebreid op ingegaan. Voorts wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan op de wijze van bestemmen van de onderdelen van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

3.4.3 Bomen

In de nota Haagse bomen "Kiezen voor kwaliteit en diversiteit" (RIS 158380) is het beleid met betrekking tot bomen in Den Haag verwoord. Het beleid rust op drie pijlers: duurzame groeiomstandigheden, meer verschillende boomsoorten en een evenredige verdeling van straatbomen over de stad.

Op 22 september 2011 is het gewijzigde initiatiefvoorstel behoudens waardige Bomen aangenomen (RIS 166340). De uitwerking van het voorstel heet: "Planbeoordeling Haagse Bomen". Doel is om gemeentelijke bomen beter te beschermen bij gebiedsontwikkeling door tijdig de waarden van de bestaande bomen op het betreffende object in te schatten en te betrekken bij de bestuurlijke besluitvorming van (beginsel- en) bouwplannen. Op 1 oktober 2013 is de lijst met behoudens waardige Bomen uitgebreid door het Vaststellen totaalijst vijfde tranche Monumentale Bomen in Den Haag (RIS 265314).

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

Betekenis voor het plangebied

Groen is in het plangebied aanwezig in de vorm van gazon, plantenbakken met sierplanten en bomen (als onderdeel van een laan) tot 15 meter hoog. In de bomen zijn geen holten of boomnesten aanwezig. Het plangebied is sterk verlicht door middel van straatlantaarns langs de openbare weg.



Afbeelding 12: Het plangebied gezien vanuit het zuidoosten. Rechts de behouden kiosk.

De uitvoering van het project (aanleg rotonde, verschuiving tramsporen en haltes) heeft tot gevolg dat 31 bestaande bomen zullen moeten wijken. 30 bomen moeten worden gekapt, 1 kan worden verplant. Geen van deze bomen heeft een monumentale status. Op basis van het beplantingsplan worden er 35 nieuwe bomen geplant. Per saldo komen er dus 5 bomen in het gebied erbij.

De totale oppervlakte van de structuur neemt hierdoor gedurende de werkzaamheden tijdelijk af. Het plangebied ligt aan de uiterste noordpunt van de ecologische verbinding en heeft geen verbindende werking met andere belangrijke groenstructuren verder noordwaarts. De gekapte bomen worden herplant met nieuwe aanplant. Deze nieuwe aanplant biedt in de beginfase niet hetzelfde aanzicht als de huidig aanwezige bomen maar zorgt wel voor de continuïteit en behoud van oppervlakte van de structuur. Daarnaast blijft de bomenrij direct tegen de Scheveningseweg onaangetast waardoor er op geen moment een onderbreking in de lijnstructuur aanwezig is. Een permanent effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van de verbindingszone is derhalve redelijkerwijs uitgesloten.

Door het bureau Ecoresult is hiervoor een Quick Scan uitgevoerd (zie hoofdstuk 4.6.2 Natuurnetwerk Nederland en Bijlage 5 Quick scan plangebied Duinstraat-Scheveningseweg) en door het Ingenieurs Bureau Den Haag een Bomen Effect Analyse Bijlage 9 Bomen Effect Analyse waar hier nader op wordt ingegaan.



Afbeelding 13: De bomen met een x zullen worden gerooid. De bomen met een + worden nieuw aangeplant en de bomen met een "punt" (ronde cirkels) blijven behouden. Bron: Ingenieurs Bureau Den Haag.

Groenbalans en aanvullende maatregelen

Uit de bomenbalans blijkt dat in het plangebied 30 bomen zullen worden gekapt en 1 kan worden verplant. Er zullen 34 nieuwe bomen worden aangeplant waarvan 10 langs de Scheveningseweg, 16 binnen het projectgebied en 8 langs de Prins Willemstraat (zie Bijlage 10 Bomenplan). De positieve bomenbalans is daarmee 5.

Op 7 maart 2019 heeft Dienst Stadsbeheer voor zowel de huidige als na herinrichting van het plangebied de balans in verharding en groen in beeld gebracht (zie Bijlage 8 Groenbalans Duinstraat - Scheveningseweg). Hieruit blijkt dat het groen het areaal na herinrichting zal toenemen van 1045 m² naar 1287 m². Verder zal ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (zie afbeelding 1) voor de nieuwe situatie de bestemming Groen aan de groene trambanen en het hart van de rotonde worden toegekend waaraan tevens de gebiedsaanduiding ecologische verbindingszone (evz) wordt toegekend. Door deze wijze van bestemmen zal uitsluitend naast de bestemming groen, de functie voor tramverkeer mogelijk wordt gemaakt met de daarbij behorende voorzieningen.

Tot slot wordt bij de herinrichting ingezet op de toepassing van een mix van inheemse soorten bomen, struiken en/of (duin)planten die bijdragen aan de versterking van de ecologische waarden in het gebied (voor vleermuizen, bijen en vlinders e.d.). Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken uit het coalitieakkoord 2018.

3.5 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het beheer van de primaire waterkering en het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften. Deze waterparagraaf bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

3.5.1 Beleidskader

Diverse beleidsstukken zijn van belang voor het thema water. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

Europees

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

Nationaal

Het nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2). Dit plan vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 inclusief alle tussentijdse wijzigingen.

Het NWP2 geeft het integrale kader voor het waterbeleid van het Rijk voor de komende zes jaar en geeft uitvoering aan de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, de mariene strategie en de overstromingsrisico's. De Stroomgebied beheerplannen, het Programma van maatregelen mariene strategie, de Beleidsnota Noordzee en de Overstromingsrisicobeheerplannen maken onderdeel uit van het NWP2.

Tegelijk met het NWP2 is het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 (Bprw) vastgesteld met daarin de operationele uitwerking van het NWP2 voor de rijkswateren: de rollen en taken van Rijkswaterstaat en de hoofdlijnen van het beheer en onderhoud.

Provinciaal

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

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

Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan 2010-2015, 'Keuzes maken en kansen benutten' is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. Klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Watertoets

Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op

evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft de Handreiking watertoets voor gemeenten opgesteld. De meest actuele versie van de handreiking is te vinden op de website van Delfland: www.hhddelfland.nl/watertoets. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht.

Wateragenda en Toekomstbestendig Haags water!

De gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland werken aan een goed waterbeheer door middel van een gezamenlijke Wateragenda Den Haag 2016-2020 (RIS 293272)

In de visie 'Toekomstbestendig Haags water!' is aangegeven hoe het watersysteem in Den Haag anno 2014 functioneert, welke knelpunten er zijn en hoe het systeem robuust te houden. Het Haagse watersysteem is op dit moment grotendeels op orde. Door kansen te benutten die zorgen voor een robuuster watersysteem en die ook bijdragen aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad, wordt het stedelijke gebied bestand tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte. In het stedelijke gebied is beperkte ruimte voor de traditionele opvang van water. Daarom is inzetten op onderzoek naar meer creatieve en innovatieve maatregelen belangrijk. Samenwerking tussen gemeente Den Haag en Delfland is daarvoor essentieel.

Stedelijke Ecologische Verbindingszones Den Haag 2008-2018 (zie ook paragraaf 3.4.2)

Den Haag zet zich al jaren in om de ecologie in en om de stad te verbeteren en te behouden. In 2006 en 2007 heeft Den Haag daarom een inventarisatie uitgevoerd, waarin voor alle ecologische verbindingzones is bekeken of deze voldoen aan de gewenste natuurvriendelijke inrichting. Dit bleek niet het geval te zijn; de inventarisatie resulteerde in een opsomming van 300 knelpunten. In de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones (zie paragraaf 3.4.2) worden op hoofdlijnen alle gewenste maatregelen op het vlak van ecologie (inrichting en beheer) voor de komende tien jaar benoemd. Het uitvoeren van deze maatregelen wordt waar mogelijk gecombineerd met maatregelen vanuit het waterbeheer zoals verbreding van watergangen en aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Gemeentelijk Rioleringsplan

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020 (RIS 289287). Opgave voor dit vijfde plan (2016-2020) is de behaalde winst vast te houden en gedegen voor bereid te zijn op uitdagingen in de toekomst. In de nieuwe planperiode wordt extra nadruk gelegd op verdere verbetering van de service, op de communicatie en de samenwerking met de partners in de openbare ruimte. Daarnaast krijgt duurzaamheid extra aandacht. Als gevolg van de klimaatverandering nemen de jaarlijkse hoeveelheid neerslag en het aantal hevige regenbuien toe. Die lijn zal zich in de toekomst verder voortzetten. Den Haag kan klimaatverandering niet voorkomen. We kunnen wel maatregelen nemen die de gevolgen ervan beperken. Het vasthouden van regenwater is belangrijk en dat lukt het best in gebieden waar groen en water aanwezig is. Door aandacht bij plannen voor ontwikkeling en herstructurering van de openbare ruimte kan de stad geleidelijk meer klimaatbestendig worden gemaakt zonder dat dit extra geld kost. De klimaatverandering zal er onder meer toe leiden dat het vaker en harder zal regenen. Tegelijkertijd worden ook langere periodes van droogte verwacht. Dit zal effect hebben op de grondwaterstand. Vooral gebieden met relatief weinig oppervlaktewater zijn kwetsbaar. Met behulp van metingen en scenariostudies zijn aandachtsgebieden bepaald voor grondwater. In deze gebieden komt de gemiddelde ontwateringsdiepte in 2050 in een natte periode op een niveau waarbij hinder en overlast zou kunnen optreden. In deze aandachtsgebieden wordt intensiever gemeten en vindt bij meldingen van overlast onderzoek plaats. Bij nieuwbouwprojecten wordt in samenwerking met het hoogheemraadschap Delfland de (verplichte) watertoets uitgevoerd waarbij nu ook het grondwatersysteem wordt beschouwd. Met de uitkomsten dient dan rekening te worden gehouden bij het bepalen van de bestemming van de gronden, bijvoorbeeld met het oog op het bebouwen en daarna beheren van de openbare ruimte.

3.5.2 Beleid t.a.v. het plangebied

Delfland streeft naar een duurzame, robuuste waterstructuur. Dat wil zeggen: er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging, goede waterkwaliteit, waterkeringen en waterzuivering. Belangrijk uitgangspunt voor Delfland is dat de waterhuishouding door ruimtelijke veranderingen niet mag verslechteren (standstillbeginsel). Indien bij het realiseren van een ontwikkeling de waterhuishouding verslechtert, dient gezamenlijk te worden gezocht naar een oplossing. Dit kan door compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuw oppervlaktewater toevoegen in het plan, of nabij de locatie.

Waterkwantiteit

Met dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt, om het percentage verharding te verminderen. Na realisatie van de ontwikkeling, zal er dus per saldo meer onverhard zijn. Daarmee heeft het plan een positieve invloed op de waterkwantiteit in het gebied.

Afvalwater en riolering

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "De Leidraad Riolering" en de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakten". Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper en zink is niet toegestaan.

Klimaat adaptatieve maatregelen

Op 7 maart 2019 heeft Dienst Stadsbeheer voor zowel de huidige als na herinrichting van het plangebied de balans in verharding en groen in beeld gebracht (zie Bijlage 8 Groenbalans Duinstraat - Scheveningseweg. Hieruit blijkt dat het groen het areaal na herinrichting zal toenemen van 1045 m² naar 1287 m². Verder zal ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (zie afbeelding 1) voor de nieuwe situatie de bestemming Groen aan de groene trambanen en het hart van de rotonde worden toegekend waaraan tevens de gebiedsaanduiding ecologische verbindingszone (evz) wordt toegekend. Door deze wijze van bestemmen zal uitsluitend naast de bestemming groen, de functie voor tramverkeer mogelijk wordt gemaakt met de daarbij behorende voorzieningen.

Waterkeringen/oppervlakte water

In het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen. Voorts is er ook geen oppervlakte water aanwezig.

Riool

In het plangebied is een afvalwater transportleiding aanwezig. Deze loopt onder de Duinstraat, Scheveningseweg door naar de Badhuisstraat en is in eigendom van het Hoogheemraadschap. De ligging en de beschermingszone van deze leiding is door middel van de dubbelbestemming Leiding – Riool op de verbeelding aangeduid en vastgelegd in de regels.

3.5.3 Vergunningverlening

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

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

3.6 Verkeer en infrastructuur

3.6.1 Regionaal beleid

De gemeente Den Haag maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De MRDH is sinds 2015 de samenwerking van 23 gemeenten die hun krachten hebben gebundeld om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH bestaat uit twee pijlers, de Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV). Ter voorbereiding op de Vervoersautoriteit is in 2013 de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) opgesteld. De SBA is nader uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 die invulling geeft aan de gezamenlijke regionale mobiliteitsopgaven in de metropoolregio. In de Uitvoeringsagenda wordt een samenhangend pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025. De Uitvoeringsagenda is vastgesteld op 1 juli 2016.

De Uitvoeringsagenda gaat er van uit dat het belang van het openbaar vervoer en de fiets toeneemt, mede vanwege leefbaarheid van de steden. Met het openbaar vervoer wordt voortgebouwd op het succes van RandstadRail en is de inzet om een schaa sprong te maken voor het openbaar vervoer naar de economische centra. Ook wordt ingezet op meer vraaggestuurd vervoer in combinatie met gemeentelijk vervoer voor doelgroepen op tijden en plaatsen waar het gewone openbaar vervoer geen oplossing is. Voor de fiets gaat de Uitvoeringsagenda uit van de realisatie van meer snelle routes en een uitbreiding van de fietsparkeerplaatsen. Voor het wegverkeer ligt de nadruk op een betere betrouwbaarheid door gecoördineerd verkeersmanagement en door het stimuleren van alternatieven voor spitsverkeer en het afbouwen van de noodzakelijke weginfrastructuur voor een goede bereikbaarheid van de economische centra. De Uitvoeringsagenda zet voor wat betreft de verbetering van de verkeersveiligheid in op o.a. gedragsbeïnvloeding en doelgroepenbenadering. Op het punt van de innovatie biedt de Uitvoeringsagenda ruimte voor de toepassing van nieuwe technieken en mobiliteitsdiensten samen met het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

In de Uitvoeringsagenda staan diverse projecten en maatregelen genoemd voor de periode 2016-2025. Op het gebied van het openbaar vervoer wordt in de Uitvoeringsagenda ingezet op het opwaarderen van tramlijn 1. Het tracé Den Haag Centrum-Scheveningen bevindt zich in de Planstudiefase. De realisatie van de rotonde Duinstraat-Scheveningseweg heeft een directe samenhang met het opwaarderen van tramlijn 1.

3.6.2 Gemeentelijk beleid

Verkeer algemeen

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden.

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" (Rv 115 - 2011; RIS 180762). De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers, en bundeling en ordening van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuzes kunnen maken.

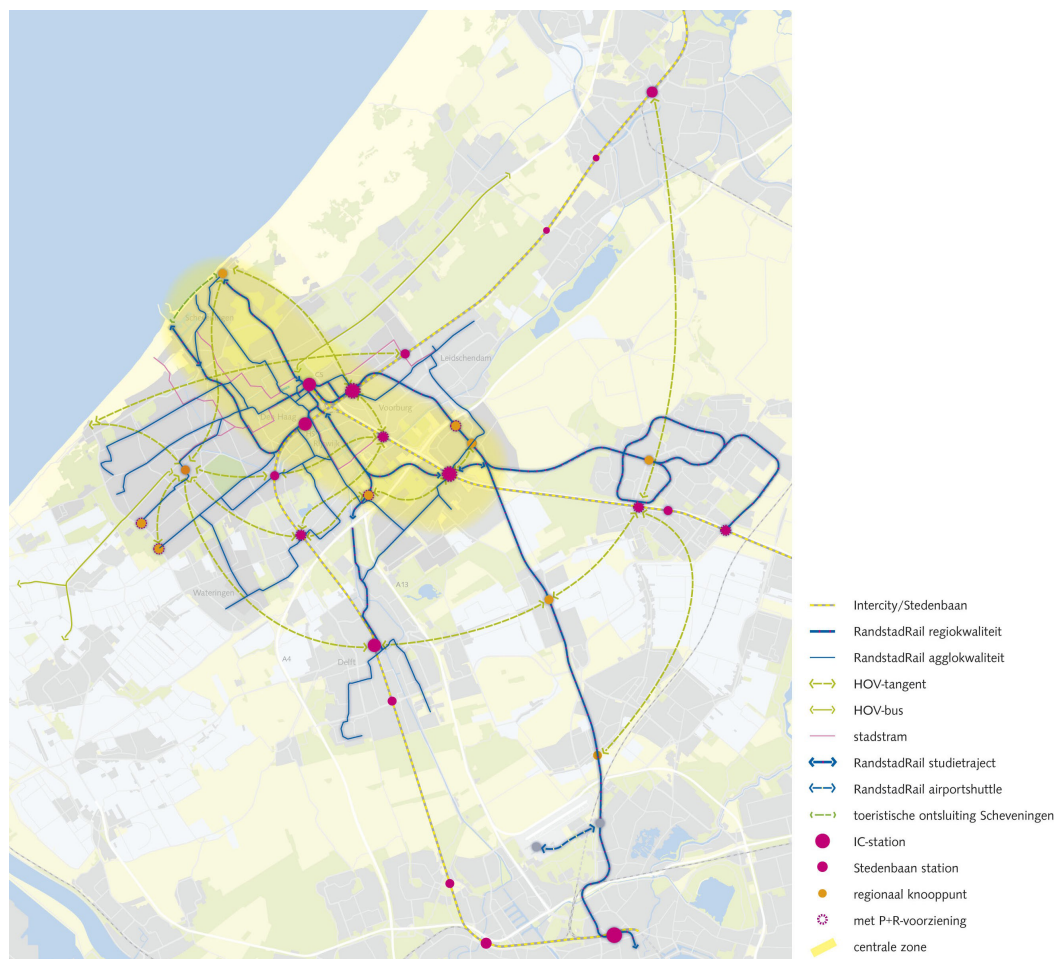
Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol als drager van ruimtelijke ontwikkelingen. Het dient te zorgen voor aantrekkelijke en snelle vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, naar het centrum en andere belangrijke attractiepunten. De komende jaren staan binnen de gemeente Den Haag ingrijpende verbeteringen van het openbaar vervoer op stapel. Dat gebeurt aan de hand van de toekomstplannen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor het openbaar vervoer. Deze ambitieuze plannen onder de naam 'Netwerk RandstadRail' gaan onder meer over het geschikt maken van bestaande tramlijnen voor breder trammaterieel en de aanleg van Parkeer+Reis-terreinen bij diverse stations. In de

paragraaf Verkeer en infrastructuur (2.4.2 Verkeer en infrastructuur) zijn de tram-en busroutes voor het openbaar vervoer binnen het plangebied aangegeven.

Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door de Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit.



Afbeelding 14: netwerk openbaar vervoer

In het plangebied bevinden zich twee openbaar vervoerverbindingen.

Op de Scheveningseweg ligt het tracé van tramlijn 1. Deze openbaar vervoerverbinding verbindt Scheveningen met het Centrum van den Haag en via station Hollands Spoor met Rijswijk en Delft.

Naast tramlijn 1 is er in het plangebied sprake van een busverbinding, te weten buslijn 22. Deze buslijn verbindt Duindorp via de Duinstraat en de Prins Willemstraat, Scheveningen Dorp, Scheveningen Bad, het Centrum van Den Haag, station Den Haag Centraal met Duinzigt.

In de directe nabijheid van het plangebied bevindt zich een tweede busverbinding, te weten buslijn 21. Deze buslijn verbindt Den Haag Zuidwest met Scheveningen Bad en loopt o.a. via de Frederik Hendriklaan, Frankenslag, Scheveningseweg en de Kanaalweg.

Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart "Hoofdstructuur wegverkeer" uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een

vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn. De hoofdwegen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als "stadslaan": wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone, voor zover dat nog niet gebeurd is. De "Nota Straten, Wegen en Lanen" (rv 10-2017, RIS 280303_150224) bevat een uitwerking van het beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit voor de wegen in de gemeente. De Nota SWL bevat de functionele eisen die gesteld worden aan de wegenstructuur, zoals een duidelijke hiërarchie in het wegennet en een voldoende afwikkeling van de verschillende verkeerssoorten. De Nota SWL beschrijft ook de wegbeelden voor de inrichting van de verschillende wegcategorieën. Die wegbeelden betreffen niet alleen het verkeer, maar hebben ook te maken met de ruimtelijke inpassing van wegen. Daarbij gaat het ook om groen, water, openbare ruimte en stedenbouwkundige structuur van de stad.



Hoofdstructuur wegverkeer

Afbeelding 15: hoofdstructuur wegverkeer

Het plangebied, de kruising Duinstraat-Scheveningseweg bevindt zich op het kruispunt van enkele wijkontsluitingswegen, te weten de Scheveningseweg, de Duinstraat en de Prins Willemstraat. Deze wegen hebben alleen het snelheidsregime van 50 km/uur en maken onderdeel uit het hoofdnetwerk voor nood- en hulpdiensten (RIS296077).

Op deze kruising komen ook enkele straten uit met een snelheidsregime van 30 km/uur, te weten de Badhuisstraat (winkelstraat) en de "hoge" Scheveningseweg. Ter hoogte van de recent geopende supermarkt van Hoogvliet ligt de Hoge Prins Willemstraat, een verblijfsstraat.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd.

Binnen het stelsel van hoofdfietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden. Onderstaande kaart toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte.



Afbeelding 16: netwerk hoofdfietsroutes

Het gemeentelijk fietsbeleid is uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Fiets. In het Meerjarenprogramma 2015-2018 worden binnen het plangebied enkele belangrijke fietsroutes onderscheiden, te weten:

- de sterfietsroute Centrum-Scheveningen Dorp, die het Centrum van Den Haag via de Scheveningseweg, de Prins Willemstraat, de Juriaan Kokstraat en de Gevers Deynootweg verbindt met het kustgebied van Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad.
- de hoofdfietsroute vanaf de kruising Duinstraat-Scheveningseweg via de Duinstraat richting de

Westduinweg.

Parkeren

Het parkeren en stallen van auto's neemt een belangrijke plaats in binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Het algemene parkeerbeleid is vastgelegd in de nota Parkeerkader Den Haag 2010-2020 (RIS168473). Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden zonder adequate parkeervoorzieningen leiden vaak tot een te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

Parkeernormen

De parkeernormen en het toepassingskader ervan zijn uitgewerkt in de "Nota Parkeernormen Den Haag" (Rv 139 - 2011; RIS 181571) en is in 2016 op een beperkt aantal onderdelen gewijzigd en aangevuld (Rv21: RIS 291425_160223). Nieuwbouw- en verbouwplannen worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen.

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

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

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

De stedenbouwkundige regels uit de gemeentelijke bouwverordening zijn in verband met het bepaalde in de Reparatiewet B2K2014 (Stb. 2014, 458) op dit plan niet meer van toepassing. De parkeernormregeling zit volledig in dit bestemmingsplan.

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

Fiets parkeren

De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Daarnaast wil de gemeente voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op plaatsen met een intensief gebruik van de openbare ruimte. Om die reden gaat de gemeente uit van het faciliteren en sturen op het stallen van fietsen bij belangrijke bestemmingen of bestemmingsgebieden, zoals NS-stations en de binnenstad. Daarnaast hanteert de gemeente fietsparkeernormen bij nieuwbouw en verbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen. Het gemeentelijke beleid ten aanzien van het stallen van fietsen is vastgelegd in de "Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016" (RIS

294386).

Fietsparkeernormen

De gemeente Den Haag heeft in de “Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016” normen vastgesteld voor de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen bij kantoren, bedrijven en voorzieningen. Deze fietsparkeernormen worden toegepast bij nieuwbouw en verbouw waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Het hanteren van fietsparkeernormen is nodig om het fietsen in Den Haag te stimuleren en het beslag van het fietsparkeren op de schaarse openbare ruimte te kunnen reguleren. Bij de bepaling van de fietsparkeernormen is het faciliteren van het groeiende fietsgebruik het uitgangspunt geweest.

Voor het fietsparkeren bij woningen is de eis uit het bouwbesluit van toepassing, waarin is aangegeven dat bij woningen een berging aanwezig is. De aanvrager van een omgevingsvergunning voor een woongebouw kan in de aanvraag verzoeken om afwijking van de prestatie-eisen die het Bouwbesluit stelt aan buitenbergingen, anders genoemd verzoeken om toepassing van gelijkwaardigheid. In de “Beleidsregels Bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017” (RIS297288) staat aangegeven onder welke voorwaarden collectieve fietsstallingen kunnen worden gebouwd in plaats van afzonderlijke fietsbergingen per woning.

De fietsparkeerbehoefte van een ontwikkeling met een niet-woonfunctie wordt berekend aan de hand van het bouwplan en de daarbij behorende parkeernorm. Voor het vaststellen van de fietsparkeereis wordt vervolgens de berekende parkeerbehoefte afgezet tegen de specifieke kenmerken en grootte van het bouwplan en tegen de omgeving van het bouwplan. Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende fietsparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat nodig is. Dubbelgebruik kan daar bijvoorbeeld een aanleiding voor zijn. Aan de parkeereis kan op eigen terrein worden voldaan of door middel van een storting in het fietsparkeerfonds (of een combinatie). Fietsparkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd dienen goed bereikbaar en comfortabel te zijn. Bij afkoop van de fietsparkeereis door middel van een storting in het parkeerfonds, dient de gemeente te voorzien in de behoefte van fietsparkeerplaatsen door realisatie en exploitatie van (openbaar toegankelijke) fietsparkeervoorzieningen. Tenslotte worden de afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente vastgelegd voor de nieuw- en verbouwplannen waarmee het beoogde gebruik van de fietsparkeeroplossingen kan worden bewaakt.

Binnen het plangebied zijn twee kiosken aanwezig (Scheveningseweg 237a en 249). Beide kiosken hebben geen eigen parkeervoorziening. Als gevolg van de herinrichting van de kruising Duinstraat-Scheveningseweg tot een rotonde moet de kiosk gelegen aan de Scheveningseweg 249 van de huidige locatie worden verwijderd, aangezien deze kiosk binnen het invloedsgebied van de rotonde is gelegen. Het is mogelijk dat deze kiosk binnen het plangebied terugkomt. In dat geval zal de nieuwe kiosk worden getoetst aan het (fiets)parkeerbeleid uit het bestemmingsplan.

In verband met de herinrichting van de kruising Duinstraat-Scheveningseweg is begin 2018 een onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in een gebied van 500 meter loopafstand rond de kruising. Uit dit onderzoek blijkt de parkeerdruk op straat op het maatgevende moment ('s nachts) 86% à 87% te zijn. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het een momentopname van de parkeersituatie betreft.

3.7 Economie

Algemeen: beleidsvisie Kracht van Kwaliteit

De economische visie van Den Haag is vastgelegd in de nota "Kracht van kwaliteit" (Rv 126 - 2011; RIS 181227). De toekomst voor de Nederlandse economie in de mondiale concurrentiestrijd ligt bij kennis, creativiteit en stedelijke kwaliteit. De uitdaging voor de stad Den Haag is om de omstandigheden te creëren waaronder de economie van de stad ook op de langere termijn kansen biedt voor werk, inkomen en ontplooiing van alle Haagse burgers.

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

- Internationale stad van Vrede en Recht – de unieke branding van Den Haag;
Den Haag heeft een uniek profiel als internationale stad van Vrede en Recht. Daarmee heeft de stad internationale bekendheid verworven. Dit profiel spreekt ook bedrijven en instellingen buiten die sector nadrukkelijk aan en heeft daarom ook in het economische domein een wervend karakter – een “sterk merk”. In de internationale zone zijn veel van deze organisaties geconcentreerd.
- Kracht van de stad: quality of life – aantrekkelijke stad voor werkers, bewoners en bezoekers;
Den Haag bezit een breed palet aan winkels, horeca, cultuur en historie. Samen met strand en duinen ontstaat hierdoor een uniek woon- en leefklimaat. Den Haag versterkt zijn positie als tweede toeristische stad van Nederland. Het centrum (Binnenstad, stationsgebieden, Beatrixkwartier), Scheveningen en Internationale Zone zijn gebieden met veel werkgelegenheid en bezoekers en vormen daarmee de economische kerngebieden van de stad. Hier wordt gewerkt aan versterking van het aanbod aan kwaliteitswinkels, horeca en recreatieve functies.
- Economische structuur – sterke clusters, vitaal mkb;
Den Haag zet actief in op de ontwikkeling van kennis en bedrijvigheid binnen het cluster Veiligheid onder de noemer The Hague Security Delta. Den Haag combineert zijn inzet op internationale instellingen en zakelijke dienstverleners (met name in de clusters energie, it en telecom en financiële dienstverlening).
Daarnaast is ook veel aandacht nodig voor kleine en middelgrote bedrijven, zowel in de economische kerngebieden als in de wijken. Voor deze bedrijvigheid is ook meer kleinschalige bedrijfsruimte hard nodig. Den Haag is een stad met een sterke, kennisintensieve zakelijke dienstensector, die bijna een kwart van de werkgelegenheid omvat. Den Haag is daarom aantrekkelijk voor (hoofd)kantoren, internationale bedrijven en instellingen. De spin off hiervan is van groot belang voor de lokale economie en banen voor alle niveaus in het mkb. Den Haag zet daarom vol in op de (ruimtelijke) kwaliteit en de bereikbaarheid van toplocaties voor kantoren en instellingen.
- Arbeidsmarkt – talent en vakmanschap
De kwaliteit van het arbeidsaanbod zal - door vergrijzing, schaarste aan vakmensen en tekort aan kenniswerkers - in de nabije toekomst een doorslaggevende vestigingsfactor worden. We zetten daarom actief in op de komst van academische instellingen en versterking en verbreding van het hoger onderwijs met onder meer topopleidingen.

3.7.1 Detailhandel

3.7.1.1 Gemeentelijk beleid

Ambulante handel

In de nota Markten, Straathandel en Kiosken 2016-2021 “De straat verdient het: handel in de buitenruimte” (zie RIS283882) heeft de gemeente de ambitie uitgesproken meer ruimte te willen bieden aan ambulante handel. Straathandel zorgt voor reuring en dynamiek op straat, verhoogt de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners en bezoekers en schept werkgelegenheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt. De uitwerking van deze nota is in de Markt- en Straathandelsverordening vastgelegd.

Doel van de Verordening straathandel Den Haag 2017 (RIS 295091) is het stimuleren van economische activiteiten, het bieden van een gelijk speelveld, kansen aan zittende en nieuwe ondernemers, het garanderen van de leefbaarheid voor bewoners, het corrigeren van in het verleden ontstane scheefgroei en het realiseren van een straatbeeld dat past bij de dynamiek van een grote stad.

3.7.2 Horeca

3.7.2.1 Horecavisie

Den Haag wil met de kracht van horeca de aantrekkelijkheid van Den Haag vergroten, de ontwikkeling van gebieden met grote economische betekenis verder aanjagen en groei van werkgelegenheid in de horecasector stimuleren. De visie voor het gemeentelijk horecabeleid in de komende jaren wordt in de 'Horecavisie Den Haag' (RIS 288645) uiteengezet langs de belangrijkste thema's. Hiermee zet Den Haag in op het verder optimaliseren van de randvoorwaarden voor een bloeiend horecaklimaat in de stad.

In de horecavisie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ontwikkeling van de Haagse economie en groei van werkgelegenheid;
- Ruimte voor vernieuwing en innovatieve concepten;
- Een gelijk speelveld voor ondernemers;
- Een toegankelijk en veilig horecaklimaat;
- Meewegen van bewonersbelangen in beleidskeuzes.

De gemeente heeft als rol om afwegingen te maken tussen de belangen van ondernemers onderling en die tussen ondernemers en bewoners. Hierbij wordt uitgegaan van gebiedsprofielen voor de vestiging van horecazaken.

Het resultaat is dat de kracht van Haagse horecaondernemers optimaal bijdraagt aan de quality of life voor bewoners, de aantrekkingskracht op (zakelijke) toeristen, een concurrerend vestigingsklimaat voor bedrijven en aan de werkgelegenheid in het algemeen.

Horecavisie: uitwerkingsplan 2016-2019

Het Uitwerkingsplan 2016-2019 (RIS 288643) maakt de vertaling van de Horecavisie naar concrete acties. In het uitwerkingsplan zijn een aantal regels en locaties specifiek benoemd.

Nota Markten, Straathandel en Kiosken 2016 - 2021

In de vastgestelde nota "De straat verdient het": handel in de buitenruimte Nota Markten, Straathandel en Kiosken 2016 - 2021 is het huidige kiosken beleid vastgelegd. Over kiosken is het volgende bepaald. Een kiosk is een op zichzelf staand gebouw geplaatst in de buitenruimte, dat wordt gebruikt voor consumptieve en/of detailhandelsdoelstellingen. Om de omvang van het gebouw enigszins te beperken wordt een maximale maat van 25m² toegestaan. Soms dient een kiosk als horeca-uitgiftepunt. Een kiosk is als permanent bouwobject in een bestemmingsplan opgenomen. Voor een kiosk moet een omgevingsvergunning worden afgegeven. Een bijzondere vorm van een kiosk is het horecapaviljoen, zoals de bekende Haagse koffiehuizen. Een horecapaviljoen is doorgaans groter dan een kiosk (maximaal 40 m²) en biedt zitgelegenheid binnen en vaak ook buiten (terras). Voor een horecapaviljoen is een horecaverunning vereist.

In dit projectdeel zijn op dit moment twee kiosken aanwezig, waarvan er één niet op de huidige locatie kan blijven. Het gaat om de kiosk gelegen aan de Scheveningseweg 249.

3.8 Duurzaamheids- en milieubeleid

3.8.1 Duurzaamheidsbeleid

Den Haag Duurzaam Agenda 2015 - 2020

In het coalitieakkoord wordt nadrukkelijk aandacht voor gevraagd voor duurzaamheid. Specifiek in het hoofdstuk duurzaam denken en doen. Maar ook bij andere onderwerpen als bereikbaarheid, wonen, wijkaanpak en stedelijke economie. Dit in vervolg op de ingezette koers met de Kadernota *Op weg naar een Duurzaam Den Haag* (2009), de *Integrale nota milieu en duurzaamheid* (2013) en de

Backcastingstudie waarin wordt beschreven wat gedaan moet worden om in 2040 daadwerkelijk CO2 neutraal te zijn. Duurzaamheid wordt zo steeds integraler onderdeel van het gemeentelijk werkveld waarbij enerzijds de basis op orde moet zijn en worden gehouden, maar anderzijds zijn er ook onderwerpen waarop komende periode extra inspanning nodig is. De *Den Haag Duurzaam Agenda 2015-2020* (RIS 283893) verbindt het coalitieakkoord met de breedte van de gemeentelijke werkzaamheden en brengt, met vier prioriteiten, focus aan voor nieuw beleid. Die vier prioriteiten zijn:

- verder verlagen van de CO2 uitstoot;
- uitbreiden en verduurzamen van het warmtenet;
- klimaatbestendig maken van de stad;
- versterken van duurzame Haagse Kracht.

In hoofdstuk 5.4 is hieraan invulling gegeven en wordt vervolgens het gebiedsgericht milieubeleid beschreven voor het bestemmingsplangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg.

Hoofdstuk 4 Fysieke leefomgevingsaspecten

4.1 Inleiding

De Wet milieubeheer schaaft onder milieu het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat. In de ruimtelijke context gaat het om het fysieke milieu, de fysieke ruimtelijke omgeving. Voor de inkadering van milieu gebruikt men dan vaak de begrippen:

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

In dit hoofdstuk komen aan de orde: de milieueffectrapportage, externe veiligheid, geluid, lucht, natuurbescherming en bodem.

4.2 Milieueffectrapportage

Wijzigingswet Wet milieubeheer

De wijzigingen van de m.e.r.-richtlijn zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wijzigingswet Wet milieubeheer. In deze wet zijn alleen de noodzakelijke wijzigingen vastgelegd. Met name wordt géén gebruik gemaakt van de mogelijkheid om ondergrenzen voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten aan te geven.

De procedurele en inhoudsvereisten voor de m.e.r.-beoordeling waren al grotendeels vastgelegd in de wetgeving tot nu toe. Zo was al geregeld dat de m.e.r.-beoordelingsbeslissing binnen 6 weken moet plaatsvinden. Nu is in artikel 7.16 een uitgebreide lijst van te overleggen gegevens opgenomen voor initiatiefnemers. Maar deze verschillen niet heel veel van wat gebruikelijk is.

Aanpassing van het Besluit m.e.r.

Met de aanpassing van het Besluit m.e.r., zoals deze 7 juli 2017 in werking is getreden, gelden deze procedurele en inhoudsvereisten ook voor activiteiten onder de drempelwaarden, dus in het geval van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het belangrijkste verschil met een m.e.r.-beoordeling voor gevallen boven de drempelwaarde is dat het bevoegd gezag geen mededeling hoeft te doen van zijn beslissing omtrent de vraag of een MER moet worden gemaakt door een kennisgeving en ter inzage legging niet nodig is. De beslissing dat er (g)een MER moet worden gemaakt, maakt uiteindelijk deel uit van het m.e.r.(beoordelings)-plichtige besluit (omgevingsvergunning of bestemmingsplan).

Gevolgen voor de bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor afwijking of milieu

Voor de formeel m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten boven de drempelwaarden is er qua procedure niet zo heel veel veranderd. Hier moest altijd al een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden gepubliceerd. Nieuw is wel dat eventuele mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen bij de beoordeling, maar dat moet dan wel worden vastgelegd in het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning. Voor vormvrije m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten geldt nu, net als bij formele m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten, dat bij besluiten op aanvraag (aanmeldingsnotitie) er binnen 6 weken moet worden beslist of een MER moet worden gemaakt. Waar het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is moet nu (net als bij een formele m.e.r.-beoordeling) ook bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbesluit c.q. -plan een m.e.r.-beoordelingsbeslissing zijn genomen. Deze hoeft niet apart te worden gepubliceerd, maar zal in de praktijk wel meegaan bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit c.q. -plan.

Stedelijke ontwikkelingsprojecten

Dat een m.e.r.-beoordelingsbeslissing moet worden gemaakt is een aandachtspunt voor een aantal activiteiten die in kolom 1 vallen. Een belangrijk voorbeeld is categorie D 11.2 uit de bijlage van het Besluit m.e.r., stedelijke ontwikkelingsprojecten: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Als de gevalsomschrijving (drempelwaarde) niet meer bepalend is voor de noodzaak van een m.e.r.-beoordelingsbeslissing valt hier opeens heel veel onder.

Samenvatting

Uit voorgaande blijkt dat bij veel (meer) plannen een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden, bestaand uit een apart besluit in een zo vroeg mogelijke planfase op basis van een zelfstandig document waarin expliciet wordt aangetoond of er sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten nadat er een afweging heeft plaatsgevonden aangaande de volgende drie criteria:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Omdat er geen drempelwaarden meer gelden en er geen duidelijke definitie van stedelijke ontwikkelingsprojecten is opgenomen, is het bij het mogelijk maken van een paar woningen al snel een discussiepunt 'wel of geen stedelijk ontwikkelingsproject'.

Door de omgevingsdienst wordt beoordeeld of voor de genoemde activiteiten welke in het Besluit milieueffectrapportage zijn opgenomen eerst een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen. Daar is wel enige nuancering op zijn plaats. Uit uitspraken van de Raad van State volgt namelijk dat er wel sprake moet zijn van activiteiten met een zekere omvang. Er begint zich al wel een zekere lijn af te tekenen in de jurisprudentie, maar veel blijft afhankelijk van de aard en omvang van het concrete project en het gebied waarbinnen dit plaatsvindt.

De Afdeling heeft dat bijvoorbeeld expliciet overwogen dat dat het geval is voor de ontwikkeling van volumineuze detailhandel met een oppervlakte van 17.000 m² (ABRvS 24 december 2014, 201307608/1/R1, r.o. 20.3) en 95 woningen (ABRvS 27 mei 2015, 201404713/1/R3, r.o. 13.2). Onduidelijk is of een nieuw muziekcentrum (ABRvS 28 november 2012, 201112213/1/R4, r.o. 5), 14 woningen (ABRvS 19 december 2012, 201201154/1/R4, r.o. 8.3 en 17 woningen (ABRvS 20 februari 2013, 201208192/1/R3, r.o. 5.3) als een stedelijk ontwikkelingsproject laat kwalificeren.

Conclusie

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg betreft een bestemmingsplan waarin geen (grootschalige) ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Voor een volledige beschrijving van de in het plan opgenomen ontwikkelingen wordt verwezen naar Hoofdstuk 5 Planbeschrijving. De fysieke leefomgevingsaspecten voor dit bestemmingsplan worden in de hierna volgende paragrafen beschreven. Er is geen aanleiding voor een separate vormvrije - m.e.r.- aanvraag (aanmeldingsnotitie) en beoordeling.

4.3 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico

(PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Risicovolle inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} -contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen. Tot risicovolle inrichtingen behoren ook mijnbouwinstallaties en inrichtingen voor de opslag van explosieven.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Op 1 april 2015 zijn de Wet basisnet en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) in werking getreden. De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is daarmee komen te vervallen.

De wegen in beheer bij het Rijk zijn aangewezen als basisnetroute. Het bevoegd gezag neemt bij het vaststellen van een besluit dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute, ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten, de basisnetafstand in acht en houdt daarmee rekening ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. De basisnetafstand volgt uit bijlage I van de Regeling basisnet. In de gemeente Den Haag zijn voor de A4, tussen Knooppunt Ypenburg en de gemeentegrens met Leidschendam-Voorburg, en de A13 basisnetafstanden vastgelegd.

Daarnaast worden voor daartoe aangewezen rijkswegen binnen een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg beperkingen opgelegd vanwege eventuele plasbranden (plasbrandaandachtsgebied). De aanwijzing volgt eveneens uit bijlage I van de Regeling basisnet. Het betreft dezelfde wegvakken als hierboven genoemd.

In een veiligheidszone of een plasbrandaandachtsgebied worden op bouwplanniveau op grond van de Regeling Bouwbesluit nadere eisen gesteld aan kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Voor het gedeelte van het plan dat binnen 200 m van een weg ligt waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (transportroute), moet in de toelichting het groepsrisico worden verantwoord.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico onderscheidt het Bevt situaties waarin een 'volledige' verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Met een beperkte verantwoording kan worden volstaan wanneer het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (OW) bedraagt of het groepsrisico (uitgedrukt in relatie tot de OW) met minder dan 10% toeneemt en tevens onder de oriëntatiewaarde blijft.

Advies Veiligheidsregio

Op het plangebied zijn geen risicobronnen op het gebied van externe veiligheid van invloed, tevens is het verblijf van personen op deze locatie van ondergeschikt belang aangezien het gaat om een Rotonde.

Er is besloten om in het kader van externe veiligheid geen specifieke adviezen uit te brengen

Nieuw Routeringsbesluit

Op 27 juni 2013 heeft de gemeenteraad een nieuw routeringsbesluit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld (raadsvoorstel, RIS258608 en besluitenlijst, RIS260481 onder E.2). Het vervoer van routeplichtige stoffen (zoals LPG en propaan) is aan venstertijden gebonden, met het oog op de veiligheid. Tijdens kantooruren (tussen 8.00 uur en 18.00 uur gedurende werkdagen) is het vervoer van

routeplichtige stoffen op de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg niet toegestaan. Deze beperking geldt niet gedurende het weekend. Tijdens de venstertijden worden tankwagens met routeplichtige stoffen gedwongen de rijksweg via bebording te verlaten (K14-borden met vermelding van venstertijden) en via een eveneens gemarkeerde keerlus in omgekeerde richting hun weg op de rijksweg te vervolgen (zogenaamde 'gesloten verklaring'). In voornoemd besluit zijn ook de Lozerlaan en de Ockenburghstraat aangewezen voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Voor dit traject gelden geen venstertijden.

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking (Bevb) getreden. Voor nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten geldt dan een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Langs buisleidingen moeten belemmeringenstroken in acht worden genomen waarbinnen geen bebouwing (zowel boven- als ondergronds) of ondergrondse tanks zijn toegestaan. Daarnaast hanteert de Gasunie de *Algemene VELIN voorwaarden voor grondroer- en overige activiteiten*.

De noodzaak voor het verantwoorden van het groepsrisico wordt beoordeeld op grond van de inventarisatieafstanden zoals deze zijn vastgelegd in bijlage 6 van het *Handboek buisleiding in bestemmingsplannen - Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen* van maart 2010.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico onderscheidt het Bevb situaties waarin een 'volledige' verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Er zijn twee situaties waarin volstaan, kan worden met een beperkte verantwoording:

1. Indien het bestemmingsplan betrekking heeft op het gebied tussen de 100% letaliteitszone en de 1% letaliteitszone van de buisleiding, of
2. Wanneer het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (OW) bedraagt of het groepsrisico (uitgedrukt in relatie tot de OW) met minder dan 10% toeneemt en tevens onder de oriëntatiewaarde blijft.

Gemeentelijk beleid

De Nota externe veiligheid Den Haag is op 27 juni 2013 door de gemeenteraad vastgesteld (raadsvoorstel, RIS259485 en besluitenlijst, RIS260481, onder E.1). De belangrijkste uitgangspunten zijn hieronder vermeld:

3. De gemeente richt zich op het vasthouden en bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijvigheid en het ontwikkelen van nieuwe bedrijvigheid.
4. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op vier gebiedstypen: woongebieden, buitengebieden, gemengde gebieden, risicoarme bedrijventerreinen (inclusief buitengebieden) en bedrijventerreinen met risicovolle bedrijven/inrichtingen.
5. Bij nieuwe ontwikkelingen in woongebieden staat de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen van betekenis, zoals LPG-tankstations, toegelaten.
6. Op de bedrijventerreinen hanteert de gemeente een minder streng veiligheidsregime en is de komst van inrichtingen met enige risicobelasting (lichtere vorm van risicovolle bedrijven) onder voorwaarden mogelijk.
7. Bij externe veiligheidsknelpunten, besteedt de gemeente eerst aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde.

In het kader van ruimtelijke ontwikkelingen worden in de nota 3 niveaus onderscheiden met elk hun eigen ambitieniveau:

- | | |
|-------------------------|---|
| - Structuurvisieniveau | --> Veiligheidsgeïntegreerd ontwikkelen |
| - Bestemmingsplanniveau | --> Veiligheidsgeïntegreerd ordenen |
| - Bouwplanniveau: | --> Veiligheidsgeïntegreerd ontwerpen. |

Wanneer beoogde ruimtelijke ontwikkelingen een overschrijding van het groepsrisico tot gevolg kunnen

hebben, wordt het gemeentebestuur in een vroeg stadium actief bij het proces betrokken. Er is een expliciet collegebesluit ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico waarbij de kosteneffectiviteit van maatregelen in beschouwing wordt genomen.

Onderzoek en conclusie

Inrichtingen

Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de provinciale risicokaart blijkt dat binnen het plangebied en in de omgeving daarvan geen bedrijven zijn gelegen die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn. Op enige afstand buiten het plangebied is er aan de Duinstraat 9 een gasdrukregel- en meetstation en aan de Duinstraat 30 een tankstation gelegen. Het gasdrukregel- en meetstation is van het type C, d.w.z. met een doorzet van maximaal 7.000 m³ per uur. Het betreft de productie en distributie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water. Voor dat type geldt een veiligheidscontour tot kwetsbare objecten van 15 meter. Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen liggen buiten deze contour.

De LPG verkoop bij het tankstation aan de Duinstraat 30 is inmiddels gestaakt. Begin 2011 is de LPG-installatie verwijderd. Bij besluit van 30 maart 2011 is de milieuvergunning ingetrokken. Verkoop van LPG is dan ook niet meer toegestaan. Het tankstation vormt geen relevante risico bron voor dit bestemmingsplan.



Afbeelding 17: uitsnede provinciale risicokaart

Vervoer gevaarlijke stoffen

Er vindt binnen het plangebied of de omgeving daarvan geen vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor plaats. Ook zijn er binnen het plangebied of in de directe omgeving geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Buisleidingen

Het plangebied is beoordeeld op de aanwezigheid van hogedruk aardgastransportleidingen en de toetsingsafstanden. Het plangebied ligt ruim buiten de toetsingsafstand van de meest nabijgelegen aardgastransportleiding. Een nadere risico beoordeling is derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan voegt ook geen bestemmingen toe waarin (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt. Aangezien het plangebied niet binnen het invloedsgebied van enig risicobron ligt, is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet vereist. Toetsing aan het gemeentelijk beleid kan daarom eveneens achterwege blijven.

4.4 Geluid

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

- woningen
- onderwijsgebouwen m.u.v. gymnastieklokalen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- medisch centra;
- poliklinieken;
- medische kleuterdagverblijven;
- terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg;
- woonwagenstandplaatsen.

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

Wegverkeers- en spoorweglawaai

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

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

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

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

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

Reconstructie van wegen

De gemeente Den Haag bereidt de wijziging van het kruispunt van de Scheveningseweg, de Prins Willemstraat en de Badhuistraat voor. Deze wijziging bestaat uit het vervangen van dit geregelde kruispunt door een rotonde. Het aanleggen van de rotonde leidt tot een verschuiving van de verschillende rijbanen en het tramspoor richting de in de omgeving van dit kruispunt gelegen woningen. Omdat daarmee sprake is van een wijziging de wegen, is door het ingenieursbureau Den Haag onderzocht of dit

tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder leidt.

Op basis van de beschreven akoestische modellering uit het hiervoor uitgevoerde akoestisch onderzoek van 18 april 2018 (zie Bijlage 4 Akoestisch onderzoek) zijn de geluidsimmissieniveaus weergegeven en berekend. In de bijbehorende bijlagen zijn de rekenresultaten uit het model in detail beschreven en zijn de posities van de verschillende rekenpunten aangegeven. Daar waar uit de berekeningen volgt dat het geluidsimmissieniveau in de situatie lager is berekend dat de voorkeursgrenswaarde is deze, in overeenstemming met de systematiek van de Wet geluidhinder, op 48 dB gesteld. bij de berekening van de geluidbelasting door de Prins Willemstraat en de Scheveningseweg is de berekende geluidbelasting door het tramverkeer gesommeerd met de geluidbelasting door het wegverkeer. het verschil tussen de berekende geluidbelasting in de bestaande situatie en de toekomstige situatie bedraagt voor de omliggende woningen ten hoogste de in de volgende tabel weergegeven waarden.

Wegvak	Bestaand L_{den} [dB]	Toekomstig L_{den} [dB]	Toename [dB]
Prins Willemstraat	56,82	57,47	0,65
Scheveningseweg	53,62	54,91	1,29

Voor zowel de Scheveningseweg als de Prins Willemstraat geldt dat de aanleg van de rotonde tot een toename van minder dan 1,5 dB leidt ten opzichte van de bestaande situatie. Daarmee is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Industrielawaai

In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen aanwezig waarop aangewezen inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd.

Procedure hogere waarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, is parallel aan de bestemmingsplanprocedure een procedure ontheffing hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder noodzakelijk. De hogere waarde procedure moet zijn afgerond alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Aangezien er met dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen door toevoeging van nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt en er bovendien geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is er ook geen aanleiding dat er voorafgaande aan de vaststelling van dit bestemmingsplan een procedure hogere waarden wordt doorlopen.

4.5 Luchtkwaliteit

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

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

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

De definitie van 'in betekenende mate' is vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur. Projecten die de concentratie NO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. In concentraties uitgedrukt betekent

dit een verslechtering van 1,2 µg/m³ voor beide stoffen. De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009, de datum waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht werd. De 3%-grens is voor een aantal categorieën van projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen. Zo gaat het bij woningbouw om de toevoeging van 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg, of 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg maakt de in hoofdstuk 5.3 beschreven ontwikkelingen mogelijk.

Beoordeling

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat het bestaande, met stoplicht geregelde kruispunt, wordt vervangen door een rotonde. Anders dan in de bestaande situatie zal het verkeer dat over het (voormalige) kruispunt rijdt, niet meer zonder meer deels stil staan voordat het haar weg over dit kruispunt zal vervolgen. Dit zorgt per saldo voor een betere doorstroming van het verkeer over het kruispunt. Maatgevend voor de beïnvloeding van de luchtkwaliteit door het verkeer op een weg zijn:

- de verhouding zwaar verkeer ten opzichte van het lichtere verkeer,
- de verkeersintensiteit,
- de mate waarin de uitlaatgassen zich in de omgeving kunnen verspreiden,
- de mate van congestie.

Het bestemmingsplan maakt als gezegd het vervangen van het geregelde kruispunt door een rotonde mogelijk. Dit maakt dat het plan geen gevolgen heeft voor de verhouding van het zware verkeer ten opzichte van het lichte verkeer en evenmin voor de mate waarin de uitlaatgassen zich kunnen verspreiden. Het risico bestaat dat door de aanleg van de rotonde er meer vrachtverkeer met bestemming Haven gebruik gaat maken van de Scheveningseweg. In het kader van de Verkeersvisie Scheveningen 2025 (RIS 295689) is besloten dat er een vrachtwagenverbod wordt ingesteld, waaronder in de Duinstraat, waarmee ongewenst, doorgaand vrachtverkeer via Scheveningen Dorp en Bad met bestemming Haven wordt voorkomen. Wel zal het vervangen van het geregelde kruispunt door een rotonde invloed hebben op de congestie; de doorstroming zal verbeteren. Daarom zal het vervangen van het geregelde kruispunt door een rotonde per saldo een gunstige invloed hebben op de luchtkwaliteit binnen het plangebied.

4.6 Natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (bescherming bossen). Voor zowel een vergunning Natura 2000 (voorheen Natuurbeschermingswet), ontheffing soortbescherming (voorheen Flora- en faunawet) als kapmelding (voorheen Boswet) zijn in de meeste gevallen GS van de provincie Zuid-Holland, waarin de activiteit in hoofdzaak wordt uitgevoerd, het bevoegd gezag. Omgevingsdienst Haaglanden is door de provincie Zuid-Holland gemandateerd voor zowel de vergunningverlening Natura 2000 als de ontheffing verlening soortbescherming.

4.6.1 Gebiedsbescherming

In de Wet Natuurbescherming (Wnb) is de gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden, de zogenoemde Natura 2000-gebieden, overgenomen uit de Natuurbeschermingswet 1998. Hieraan voorafgaand is in januari 2006 de formele aanwijzingsprocedure van Natura 2000-gebieden gestart. Na deze aanwijzing is de gebiedsbescherming uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en sinds 1 januari 2017 in de Wet natuurbescherming. Daarmee vervalt de rechtstreekse werking van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn in Nederland.

In Den Haag dient rekening te worden gehouden met de Natura 2000-gebieden: Meijndel & Berkheide (incl. Harstenhoek, Oostduinen en Vlake van Waalsdorp), Westduinpark & Wapendal (incl. Bosjes van Poot) alsmede Solleveld & Kapittelduinen (incl. landgoed Ockenburgh, Hyacintenbos, van Leydenhof en

Westduinen). Dit betreft Habitatrichtlijngebieden. Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden in de gemeente Den Haag. Indien ontwikkelingen en activiteiten in het plangebied een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura 2000-gebied, dient een habitattoets uitgevoerd te worden. In het bestemmingsplan dient aangegeven te worden in hoeverre de uitvoering van het plan belemmerd wordt door de verplichtingen vanuit de Wet Natuurbescherming.

Conclusie

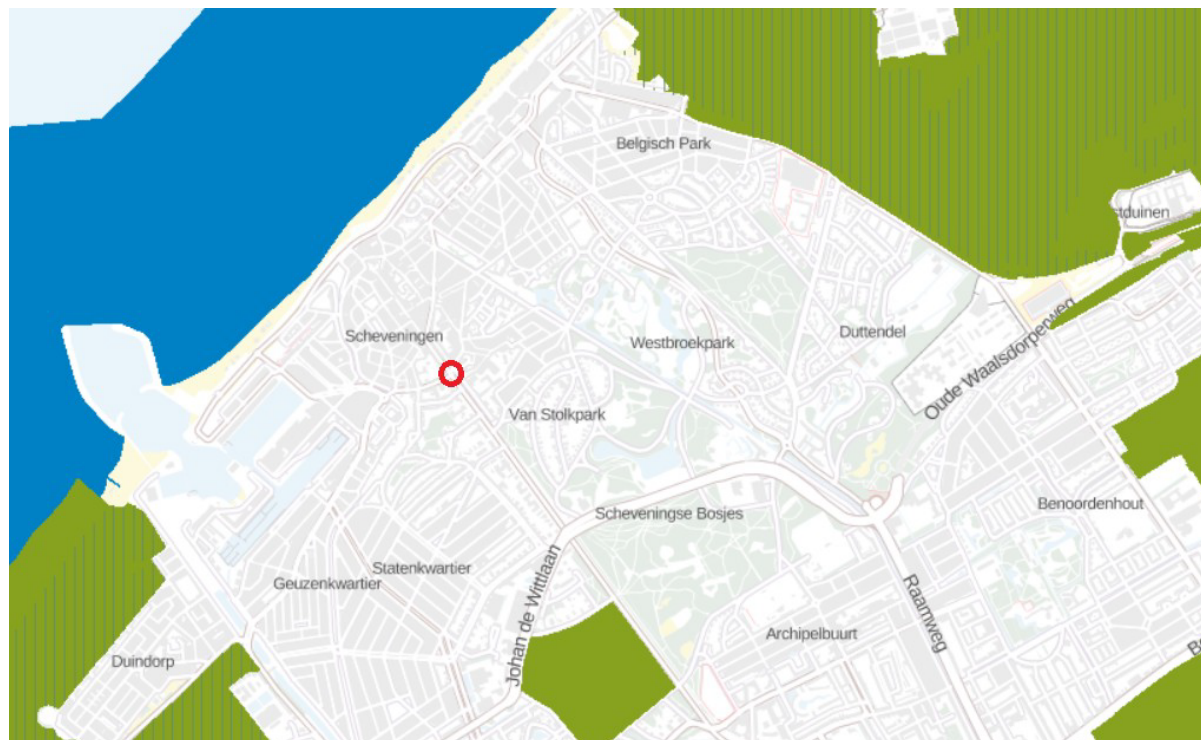
Het plangebied maakt geen deel uit en grenst ook niet aan enig Natura 2000-gebied. Het dicht nabijgelegen Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide ligt op circa 1,7 kilometer afstand van het plangebied (zie afbeelding 18).

Er worden met het bestemmingsplan *wel* nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt echter het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer en daarmee tot minder uitstoot. Invloeden (ook van buitenaf) mogen de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden niet in gevaar brengen. Negatief effect (door emissie, geluid, trilling of verlichting) op bovengenoemde gebieden valt uit te sluiten op basis van de afstand van deze gebieden tot het plangebied en de aard van de activiteiten die hier zullen plaatsvinden.

Verder is er veel aandacht voor groen in dit project zodat er geen sprake is van negatieve effecten op de op geruime afstand gelegen Natura 2000-gebieden.

4.6.2 Natuurnetwerk Nederland

Binnen het plangebied zijn delen van het Natuurnetwerk Nederland gelegen, zie onderstaande afbeelding. Het meest dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (zijnde Zorgvliet) ligt ca. 1,3 km ten zuiden van het plangebied. Op basis van de afstand van deze gebieden tot het plangebied en de aard van de activiteiten die hier zullen plaatsvinden valt op voorhand uit te sluiten dat er sprake is van (tijdelijke) negatieve impact op de wezenlijke waarden en kenmerken van bovengenoemd gebieden. Aanvullend (veld)onderzoek is niet noodzakelijk.



Afbeelding 18: Natura 2000 (groen gearceerd) en NNN (groen) in de omgeving van het plangebied (rood omcirkeld).

Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur

De Scheveningse zone is de (duin)bosrijke verbinding tussen de Oostduinen en het Westduinpark. Via de Nieuwe Scheveningse Bosjes, Klein Zwitserland, Sint Hubertuspark, de Scheveningse Bosjes en Zorgvliet wordt de verbinding met het Westduinpark gevormd. Van oorsprong is de Scheveningse zone een binnenduingebed waarin buitenplaatsen als Zorgvliet ontstonden. Eind negentiende eeuw zijn hier woonwijken aangelegd. Tegelijkertijd zijn er royale groenvoorzieningen ontworpen: Scheveningse Bosjes, Nieuwe Scheveningse Bosjes, Westbroekpark, Klein Zwitserland en St. Hubertuspark. Deze grote groengebieden bestaan voornamelijk uit duinbos. Het groen in de Scheveningse zone heeft daardoor vooral een duinboskarakter. Er komen dan ook planten en dieren voor van bossen, duingraslanden en duinstruwelen. De vele kleine groene elementen in de woonwijken, zoals duinparkjes, bermen, bomenrijen, bosjes en water met oevers en de randen van sportvoorzieningen zijn de onmisbare schakels tussen de grote groengebieden. Zo ontstaat voor planten en dieren een verbindingzone tussen de Oostduinen en het Westduinpark.

Conclusie en betekenis voor het plangebied:

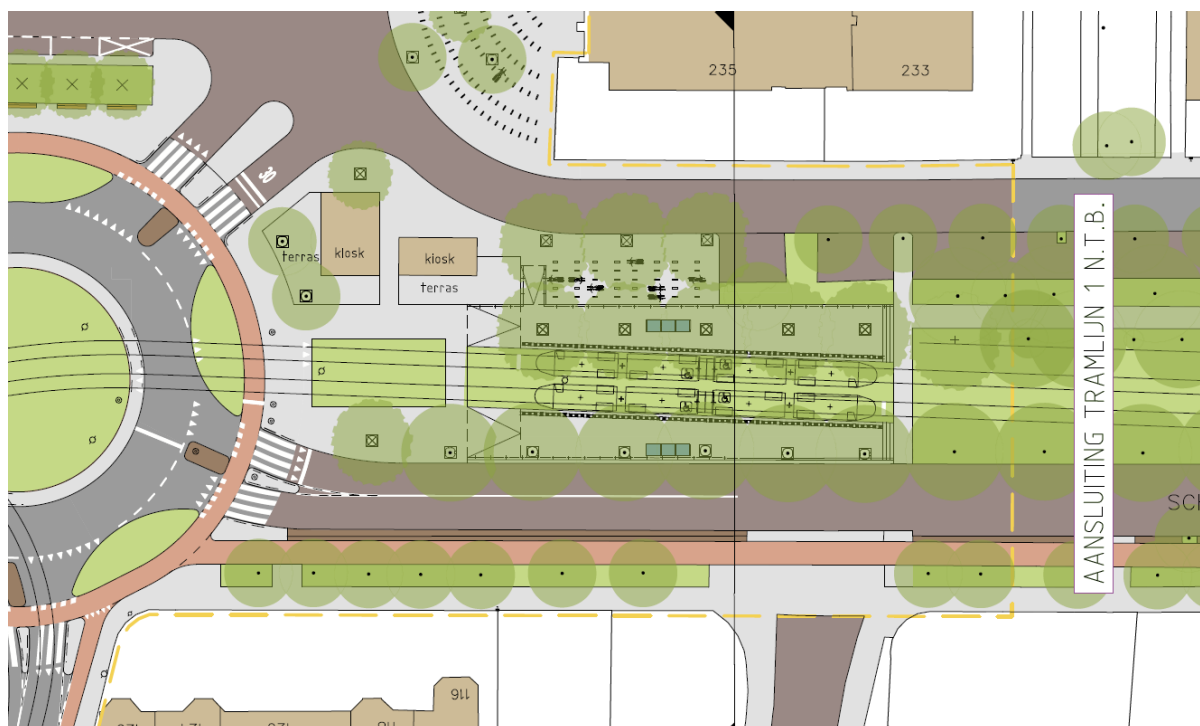
Het bestemmingsplan maakt de in hoofdstuk 5.3 beschreven ontwikkelingen mogelijk.

Het project gebied grenst en maakt gedeeltelijk onderdeel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur "Scheveningsezone" bestaande uit bomenrijen en groen. De trambaan en de bomen ten zuiden van de Duinstraat maken deel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur. De trambaan ten zuiden van de Duinstraat maakt deel uit van het Vergroend Tramtraject. De bomen vormen onderdeel van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur vanwege het belang van bomen voor flora en fauna (zoals mossen, vogels, vleermuizen, eekhoorns). Daarnaast zijn de bomen onmisbaar voor de groenbeleving, zijn ze een belangrijk ordeningselement voor de openbare ruimte en verbeteren ze het stedelijke klimaat door windbreking, stoffiltering en CO2 reductie. Het plangebied ligt aan het noordelijke uiteinde van een 'verbindende bomenrij' die loopt vanaf het plangebied (Duinstraat/Scheveningseweg) tot de kruising Zeestraat/Javastraat.

De totale oppervlakte van de structuur neemt hierdoor gedurende de werkzaamheden tijdelijk af. Het plangebied ligt aan de uiterste noordpunt van de ecologische verbinding en heeft geen verbindende werking met andere belangrijke groenstructuren verder noordwaarts. De gekapte bomen worden grotendeels herplant met nieuwe aanplant. Deze nieuwe aanplant biedt in de beginfase niet hetzelfde aanzicht als de huidige aanwezige bomen maar zorgt wel voor de continuïteit en behoud van oppervlakte van de structuur. Daarnaast blijft de bomenrij direct tegen de Scheveningseweg onaangetast waardoor er op geen moment een onderbreking in de lijnstructuur aanwezig is. Een permanent effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van de verbindingzone is derhalve redelijkerwijs uitgesloten.

Tijdelijke negatieve effecten op de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur zijn echter niet uit te sluiten. Doordat de kruising volledig wordt heringericht binnen een beperkte stedelijke ruimte dienen bomen gerooid te worden om ruimte te creëren voor de werkzaamheden en herindeling (zie afbeelding 19). De totale oppervlakte van de structuur neemt hierdoor gedurende de werkzaamheden tijdelijk af. Het plangebied ligt aan de uiterste noordpunt van de ecologische verbinding en heeft geen verbindende werking met andere belangrijke groenstructuren verder noordwaarts. De gekapte bomen worden grotendeels herplant met nieuwe aanplant. Deze nieuwe aanplant biedt in de beginfase niet hetzelfde aanzicht als de huidige aanwezige bomen maar zorgt wel voor de continuïteit en behoud van oppervlakte van de structuur. Door gebruik te maken van inheemse boomsoorten zoals populier, esdoorn en/of linde zullen deze bomen aantrekkelijk zijn voor insecten en derhalve voorzien in voedsel voor vleermuizen. Daarnaast blijft de bomenrij direct tegen de Scheveningseweg onaangetast waardoor er op geen moment een onderbreking in de lijnstructuur aanwezig is. Een permanent effect op het oppervlakte van de structuur of de wezenlijke waarden en kenmerken van de verbindingzone is derhalve redelijkerwijs uitgesloten.

Door het bureau Ecoresult is hiervoor een Quick Scan uitgevoerd (zie hoofdstuk 4.6.2 Natuurnetwerk Nederland en Bijlage 5 Quick scan plangebied Duinstraat-Scheveningseweg) en door het Ingenieurs Bureau Den Haag een Bomen Effect Analyse Bijlage 9 Bomen Effect Analyse waar hier nader op wordt ingegaan.



Afbeelding 19: De bomen met een x zullen worden gerooid. De bomen met een + worden nieuw aangeplant en de bomen met een "punt" (ronde cirkels) blijven behouden. Bron: Ingenieurs Bureau Den Haag.

Groenbalans en aanvullende maatregelen

De uitvoering van het project (aanleg rotonde, verschuiving tramsporen en haltes) heeft tot gevolg dat 31 bestaande bomen zullen moeten wijken waarvan één kan worden herplant. Geen van deze bomen heeft een monumentale status.

Uit de bomenbalans blijkt dat in het plangebied 30 bomen zullen worden gekapt en 1 kan worden verplant. Er zullen 34 nieuwe bomen worden aangeplant waarvan 10 langs de Scheveningseweg, 16 binnen het projectgebied en 8 langs de Prins Willemstraat (zie Bijlage 10 Bomenplan). De positieve bomenbalans is daarmee 5.

Op 7 maart 2019 heeft Dienst Stadsbeheer voor zowel de huidige als na herinrichting van het plangebied de balans in verharding en groen in beeld gebracht (zie Bijlage 8 Groenbalans Duinstraat - Scheveningseweg). Hieruit blijkt dat het groen het areaal na herinrichting zal toenemen van 1045 m² naar 1287 m². Verder zal ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (zie afbeelding 1) voor de nieuwe situatie de bestemming Groen aan de groene trambanen en het hart van de rotonde worden toegekend waaraan tevens de gebiedsaanduiding ecologische verbindingszone (evz) wordt toegekend. Door deze wijze van bestemmen zal uitsluitend naast de bestemming groen, de functie voor tramverkeer mogelijk wordt gemaakt met de daarbij behorende voorzieningen.

Tot slot wordt bij de herinrichting ingezet op de toepassing van een mix van inheemse soorten bomen, struiken en/of (duin)planten die bijdragen aan de versterking van de ecologische waarden in het gebied (voor vleermuizen, bijen en vlinders e.d.). Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken uit het coalitieakkoord 2018.

4.6.3 Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming heeft de bescherming van planten- en diersoorten uit de Flora- en faunawet overgenomen. De Wet natuurbescherming gaat ervan uit dat zonder uitdrukkelijke toestemming geen schade mag worden toegebracht aan beschermde dieren of planten. Dit betekent dat het gaat om het effect van een handeling op beschermde soorten.

De wet kent een drie aparte beschermingsregimes voor:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn;
3. andere soorten' die vanuit nationaal oogpunt zijn beschermd.

Hierbij zijn enkele wijzigingen geweest in welke soorten beschermd zijn. De Wet natuurbescherming legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de wijze en het tijdstip van uitvoering van bouwplannen waarbij men rekening houdt met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen en waardoor dieren niet onnodig worden verontrust. Ook legt de Wet natuurbescherming een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de algemene beschermde soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling, voor andere soorten die strenger zijn beschermd (Meermuizen, vogels, eekhoorns) kan onder voorwaarden een ontheffing worden aangevraagd.

Conclusie en betekenis voor het plangebied:

Door het bureau Ecoresult is hiervoor een Quick Scan uitgevoerd (zie Bijlage 5 Quick scan plangebied Duinstraat-Scheveningseweg) waar in de voorgaande twee paragrafen en in de volgende paragraaf hierop nader wordt ingegaan.

Door middel van een oriënterend bronnen- en veldonderzoek is onderzocht of de voorgenomen ontwikkelingen in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) kunnen leiden tot:

- Overtreding van verbodsbepalingen voor (potentieel) aanwezige soorten flora en fauna;
- Een (significant) negatief effect op instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000 gebieden;
- Een (significant) negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of een negatief effect op anderzijds beschermde natuurgebieden op provinciaal niveau (o.a. bijzondere provinciale natuurgebieden, bijzondere provinciale natuurgebieden, bijzondere provinciale landschappen, belangrijke weidevogel gebieden in het kader van de Verordening Ruimte.

Beschermde soorten

1. Algemene vogels en categorie 5 soorten.

Het plangebied is geschikt voor voortplantingsplaatsen van vogelsoorten waarvan de nesten (in dit geval) niet jaarrond beschermd zijn. In gebruik zijnde nesten mogen in principe nooit worden verstoord. Door buiten het broedseizoen (grootweg 15 maart - 15 augustus) te werken zijn schadelijke effecten op nesten van algemene vogels te voorkomen.

- Verkennend veldonderzoek

Het plangebied is ongeschikt voor vogels met jaarrond vaste rust- en verblijfplaatsen in gebouwen en bomen. Bebouwing is in het plangebied enkel aanwezig in de vorm van twee kiosken. Rondom het plangebied is bebouwing aanwezig die matig geschikt is voor gierzwaluw. Beide kiosken zijn ongeschikt voor gebouw bewonende vogels. Spleten, dakpannen of anderzijds aanwezige holten zijn in de bebouwing afwezig waardoor aanwezigheid van vogels met jaarrond beschermde nesten is uitgesloten. In de aanwezige bomen zijn geen boomholten aangetroffen en zijn geen boomnesten aanwezig die door boom bewonende vogels met jaarrond beschermde nesten gebruikt kunnen worden. Het plangebied is ongeschikt als foerageergebied voor uilen en roofvogels. Het plangebied ligt te midden van het stedelijk gebied van Den Haag en bestaat nagenoeg volledig uit verhardingen.

- Niet jaarrond beschermde nesten

Het plangebied is potentieel geschikt voor nieuwe nesten van niet jaarrond beschermde vogels. In de bomen kunnen eksters of zwarte kraaien een nest bouwen. Ten tijde van het veldbezoek zijn in het plangebied geen boomnesten aangetroffen.

- Algemene broedvogels

Het plangebied is potentieel geschikt als voortplantingsplaats voor algemene vogels (boombroeders). Verscheidene andere algemene vogels zijn waargenomen in en om het plangebied tijdens het veldbezoek: stadsduif, houtduif

Conclusie effectbeoordeling en toetsing

Het plangebied is ongeschikt voor nestplaatsen of als essentieel functioneel leefgebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten in gebouwen en bomen. Eventuele verblijfplaatsen in de bebouwing rondom het plangebied worden door de werkzaamheden niet aangetast of dusdanig verstoord dat de functionaliteit niet behouden zal blijven. Het plangebied is potentieel geschikt als voortplantingsplaats voor algemene vogels. Nesten van algemene vogels vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van de wet. Tijdelijke schadelijke effecten door uitvoering van de werkzaamheden op bezette nesten van algemene vogels zijn onder andere te voorkomen (in gebruik zijnde vogelnesten mogen in principe nooit worden verstoord) door buiten het broedseizoen te werken (buiten grofweg de periode 15 maart – 15 augustus).

2. Soorten Habitatrichtlijn.

Het plangebied is ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen of essentieel functioneel leef gebied voor habitatrichtlijnsoorten. Er hoeft geen aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden getroffen.

- Vleermuizen

Het plangebied is ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouw bewonende vleermuizen. De enige bebouwing binnen het plangebied betreft twee kiosken. Beide kiosken hebben geen openingen waar vleermuizen van gebruik kunnen maken. De muren bestaan uit glas, metaal en gladde platen. Het dak bestaat uit plat dak zonder openingen. Eén van de kiosken heeft aan de buitenzijde gelakte houten gevelplaten. Achter deze platen is geen ruimte aanwezig. De kiosken zijn rondom volledig verlicht door directe instraling van lantaarnpalen. Het plangebied is ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen van boom bewonende vleermuizen. Bomen zijn aanwezig echter zijn in geen van de bomen holten aanwezig die door vleermuizen gebruikt kunnen worden. Het plangebied is ongeschikt als essentiële vliegroute of als essentieel foerageergebied. Een doorlopende (en donkere) groenstructuur is in het plangebied niet aanwezig.

De hogere bomen aan de oostzijde van het plangebied zijn onderdeel van een groter foerageergebied voor vleermuizen dat zich steekt langs de Scheveningseweg en aansluit op de Scheveningse Bosjes. Het plangebied betreft echter de uiterste uitloper van de bomenlaan langs de Scheveningseweg. De bomenrij sluit richting het noordwesten niet aan op een andere groenstructuur, watergang of andere vliegstructuur. Van de 31 te kappen bomen in het plangebied vallen 8 bomen binnen het aangegeven foerageergebied. Deze worden binnen de begrenzing van de structuur herplant met nieuwe aanplant, op de huidige locatie van de trambaan langs de Scheveningseweg (zie afbeelding 19). De 8, binnen deze structuur aanwezige bomen, die gekapt worden hebben door de zeer geringe oppervlakte en de ligging van het plangebied ten opzichte van het overige functioneel leefgebied op zichzelf geen essentiële functie voor vleermuizen. De nieuwe aanplant biedt in de beginfase niet dezelfde waarde als de huidige aanwezige bomen maar zorgt wel voor behoud van oppervlakte van de foerageerstructuur op lange termijn.

- Overige Habitatrichtlijn soorten

Het plangebied is ongeschikt voor andere volgens het bronnenonderzoek in de omgeving aanwezige habitatrichtlijnsoorten. In het plangebied is geen open water of zijn poelen aanwezig waardoor aanwezigheid van rugstreeppad, boomkikker, roedmeesterpad, poelkikker, bruinvis, potvis, gewone vinvis, bulrug, gevlekte witsnuitlibel, kamsalamander, griend en bruinvis is uitgesloten. Open zand of

half open bos als geschikt leefgebied voor zandhagedis is niet aanwezig.

Conclusie effectbeoordeling en toetsing

Het plangebied is ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen of essentieel functioneel leefgebied voor habitatrichtlijnsoorten. Er hoeft geen aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen uitgevoerd te worden.

3. Nationaal beschermde soorten.

Het plangebied is ongeschikt voor nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Zuid-Holland geen vrijstelling geldt. Het plangebied is ongeschikt voor Nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Zuid-Holland een vrijstelling geldt. Een incidenteel passerend dier is niet uitgesloten maar blijvend habitat is afwezig. Aanvullend onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht. Dit houdt in dat indien mogelijk schadelijke effecten op verschillende soorten muizen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen. Te denken valt aan het werken in één richting waarbij de dieren een vlucht mogelijkheid hebben.

- **Vaatplanten**

Het groen in het plangebied bestaat enkel uit gazon, plantenbakken met sierplanten en bomen. Het plangebied is verder volledig verhard. Oude stenen muren zijn niet aanwezig. Geschikt habitat voor muurbloem, schubvaren, glad biggenkruid, rozenkransje en stofzaad is derhalve niet aanwezig.

- **Grondgebonden zoogdieren**

Voortplantings- en vaste rust- en verblijfplaatsen en functioneel leefgebied van edelhert, waterspitsmuis, boommarter, steenmarter, damhert, eekhoorn, grijze zeehond en gewone zeehond zijn op basis van het beschikbare leefgebied uitgesloten. In het plangebied is geen bos, open water of half open landschap aanwezig. In de aanwezige bomen zijn geen boomholten aanwezig voor boommarter. Het plangebied betreft een druk kruispunt en is nagenoeg volledig verhard. Daarnaast is aanwezigheid van bovenstaande soorten in stedelijk gebied redelijkerwijs uitgesloten. Het plangebied is tevens ongeschikt voor Nationaal beschermde soorten zoogdieren waarvoor in Zuid-Holland een provinciale vrijstelling geldt. Een incidenteel passerend dier (egel, muizen) is niet uitgesloten echter is geen blijvend habitat aanwezig. Het plangebied betreft een druk kruispunt en is nagenoeg volledig verhard.

- **Amfibieën en reptielen**

Het plangebied is ongeschikt voor de volgens het bronnenonderzoek in de omgeving aanwezige alpenwatersalamander, vuursalamander en vinpootsalamander. In het plangebied ontbreekt geschikt leefgebied in de vorm van open water of poelen. Het plangebied is tevens ongeschikt voor Nationaal beschermde soorten amfibieën waarvoor in Zuid-Holland een provinciale vrijstelling geldt. Een incidenteel passerend dier is niet uitgesloten maar geschikt habitat is niet aanwezig.

Conclusie effectbeoordeling en toetsing

Het plangebied is ongeschikt voor Nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Zuid-Holland een vrijstelling geldt. Een incidenteel passerend dier is niet uitgesloten maar blijvend habitat is afwezig. Aanvullend onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht. Dit houdt in dat indien mogelijk schadelijke effecten op verschillende soorten muizen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen. Te denken valt aan het werken in één richting waarbij de dieren een vlucht mogelijkheid hebben.

4.6.4 Bescherming bossen

In 1998 zijn de Haagse grote groengebieden buiten de zogenaamde "bebouwde kom Boswet" (Rv 57 - 1998, RIS 021312) en daarmee onder de werking van de Boswet geplaatst. Deze gebieden vallen per 1 januari 2017 onder de werking van de Wet natuurbescherming. Dit betekent dat duurzame instandhouding van het bos is verzekerd en wat bos is ook bos moet blijven. Financiële tegemoetkomingen (subsidies) van Rijk en Provincie zijn mogelijk. Bescherming vindt plaats door middel van een meldings- en herplantingsplicht.

4.6.5 De Wet natuurbescherming: meld- en herplantingsplicht

Gezien het goed functionerende systeem onder de Boswet, is ook in de Wet natuurbescherming gekozen voor de meld- en herplantingsplicht voor het vellen van houtopstanden. Houtopstanden die onder de werking van de Wet natuurbescherming vallen, mogen alleen worden gekapt als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Allereerst moet de kap van te voren worden gemeld. Voor dunningen is de meldings- en herplantingsplicht niet van toepassing. Anders dan onder de Boswet moet de kap vanaf 1 januari 2017 worden gemeld bij Gedeputeerde Staten van de provincie. Provinciale staten kunnen bij verordening regels stellen over de melding en bepalen welke gegevens moeten worden verstrekt, de termijn en de wijze waarop moet worden gemeld en over de wijze waarop moet worden herbeplant. Na de (gemelde) kap dient de eigenaar van het bos ervoor te zorgen dat drie jaar na het kappen van het bos, hetzelfde areaal bos aanwezig is in de vorm van jonge beplanting. Het herbeplanten van het perceel kan plaatsvinden door aanplant, bezaaiing, natuurlijke verjonging of op andere wijze realiseren van een nieuwe houtopstand.

4.6.6 Houtopstanden

Ook voor de reikwijdte van te beschermen houtopstanden is in de Wet natuurbescherming grotendeels aangesloten op de Boswet. Wederom geldt de meld- en herplantingsplicht voor houtopstanden van 10 are en groter en een bomenrij van 20 bomen. De term 'houtopstand' is gedefinieerd als een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend. Niet voor alle houtopstanden die aan deze vereisten voldoen, geldt de meld- en herplantingsplicht. Net zoals onder de werking van de Boswet zijn bomen op erven en tuinen en een rij wilgen of populieren op of langs landbouwgronden uitgezonderd. Ook is in de Wet natuurbescherming gedacht aan de praktische problemen bij de productie van hout als biomassa. Populieren, wilgen, essen of elzen die zijn bedoeld voor de productie als houtige biomassa zijn uitgezonderd van de meld- en herplantingsplicht indien ten minste eens per tien jaar wordt geoogst, de beplanting na 1 januari 2013 is aangelegd en aan bepaalde beplantingseisen is voldaan. Italiaanse populieren, linden, paardenkastanjes en treurwilgen worden vanaf 1 januari 2017 (in tegenstelling tot voorheen onder de Boswet) wél beschermd.

4.6.7 Bebouwde kom

De Wet natuurbescherming beschermt geen houtopstanden binnen de bebouwde kom. De grens van de bebouwde kom ligt, wordt bepaald door de gemeenteraad. Anders dan de naam wellicht doet vermoeden, gaat het hier niet om de grens van de bebouwde kom op grond van de Wegenverkeerswet. Aangezien de gemeente op 1 januari 2017 nog geen (nieuwe) komgrens op grond van de Wet natuurbescherming heeft vastgesteld geldt volgens artikel 9.9 van de Wet natuurbescherming de komgrens zoals die is vastgesteld onder de Boswet (RIS 021312).

4.6.8 Betekenis natuurbescherming voor dit plangebied

In het plangebied zijn geen gronden door de gemeenteraad aangewezen als "bebouwde kom". Dit betekent dat nergens in het plangebied de bestemming Bos wordt toegekend.

4.7 Bodem

Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) regels zaken rond bodembescherming en bodemsanering.

Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

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

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

Bodemonderzoek

Bij de omgevingsdienst Haaglanden is voor de locatie het volgende vooronderzoek bekend:

'Historisch onderzoek Lijn 1 (Frankenslag tot Circusplein) te Den Haag' (opgesteld door Ingenieursbureau Den Haag, met lbdH: 95019094-2015149 van 18 november 2015). Dit onderzoek is onder kenmerk ODH-2015-00736247 d.d. 24 november 2015 als voldoende beoordeeld. Er is geen verkennend bodemonderzoek op de locatie uitgevoerd. In verband met de wijziging naar een gevoeliger bestemming en de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen (Wabo) voor een verblijf bestemd voor mensen dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 te worden uitgevoerd. Indien er een vermoeden is van het voorkomen van asbest, dient tevens een onderzoek te worden uitgevoerd conform de NEN 5705.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt een infrastructurele wijziging mogelijk en voorts is er een reservering opgenomen voor verplaatsing van de kiosk aan de Scheveningseweg 249 naar de Scheveningseweg 237a. Met inachtnaam van voorgaande vooronderzoek en aandachtspunt vormt dit thema geen belemmering voor een verdere planvorming.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bestaande situatie (hoofdstuk 2), het beleidskader (hoofdstuk 3) en de milieukwaliteitseisen (hoofdstuk 4) uiteengezet. Dit diende ertoe om de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen voor het bestemmingsplan. In paragraaf 5.2 wordt het plan beschreven en in paragraaf 5.3 worden de in het plan opgenomen ontwikkelingen aangegeven. Aan de hand hiervan wordt in paragraaf 5.5 een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen gemaakt. Met deze keuze kan de opzet van het bestemmingsplan in paragraaf 5.6 en de bestemmingen globaal beschreven worden.

5.2 Beschrijving van het plan

5.2.1 Huidige situatie en maatregelen

Het kruispunt Duinstraat - Scheveningseweg is een belangrijke kruising in Scheveningen, zowel voor lokaal verkeer als voor verkeer tijdens evenementen en stranddagen. De capaciteit van het bestaande kruispunt is niet meer toereikend voor de verwerking van het huidige en toekomstige verkeer. Bovendien is er weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Op 15 december 2017 heeft het college besloten over de vrijgave inspraak herinrichting Prins Willemstraat kruising Duinstraat Scheveningseweg (RIS 298665).

Op 28 juni 2018 heeft de gemeenteraad besloten tot de herinrichting van deze kruising. De bestaande kruising met verkeerslichten zal komen te vervallen en daarvoor in de plaats zal een rotonde worden aangelegd. Een rotonde draagt bij aan het bevorderen van de doorstroming van het auto- en fietsverkeer. Daarbij zorgt een rotonde voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

5.3 Ontwikkelingen

Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg maakt de volgende ontwikkelingen mogelijk:

5.3.1 Ontwerp Duinstraat - Scheveningseweg

De rotonde heeft één rijstrook voor het autoverkeer. Door het toepassen van een rotonde wordt het weer mogelijk om vanaf de Scheveningseweg de Duinstraat in te rijden. In de huidige situatie is deze beweging niet toegestaan. Vanwege de nieuwe supermarkt met ondergrondse parkeergarage op de hoek van de Badhuisstraat zal op het eerste deel van de Badhuisstraat over een lengte van ongeveer 20 meter tweerichtingsverkeer (voor motorvoertuigen) mogelijk worden gemaakt. Hierdoor kan het autoverkeer dat de parkeergarage verlaat de kortste weg richting rotonde nemen. De rest van de Badhuisstraat blijft eenrichtingsverkeer richting Scheveningen Centrum, met uitzondering voor fietsers. Tussen deze supermarkt en de toegang naar de ondergrondse parkeergarage ligt de Hoge Prins Willemstraat. Deze zal de huidige functie behouden en aansluiten op de Badhuisstraat. Ook voor de Hoge Prins Willemstraat geldt dat het autoverkeer dat deze straat verlaat de kortste weg richting rotonde kan nemen.

Om de rotonde ligt een vrijliggend fietspad in één richting met de fiets in de voorrang. Het fietsverkeer wordt geregeld waar deze het doorgaande tramspoor van lijn 1 kruist. Verder zal de rotonde op alle armen worden voorzien van oversteekplaatsen voor voetgangers (zebrapaden). Waar de voetgangersbewegingen het doorgaande tramspoor van lijn 1 kruisen, worden tramwaarschuwingslichten geplaatst.

Om de tramhaltes aan de nieuwe ontwerpeisen voor toegankelijkheid te laten voldoen, dienen de tramsporen tussen de Duinstraat en de Kanaalweg in oostelijke richting te worden verschoven. Dit heeft tot gevolg dat de ligging van de sporen, inclusief wissels, op de kruising van de Duinstraat met de

Scheveningseweg zal worden aangepast. De combinatie van een tram en een rotonde vereist bijzondere voorzieningen. De doorgaande tram vanaf de Prins Willemstraat naar de Scheveningseweg (exploitatiepoor van tramlijn 1) wordt beveiligd met verkeerslichten op de kruisende auto- en fietsbewegingen. Op de kruisende voetgangersbewegingen staan tramwaarschuwingslichten. De afslaan trambeweging naar de Duinstraat is geen exploitatiepoor, maar een calamiteiten- en in-/uitrukpoor. Door het beperktere gebruik is hier niet op alle kruisende bewegingen beveiliging noodzakelijk. De kruisende fiets- en voetgangersstroom bij de Duinstraat zal ongeregeld worden gelaten. Het langzaam verkeer heeft hier voorrang op de afslaan tram en het zicht is goed. Daarom is ervoor gekozen deze beweging niet te beveiligen door middel van verkeerslichten. De huidige bushalte in de Prins Willemstraat wordt verplaatst naar de Duinstraat. Hierdoor ontstaat er in de Prins Willemstraat ruimte voor parkeren en groen.

Als gevolg van het ruimtebeslag van de rotonde zullen de halteperrons van de halte Duinstraat meer richting Kanaalweg worden verplaatst met behoud van huidige doorsteek voor fietsers tussen de kerk en de Helmstraat. De tramhaltes zelf worden opgewaardeerd naar RandstadRail-kwaliteit.

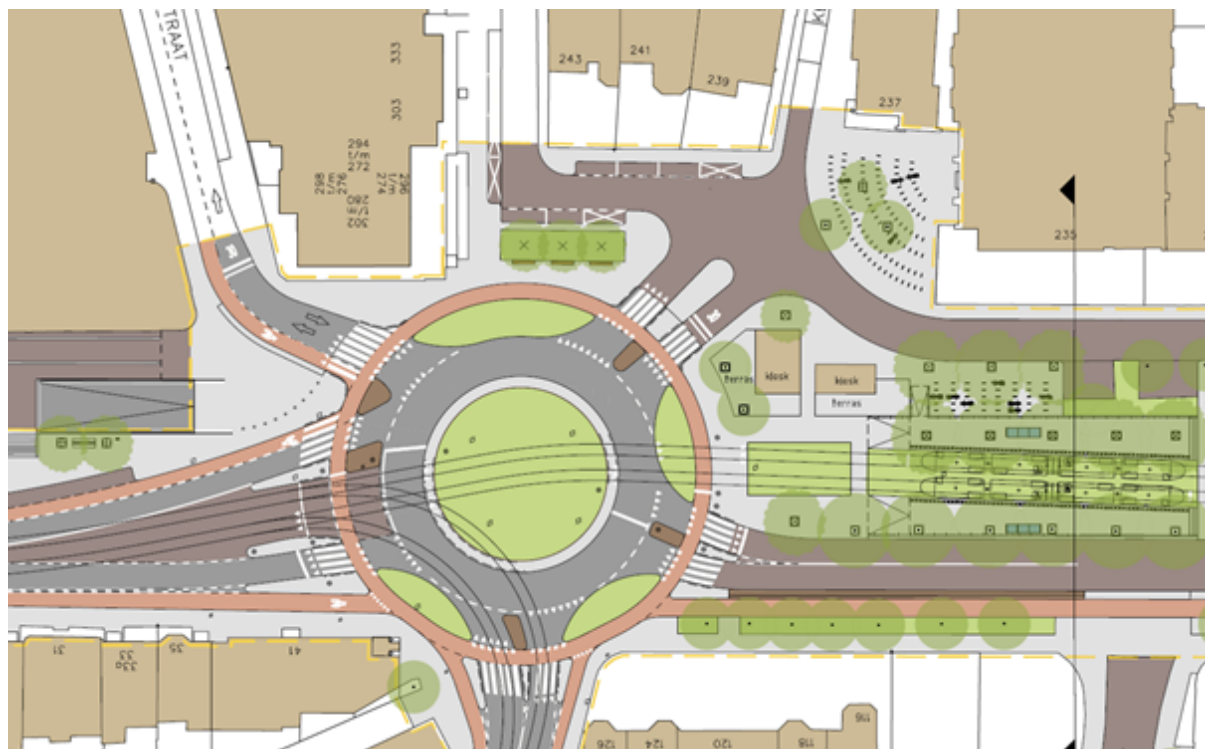
Door het grotere ruimtebeslag van de rotonde is herinrichting van de openbare ruimte ten noorden van de tramlijn noodzakelijk. Als gevolg daarvan zullen er hier parkeerplaatsen verloren gaan. In het gebied rond de Prins Willemstraat en ten noorden van de Scheveningseweg aan de zijde van de kerk is momenteel sprake van parkeerregulering. Onlangs is ook betaald parkeren in het gedeelte ten zuidwesten van de Duinstraat en Scheveningseweg ingevoerd. Dit moet ervoor zorgen dat bezoekers (toeristen) zoveel mogelijk in de garages parkeren en daarmee de druk op straat wordt verlicht. Overigens wijst een recente parkeerdrukmeting uit dat hier binnen het gebied de meeste onbenutte parkeerruimte zit. Waar elders in het gebied de bezetting 90% tot 100% is, zijn aan de Hoge Scheveningseweg niet meer dan 50% van de parkeerplaatsen bezet. De totale parkeerdruk in het plangebied blijft na de herinrichting weliswaar hoog en stijgt van 87% naar 88%.

Op te heffen parkeerplekken:

Routedeel mutatie Prins Willemstraat	-5	Toelichting Door realisatie van fietsstroken komen parkeerplaatsen te vervallen. In overleg met bewoners is gekozen voor smalle fietsstroken, waardoor het verlies beperkt blijft.
Kruispunt Duinstraat - Scheveningseweg	-20	Groter ruimtebeslag van rotonde kost parkeerplaatsen. Ook het creëren van ruimte voor fietsparkeren aan de Hoge Scheveningseweg gaat ten koste van autoparkeren.

In de zone tussen het Stadsdeelkantoor en de H. Antonius Abtkerk zal de verkeerssituatie als gevolg van de aanleg van de rotonde veranderen. Vanaf de rotonde komt er één aansluiting richting de Kerklaan met een aftakking richting Ooststraat en een aftakking richting "hoge" Scheveningseweg, Hierdoor zal onder andere het plein voor de Franse School (Lyceé Vincent van Gogh) wijzigen. Op het voorplein van de Franse school en in de groenstrook bij de tram zijn in het ontwerp 280 fietsparkeerplaatsen gepland. Op het plein voor de school kunnen zo'n 200 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Langs het groen en langs de trambaan kunnen nog 80 aanvullende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit plein voor de ingang van het Lyceé Vincent van Gogh is overigens voor een groot deel niet in eigendom van de gemeente, maar van de Franse school. In overleg met de school is afgesproken dat dit plein, ondanks de afwijkende eigendomssituatie, als onderdeel van de openbare ruimte wordt ingericht, zoals nu ook het geval is. Ten slotte worden op verzoek van de school in verband met de veiligheid nog maatregelen in de vorm van palen/aanrijbeveiliging aan de rand van het plein in de bocht geplaatst.

In dit projectdeel zijn op dit moment twee kiosken aanwezig, waarvan er één niet op de huidige locatie kan blijven. Het gaat om de kiosk gelegen aan de Scheveningseweg 249. In het voorontwerp is in de directe nabijheid een ruimtereservering gemaakt waar deze kiosk naartoe verplaatst kan worden.

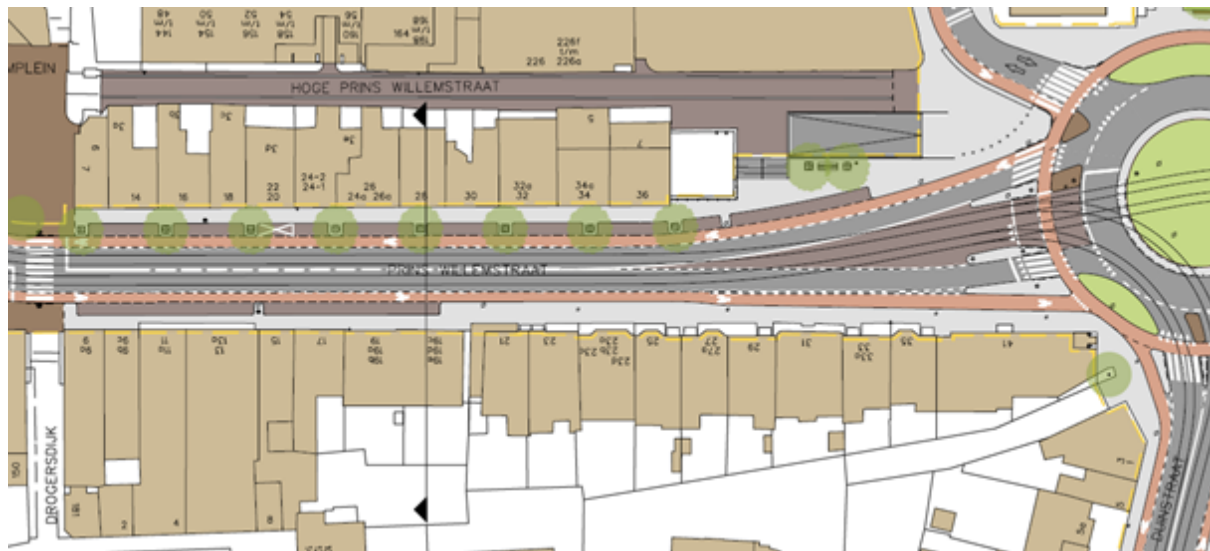


Afbeelding 20: rotonde Duinstraat - Scheveningseweg

5.3.2 Ontwerp Prins Willemstraat

Naast de aanleg van een rotonde op de kruising Duinstraat-Scheveningseweg wordt ook de Prins Willemstraat opnieuw ingericht. Deze straat maakt onderdeel uit van de sterfietsroute naar Scheveningen Dorp. Op deze straat zijn in de oorspronkelijke situatie geen fietsvoorzieningen aanwezig. In het kader van de herinrichting van de Prins Willemstraat zullen fietsstroken worden aangebracht met een breedte van 1,50 meter. De bestaande parkeerstroken kunnen daardoor niet gehandhaafd blijven en zullen meer richting de gevels van de Prins Willemstraat worden verplaatst, waarbij de parkeerplekken aan de zijde met de even huisnummers tussen de bomen komen te liggen. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen. De huidige bushalte in de Prins Willemstraat wordt verplaatst naar de Duinstraat waardoor er in de Prins Willemstraat juist weer ruimte voor parkeren en groen ontstaat. Per saldo worden er in de Prins Willemstraat 5 parkeerplaatsen minder aangelegd. Langs de Prins Willemstraat voorziet het ontwerp in trottoirs van minimaal 2 meter breed.

Op de hoek van de Duinstraat en de Prins Willemstraat, is een strook grond aanwezig dat onderdeel is van het trottoir, maar niet in eigendom is van de gemeente. Deze strook behoort toe aan de daar gevestigde apotheek. De eigenaar heeft geen bezwaar deze strook grond op eenzelfde manier in te richten, als de daar aanwezige gemeentegrond.



Afbeelding 21: Prins Willemstraat

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) is een instrument voor zorgvuldig, efficiënt en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. De Ladder geeft daarmee invulling aan het ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. De regeling vindt u in artikel 3.1.6 Bro. Daarvoor kan de nieuwe Handreiking Ladder worden gehanteerd, vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het tweede lid luidt als volgt:

2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het vierde lid luidt als volgt:

4. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan, bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Functies

Naast de functies wonen, winkels, kantoren en bedrijventerrein, kan een nieuwe stedelijke ontwikkeling gaan over overige stedelijke functies, een groot scala van functies met een zekere omvang. Als een plan met overige functies wordt aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling, dan moet de Ladder worden toegepast. Bij het bepalen of en hoe de Ladder moet worden toegepast zijn voor de opgenomen ontwikkelingen in dit plan de volgende aspecten van belang:

- Is er sprake van een ('nieuwe') stedelijke ontwikkeling?
- Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?
- Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

De Laddertoets geldt alleen voor 'nieuwe stedelijke ontwikkelingen'. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte.

In het tweede kwartaal van 2018 heeft de gemeenteraad besloten tot de herinrichting van deze kruising. De bestaande kruising met verkeerslichten zal komen te vervallen en daarvoor in de plaats zal een rotonde worden aangelegd. Een rotonde draagt bij aan het bevorderen van de doorstroming van het auto- en fietsverkeer. Daarbij zorgt een rotonde voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Voor een uitgebreide beschrijving van de voorgenomen ontwikkelingen wordt verwezen naar hoofdstuk 5.3 Ontwikkelingen.

Functies die volgend uit jurisprudentie gevormd onder de (oude) Ladder, niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling worden beschouwd, zijn hierin o.a. infrastructuur. Gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, wordt de in het plan voorziene weg niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro.

Gezien de strekking van dit bestemmingsplan is motivering volgens de Ladder niet nodig.

5.4.2 Duurzaamheidsbeleid

Duurzaamheid

De raad heeft tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2017-2020 een motie aangenomen om het effect van milieu en klimaat in beeld te brengen bij raadsvoorstellen. Dat betekent dat er in voorstellen die het fysieke domein betreffen een duurzaamheidsparagraaf opgenomen moet worden.

Leefbaarheid: Schone, hele, veilige stad

Het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde zorgt voor een verbetering van de (verkeers)veiligheid, omdat daarmee het aantal potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers wordt teruggebracht en de verkeerssnelheid wordt verlaagd. Verder worden conform gemeentelijk beleid binnen het projectgebied ondergrondse restafvalcontainers (orac's) geplaatst. Hierdoor verdwijnt de vuilniszak uit het straatbeeld en blijft de openbare ruimte schoon. Tenslotte zal er bij de herinrichting nieuwe openbare verlichting worden gerealiseerd welke zorgt voor een (sociale) veilige openbare ruimte.

Klimaatbestendige, waterbestendige stad

In het ontwerp wordt de hoeveelheid verharding ten opzichte van de huidige situatie teruggebracht. Het verschil zit er vooral in, dat het midden van de rotonde en het gedeelte tussen de rotonde en het fietspad onverhard (groen) worden. In de huidige situatie bestaat het gebied uit verharding (asfalt en klinkers). De vrije trambaan op de Scheveningseweg blijft groen. Meer groen zorgt voor verkoeling tijdens hete perioden. Ook wordt het regenwater beter vastgehouden.

Duurzame mobiele stad

Binnen de Haagse Nota Mobiliteit wordt ingezet op het stimuleren van schone vervoerswijzen, zoals langzaam vervoer (fiets en voetganger) en openbaar vervoer. In dit ontwerp worden voor deze

modaliteiten aanzienlijke verbeteringen getroffen. Voor het openbaar vervoer betreft dat allereerst het geschikt maken voor nieuw trammaterieel. Dit materiaal is breder dan het huidige trammaterieel en heeft daardoor een grotere vervoerscapaciteit. Daarbij verhoogt het nieuwe trammaterieel het comfort van de reizigers. Voor fiets betreft het de realisatie van fietsvoorzieningen op de Prins Willemstraat, die onderdeel uitmaakt van de sterroute naar Scheveningen. Deze ontbreken in de huidige situatie. Het betreft fietsstroken met een breedte van 1,50 meter. Ook de rotonde is een grote verbetering voor fietsers. Deze wordt uitgevoerd met een vrijliggend fietspad, in rood asfalt met de fiets in de voorrang. Dit verhoogt het comfort op de kruising aanzienlijk. Verder worden er voldoende fietsparkeerplaatsen van goede kwaliteit met aanbindmogelijkheid gerealiseerd. Voor voetgangers zullen op de rotonde op alle armen oversteekplaatsen (zebrapaden) worden gerealiseerd.

Aantrekkelijke stad

Groen en vooral bomen vormen een belangrijk onderdeel van de uitstraling van de Scheveningseweg. In het kader van dit project wordt getracht de bomenstructuur zo veel mogelijk in tact te laten.

Uit de bomenbalans blijkt dat in het plangebied 30 bomen zullen worden gekapt en 1 kan worden verplant. Er zullen 34 nieuwe bomen worden aangeplant zowel binnen als direct grenzend aan het plangebied, waarvan 10 langs de Scheveningseweg, 16 binnen het projectgebied en 8 langs de Prins Willemstraat (zie Bijlage 10 Bomenplan). De positieve bomenbalans is daarmee 5.

Biodiversiteit

In het kader van biodiversiteit is een flora en faunaonderzoek gedaan. Hieruit bleek dat voor wat betreft de Wet natuurbescherming dat op basis van de afstand tot het plangebied en de aard van de werkzaamheden op voorhand valt uit te sluiten dat de activiteiten de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zullen aantasten. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing of vergunning is niet nodig.

Voor wat betreft de Verordening ruimte in uit het onderzoek gebleken dat Op basis van de afstand tot het plangebied en de aard van de werkzaamheden op voorhand uit te sluiten valt dat de activiteiten negatieve effecten hebben op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Stedelijke Groene Hoofdstructuur en Belangrijke weidevogelgebied. Aanvullend onderzoek is ook hiervoor niet noodzakelijk. Ook het aanvragen van een vergunning is niet nodig.

In het kader van de Beschermde soorten is vanuit de Vogelrichtlijn gebleken dat Het plangebied geschikt is voor voortplantingsplaatsen van vogelsoorten waarvan de nesten (in dit geval) niet jaarrond beschermd zijn. In gebruik zijnde nesten mogen in principe nooit worden verstoord. Door buiten het broedseizoen (grofweg 15 maart - 15 augustus) te werken zijn schadelijke effecten op nesten van algemene vogels te voorkomen. Hier zal in de uitvoering rekening mee worden gehouden.

Verder is in dat kader gebleken dat het plangebied ongeschikt is voor vaste rust- en verblijfplaatsen of essentieel functioneel leefgebied voor habitatrichtlijnsoorten. Er hoeft derhalve geen aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen uitgevoerd te worden.

Ook is het plangebied ongeschikt voor nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Zuid-Holland al of geen vrijstelling geldt. Een incidenteel passerend dier is niet

uitgesloten maar blijvend habitat is afwezig. Aanvullend onderzoek naar deze soorten is dan ook niet noodzakelijk. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht. Dit houdt in dat indien mogelijk schadelijke effecten op verschillende soorten muizen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen. Te denken valt dan aan het werken in één richting waarbij de dieren een vlucht mogelijkheid hebben.

Klimaat/Energietransitie/CO²-balans

Het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde voor een betere doorstroming van het autoverkeer en daarmee tot minder uitstoot. Verder is er veel aandacht voor groen in dit project (zie ook bij: 'Aantrekkelijke stad').

5.4.3 Gebiedsgericht milieubeleid

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht Milieubeleid (2005). zie ook .

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie 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.

Het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg behoort tot het gebiedstype Verkeersinfrastructuur. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieumambities richtinggevend.

Thema	Welk ambitietype?	Kwalitatieve uitwerking
Bodem	Basis	Bij de omgevingsdienst Haaglanden is voor de locatie het volgende vooronderzoek bekend: 'Historisch onderzoek Lijn 1 (Frankenslag tot Circusplein) te Den Haag' (opgesteld door Ingenieursbureau Den Haag, met lbdH: 95019094-2015149 van 18 november 2015). Dit onderzoek is onder kenmerk ODH-2015-00736247 d.d. 24 november 2015 als voldoende beoordeeld. Er is geen verkennend bodemonderzoek op de locatie uitgevoerd. In verband met de wijziging naar een gevoeliger bestemming en de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen (Wabo) voor een verblijf bestemd voor mensen dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 te worden uitgevoerd. Indien er een vermoeden is van het voorkomen van asbest, dient tevens een onderzoek te worden uitgevoerd conform de NEN 5705. Het bestemmingsplan maakt een infrastructurele wijziging mogelijk en voorts is er een reservering opgenomen voor verplaatsing van de kiosk aan de Scheveningseweg 249 naar de Scheveningseweg 237a. Met inachtnaam van voorgaande vooronderzoek en aandachtspunt vormt dit thema geen belemmering voor een verdere planvorming.
Externe veiligheid	Basis	Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan voegt ook geen bestemmingen toe waarin (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt. Aangezien het plangebied niet binnen het invloedsgebied van enig risicobron ligt, is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet vereist. Toetsing aan het gemeentelijk beleid kan daarom eveneens achterwege blijven.

Geluid	Basis	In het plangebied of in de directe omgeving zijn geen spoorwegen aanwezig. Met lawaai van railverkeer hoeft geen rekening te worden gehouden. In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen aanwezig waarop aangewezen inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd. Op basis van de beschreven akoestische modellering uit het hiervoor uitgevoerde akoestisch onderzoek van 18 april 2018 (zie Bijlage 4 Akoestisch onderzoek) zijn de geluidsimmissie niveaus weergegeven en berekend. In de bijbehorende bijlagen zijn de rekenresultaten uit het model in detail beschreven en zijn de posities van de verschillende rekenpunten aangegeven. Daar waar uit de berekeningen volgt dat het geluidsimmissieniveau in de situatie lager is berekend dat de voorkeursgrenswaarde is deze, in overeenstemming met de systematiek van de Wet geluidhinder, op 48 dB gesteld. bij de berekening van de geluidbelasting door de Prins Willemstraat en de Scheveningseweg is de berekende geluidbelasting door het tramverkeer gesommeerd met de geluidbelasting door het wegverkeer. het verschil tussen de berekende geluidbelasting in de bestaande situatie en de toekomstige situatie bedraagt voor de omliggende woningen ten hoogste de in de volgende tabel weergegeven waarden. Voor zowel de Scheveningseweg als de Prins Willemstraat geldt dat de aanleg van de rotonde tot een toename van minder dan 1,5 dB leidt ten opzichte van de bestaande situatie. Daarmee is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
--------	-------	---

Lucht	Basis	Het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer en daarmee tot minder uitstoot. Verder is er veel aandacht voor groen in dit project. Groen en vooral bomen vormen een belangrijk onderdeel van de uitstraling van de Scheveningseweg. In het kader van dit project wordt getracht de bomenstructuur zo veel mogelijk in tact te laten. In totaal zullen 31 bomen worden gerooid en 25 nieuwe bomen worden geplant. Het verlies aan bomen wordt vooral veroorzaakt door de inpassing van de rotonde, de verschuiving van de sporen en de haltes Duinstraat en een andere invulling van de openbare ruimte in het gebied rondom de huidige kiosken. Compensatie van dit verlies aan bomen wordt gezocht in het project opwaardering Lijn 1, waarbij de beplanting op de gehele Scheveningseweg in samenspraak met belanghebbenden zal worden bezien. Voor een aantal recent geplante bomen langs de Hoge Scheveningse weg zal worden onderzocht of deze herplantbaar zijn. Met betrekking tot fijn stof PM10 blijkt uit dit rapport dat de ontwikkeling ten gevolge van het bestemmingsplan ten opzicht van de autonome ontwikkeling op alle plaatsten in het gebied een niet in betekenende mate invloed op de luchtkwaliteit heeft. De planbijdrage is kleiner of gelijk aan $[1,2] \mu\text{g}/\text{m}^3$. Een toetsing aan de grenswaarde kan daarom achterwege blijven. Met betrekking tot stikstofdioxide NO_2 blijkt dat de ontwikkeling die het bestemmingsplan voorstaat een niet in betekenende mate invloed heeft op de concentratie. De bijdrage is overal kleiner $[1,2] \mu\text{g}/\text{m}^3$. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, dragen niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (zie ook bijlage 2 van de Wet Milieubeheer) vormen geen beletsel voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen.
-------	-------	--

Mobiliteit	Basis	Binnen de Haagse Nota Mobiliteit wordt ingezet op het stimuleren van schone vervoerswijzen, zoals langzaam vervoer (fiets en voetganger) en openbaar vervoer. In dit ontwerp worden voor deze modaliteiten aanzienlijke verbeteringen getroffen. Voor het openbaar vervoer betreft dat allereerst het geschikt maken voor nieuw trammaterieel. Dit materiaal is breder dan het huidige trammaterieel en heeft daardoor een grotere vervoerscapaciteit. Daarbij verhoogt het nieuwe trammaterieel het comfort van de reizigers. Voor fiets betreft het de realisatie van fietsvoorzieningen op de Prins Willemstraat, die onderdeel uitmaakt van de steroute naar Scheveningen. Deze ontbreken in de huidige situatie. Het betreft fietsstroken met een breedte van 1,50 meter. Ook de rotonde is een grote verbetering voor fietsers. Deze wordt uitgevoerd met een vrij liggend fietspad, in rood asfalt met de fiets in de voorrang. Dit verhoogt het comfort op de kruising aanzienlijk. Verder worden er voldoende fietsparkeerplaatsen van goede kwaliteit met aanbindmogelijkheid gerealiseerd. Voor voetgangers zullen op de rotonde op alle armen oversteekplaatsen (zebra's) worden gerealiseerd. Parkeernormen volgens de Nota parkeernormen, dubbelgebruik parkeerplaatsen.
Schoon	Maximaal	In de Kadernota Openbare Ruimte (2004) zijn richtinggevende kwaliteitsniveaus voor de kwaliteit en onderhoud van de openbare ruimte gegeven: Residentiekwaliteit geldt voor de inrichting en onderhoud van de openbare ruimte van alle woon- en werkgebieden. Verder worden conform gemeentelijk beleid binnen het projectgebied ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) geplaatst. Hierdoor verdwijnt de vuilniszak uit het straatbeeld en blijft de openbare ruimte schoon. Zie verder Plantoelichting Voorontwerp Prins Willemstraat en kruispunt Duinstraat –Scheveningseweg (RIS 298665).
Water	Ambities per poldereenheid	Binnen het thema water zijn de volgende onderwerpen voor het plangebied van belang: waterkwantiteit, waterkwaliteit en ecologie, veiligheid en waterkering en afvalwater en riolering (zie paragraaf 3.5) Het plan heeft geen nadelige effecten op de waterkwaliteit.

Natuur	Basis	Door het bureau Ecoresult is hiervoor een Quick Scan uitgevoerd (zie Bijlage 5 Quick scan plangebied Duinstraat-Scheveningseweg) waarop in paragrafen 4.6.2 en 4.6.3 nader wordt ingegaan, hierna volgen hieruit de conclusies. <i>Gebiedsbescherming</i> Het meest dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Meijendel & Berkheide, gelegen ca. 1,7 km ten noordoosten van het plangebied. Invloeden (ook van buitenaf) mogen de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden niet in gevaar brengen. Negatief effect (door emissie, geluid, trilling of verlichting) op bovengenoemde gebieden valt uit te sluiten op basis van de afstand van deze gebieden tot het plangebied en de aard van de activiteiten die hier zullen plaatsvinden. Aanvullend (veld)onderzoek is niet noodzakelijk. Daarmee hoeft geen vergunning als bedoeld in artikel 2.7 van de Wnb te worden aangevraagd. <i>Groenbalans en aanvullende maatregelen</i> Uit de bomenbalans blijkt dat in het plangebied 30 bomen zullen worden gekapt en 1 kan worden verplant. Er zullen 34 nieuwe bomen worden aangeplant waarvan 10 langs de Scheveningseweg, 16 binnen het projectgebied en 8 langs de Prins Willemstraat (zie Bijlage 10 Bomenplan). De positieve bomenbalans is daarmee 5. Op 7 maart 2019 heeft Dienst Stadsbeheer voor zowel de huidige als na herinrichting van het plangebied de balans in verharding en groen in beeld gebracht (zie Bijlage 8 Groenbalans Duinstraat - Scheveningseweg. Hieruit blijkt dat het groen het areaal na herinrichting zal toenemen van 1045 m² naar 1287 m². Verder zal ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (zie afbeelding 1) voor de nieuwe situatie de bestemming Groen aan de groene trambanen en het hart van de rotonde worden toegekend waaraan tevens de gebiedsaanduiding ecologische verbindingszone (evz) wordt toegekend. Door deze wijze van bestemmen zal uitsluitend naast de bestemming groen, de functie voor tramverkeer mogelijk wordt gemaakt met de daarbij behorende voorzieningen. Tot slot wordt bij de herinrichting ingezet op de toepassing van een mix van inheemse soorten bomen, struiken en/of (duin)planten die bijdragen aan de versterking van de ecologische waarden in het gebied (voor vleermuizen, bijen en vlinders e.d.). Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken uit het coalitieakkoord 2018. <i>Verordening ruimte</i> Op basis van de afstand tot het plangebied en de aard van de werkzaamheden valt op voorhand uit te sluiten dat de activiteiten negatieve effecten hebben op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur en belangrijke weidevogelgebieden.
--------	-------	--

		Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk en het aanvragen van een vergunning is niet benodigd. <i>Beschermde soorten</i> Het plangebied is ongeschikt voor nestplaatsen of als essentieel functioneel leefgebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten in gebouwen en bomen. Eventuele verblijfplaatsen in de bebouwing rondom het plangebied worden door de werkzaamheden niet aangetast of dusdanig verstoord dat de functionaliteit niet behouden zal blijven. Het plangebied is potentieel geschikt als voortplantingsplaats voor algemene vogels. Nesten van algemene vogels vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van de wet. Tijdelijke schadelijke effecten door uitvoering van de werkzaamheden op bezette nesten van algemene vogels zijn onder andere te voorkomen (in gebruik zijnde vogelnesten mogen in principe nooit worden verstoord) door buiten het broedseizoen te werken (buiten grofweg de periode 15 maart – 15 augustus). <i>Soorten Habitatrichtlijn</i> Het plangebied is ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen of essentieel functioneel leefgebied voor habitatrichtlijnsoorten. Er hoeft geen aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen uitgevoerd te worden. <i>Nationaal beschermde soorten</i> Het plangebied is ongeschikt voor Nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Zuid-Holland een vrijstelling geldt. Een incidenteel passerend dier is niet uitgesloten maar blijvend habitat is afwezig. Aanvullend onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht. Dit houdt in dat indien mogelijk schadelijke effecten op verschillende soorten muizen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen. Te denken valt aan het werken in één richting waarbij de dieren een vlucht mogelijkheid hebben.
Klimaat	Maximaal	Het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde voor een betere doorstroming van het autoverkeer en daarmee tot minder uitstoot. Verder is er veel aandacht voor groen in dit project.

5.5 Keuze en verantwoording van bestemmingen

5.5.1 Het digitale bestemmingsplan

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

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting en is digitaal raadpleegbaar. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet

bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels.

De analoge verbeelding wordt, gelet op de aard en omvang van het plangebied, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:1000.

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de SVBP2012: Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 'van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012'. Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden, is de digitale verbeelding beslissend.

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

Op de bij het onderhavige bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste gegevens ingetekend. Er is daarbij onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond van het plangebied heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, op de digitale verbeelding wordt de informatie in een aparte deel van het scherm zichtbaar, op de analoge verbeelding al dan niet in combinatie met een letter, ter aanduiding van de bestemming en een getal dat de maximale toegestane (goot- en nok)hoogte en/of bebouwingspercentage aangeeft. Op deze wijze is het mogelijk om te zien welke bestemmingen zijn gegeven aan de gronden en opstellen binnen het plangebied. Elke op de verbeelding aangegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de plankaart. Aanduidingen geven dientengevolge, in samenhang met de regels, duidelijkheid over wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

Op de digitale en analoge verbeelding van de plankaart zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012, opgenomen. De waarde op de plankaart geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

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

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

5.5.2 Keuze en verantwoording van de bestemmingen

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
Ruimtelijk beleid	
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden.	De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft voor deze ontwikkeling niet te worden doorlopen. Zie voor een uitgebreidere uitleg hoofdstuk 5.4.1

De Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" zet in op een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk, goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur.	Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is in overeenstemming met het provinciaal beleid.
De Verordening Ruimte laat uitbreiding van detailhandel slechts toe op plekken die gelegen zijn binnen bestaande winkelconcentraties en kantoren binnen de bestaande haltes van het Zuidvleugelnet.	Het bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg maakt geen (uitbreiding van) detailhandel mogelijk.
De Structuurvisie / Haagse Verdichting / Agenda Ruimte voor de Stad houdt voor Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg in dat invulling wordt gegeven aan:	
dat langs doorgaande wegen en groen wordt uitgegaan van minimaal vijf bouwlagen.	In het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg komen geen wegen voor verdichting met een minimale bouwhoogte van 5 lagen in aanmerking
optoppen (dakopbouwen)	In het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg worden geen woningen mogelijk gemaakt.
verruiming van mogelijkheden voor bouwen van aan- en bijgebouwen;	In het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg worden geen woningen mogelijk gemaakt.
functiewijziging (ombouwen van kantoorgebouwen naar woningbouw);	In het plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg zijn geen gebouwen aanwezig die voor functiewijziging in aanmerking komen.
Plangebied Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg	
Stedenbouwkundig plan	Op 15 december 2017 heeft het college besloten over de vrijgave inspraak herinrichting Prins Willemstraat kruising Duinstraat Scheveningseweg (RIS 298665). Op 28 juni 2018 heeft de gemeenteraad besloten tot de herinrichting van deze kruising. De bestaande kruising met verkeerslichten zal komen te vervallen en daarvoor in de plaats zal een rotonde worden aangelegd. Een rotonde draagt bij aan het bevorderen van de doorstroming van het auto- en fietsverkeer. Daarbij zorgt een rotonde voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Zie voor een volledige beschrijving hoofdstuk 5.3.
Cultureel erfgoed	
Cultuur historische waarde	

De Erfgoedwet legt de verplichting op om in nieuwe bestemmingsplannen en bij wijziging van bestaande bestemmingsplannen met de archeologische waarden rekening te houden. Bestemmingsplannen moeten een juridische regeling bevatten die voldoende bescherming biedt tegen werkzaamheden die tot een verstoring van het bodemarchief zouden kunnen leiden.	De archeologisch waardevolle gebieden zijn geïnterpreteerd (zie paragraaf 2.3.2 Archeologie). De archeologische waarden worden in dit bestemmingsplan beschermd: de dubbelbestemming Waarde - Archeologie is gericht op behoud en bescherming van deze waarden. Voor bouwwerkzaamheden die de grond roeren zijn aanvullende bouwregels gesteld; voor werkzaamheden geen bouwwerken zijnde, die de grond roeren is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, verplicht gesteld. De archeologische dubbelbestemming, die volgens het huidige bestemming op dit gebied van toepassing is, moet gehandhaafd blijven. Dit houdt in dat bij bodemverstoringen groter dan 50m² en dieper dan 0,5 archeologisch onderzoek noodzakelijk kan zijn (dit ter beoordeling van de afdeling Archeologie). Voor het project zou dat mogelijk het geval zijn bij de bouw en sloop van kiosk gelegen aan de Scheveningseweg 249 en vervanging van de riolering.
De projectlocatie is gelegen binnen het gemeentelijk beschermd stadsgezicht Scheveningen - Dorp. Ingevolge de Monumentenverordening Den Haag moet in beginsel een bestemmingsplan worden vastgesteld ter bescherming van de cultuurhistorische waarden.	De dubbele bomenrijen van de Scheveningseweg eindigt momenteel ter hoogte van de H. Antonius Abtkerk. De verdere inrichting en het straatprofiel richting de Keizerstraat wordt voornamelijk bepaald door functionele verkeersafwikkelingen en bezit geen noemenswaardige cultuurhistorische waarde. Cultuurhistorische waarde is wel gelegen in de behouden gebleven historische gevelwanden langs het plangebied met hierin opgenomen een aantal beeldbepalende monumenten. Er zijn binnen het plangebied geen cultuurhistorische elementen aanwezig. Het opnemen van een beschermende regeling is daardoor niet noodzakelijk.
Water	
PM	Zie de beschreven waterparagraaf in hoofdstuk 3.5.
Groen	
Inzet is de Stedelijke Groen Hoofdstructuur (paragraaf Natuurbescherming) duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.	Op basis van de afstand tot het plangebied en de aard van de werkzaamheden valt op voorhand uit te sluiten dat de activiteiten negatieve effecten hebben op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur en belangrijke weidevogelgebieden. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk en het aanvragen van een vergunning is niet benodigd. Zie voor een volledige beschrijving hoofdstuk 4.6.2.
Verkeer en parkeren	

De Haagse Nota Mobiliteit hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen: buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfs- en woonstraten). Verblijfsgebied ten slotte is openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie	In het plangebied zijn de bestemmingen Verkeer - Straat, Verkeer - Verblijfsstraat en Verkeer - Verblijfsgebied. Het openbaarvervoer maakt met name gebruik van de straten die bestemd zijn Verkeer - Straat en Groen (tramlijn 1).
De nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" gaat mede in op het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte	In de regels van het bestemmingsplan is een parkeerregeling opgenomen. Omdat de komende jaren de mobiliteit en het autobezit blijven toenemen, zal de parkeerbehoefte en de druk daarvan op de openbare ruimte niet minder worden. Hiervoor is gericht beleid nodig. De Parkeernormen zijn aan de orde bij nieuw- en verbouw van vastgoed. Wanneer een omgevingsvergunning wordt aangevraagd toetst de gemeente of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, waaronder of er in voldoende mate wordt voorzien in parkeercapaciteit ten behoeve van het bouwplan. De parkeerbehoefte geeft aan welke parkeercapaciteit er in theorie beschikbaar moet zijn binnen (of in de omgeving van) het bouwplan. Aan de hand daarvan wordt de parkeereis opgesteld, waarin wordt aangegeven welk aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk gerealiseerd dient te worden. Deze parkeereis is juridisch bindend.
Economie	
Horeca	In het plangebied is lichte horeca aanwezig in de vorm van twee kiosken met hierin een snackbar.
Overig	
De in de parapluherzieningen opgenomen functies (verkoop van vuurwerk, seksinrichtingen) zijn niet aanwezig in het plangebied. Wel is het algemene beleid ten aanzien van deze functies in de algemene regels van dit plan verwerkt. Op de parapluherziening ten aanzien van archeologie wordt in de tabel "cultureel erfgoed" nader ingegaan.	

5.6 Toelichting op de regels

De regels zijn als volgt ingedeeld:

1. Inleidende regels. De inleidende regels (Artikel 1 Begrippen en Artikel 2 Wijze van meten) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
2. Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (artikel 3 tot en met 7 bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.
3. Algemene regels. De algemene regels (artikel 9 tot en met 16 bevatten voor alle bestemmingen geldende regels: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene procedureregels.

4. Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in Artikel 17 Overgangsrecht, de slotregel in Artikel 18 Slotregel

5.6.1 Inleidende regels

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

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

Op basis van jurisprudentie mogen deze activiteiten:

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

In Artikel 2 Wijze van meten is aangegeven hoe afstanden en maten die in de regels worden voorgeschreven, moeten worden gemeten. Het definiëren van begrippen en de aanwijzingen voor het meten, vergroten de duidelijkheid en de rechtszekerheid. De regeling voor bestaand gebruik dat afwijkt van de bestemming is onderdeel van de algemene gebruiksregels.

5.6.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

In dit bestemmingsplan is het aanwezige groen in het plangebied relatief gedetailleerd aangegeven. Op de verbeelding zijn in ieder geval alle waardevolle groene trambanen die bovendien gedeeltelijk onderdeel uitmaken van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur "Scheveningsezone", met deze bestemming opgenomen. Kleine snippers, zoals grasbermen en plantvakken, die geen deel uitmaken van een groenstructuur op buurtniveau, zijn opgenomen binnen de verkeersbestemmingen. De stedelijke ecologische verbindingszone is ter plaatse van een gebiedsaanduiding "Overige zone - ecologische verbindingszone" aangeduid met een beschermende regeling doordat de gronden behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd zijn voor het instandhouden van de stedelijke ecologische verbindingszone, één en andere met de bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde,

Naast groenvoorzieningen, zoals parken, grasvelden, plantsoenen, gazons, plantvakken, bermen en bermsloten zijn speelvoorzieningen, fiets- en wandelpaden en straatmeubilair toegestaan. Het aanwezige openbaar vervoer tramrails is ter plaatse van de functieaanduiding "openbaar vervoer" (ov) tevens voor tramsporen, bovenleidingen met bijbehorende draagconstructies, seinpalen en overige bijbehorende voorzieningen toegestaan.

Voor gebouwen (abri's) ten dienste van het openbaar vervoer is een bouwregeling opgenomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een regeling voor bouwhoogten opgenomen.

Artikel 4 Verkeer - Straat

Straten met een gebiedsontsluitende functie hebben de bestemming 'Verkeer - Straat' gekregen. Wegen met de bestemming "Verkeer - Straat" dienen vooral voor de ontsluiting van wijken en buurten en het inter-wijkverkeer. Het aandeel doorgaand verkeer is lager dan bij hoofdverkeerswegen, net als de intensiteiten. Wegen binnen deze bestemming kunnen ook een rol spelen in de afwikkeling van het openbaar vervoer of zijn onderdeel van de routes voor de brandweer en andere hulpdiensten. Dit laatste stelt bijzondere eisen aan de (her)inrichting van de weg. Voor fietsers zijn bij voorkeur vrijliggende voorzieningen in het profiel opgenomen, naast voetpaden voor de voetgangers. Parkeren direct langs de weg is mogelijk en in- en uitritten ten behoeve van de ontsluiting van direct aanliggende bestemmingen zijn niet uitgesloten. Het aanwezige openbaar vervoer tramrails is mogelijk gemaakt binnen de

bestemmingsomschrijving. Aan de Prins Willemstraat, Duinstraat en de Scheveningseweg is (gedeeltelijk) de bestemming 'Verkeer - Straat' toegekend.

Voor gebouwen (abri's) ten dienste van het openbaar vervoer en ten behoeve van stalling van (brom)fietsen en scootmobielen is een bouwregeling opgenomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een regeling voor bouwhoogten opgenomen.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsstraat

Deze bestemmingen zien op straten met doorgaande rijbanen ten behoeve van de ontsluiting die niet voor doorgaand verkeer zijn aangewezen en die met name voor voetgangers en fietsers bestemd zijn.

Voor gebouwen ten behoeve van stalling van (brom)fietsen en scootmobielen is een bouwregeling opgenomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een regeling voor bouwhoogten opgenomen.

Artikel 6 Verkeer - Verblijfsgebied

Deze bestemmingen zien op straten met doorgaande rijbanen ten behoeve van de ontsluiting die niet voor doorgaand verkeer zijn aangewezen en die met name voor voetgangers en fietsers bestemd zijn daarnaast voor groen en voor gebouwde en ongebouwde fietsparkeervoorzieningen.

Binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsstraat is de aanwezige kiosk aangeduid met de aanduiding "specifieke vorm van horeca - kiosk" (sh-ki) tevens een kiosk, de kiosk ter plaatse van de rotonde zal verdwijnen en is binnen deze bestemming een ruimte reservering mogelijk gemaakt voor een tweede kiosk. Verder zijn de aanwezige trambanen met "openbaar vervoer" (ov) tevens voor tramrails en bijbehorende voorzieningen aangeduid.

Voor de gebouwen (kiosken) is een bouwregeling opgenomen, evenals voor overkappingen, terrassen binnen het functie aanduiding gebied. Voor gebouwen (abri's) ten dienste van het openbaar vervoer is een bouwregeling opgenomen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een regeling voor bouwhoogten opgenomen.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

In het artikel artikel zijn regels opgenomen om de belangen die betrekking hebben op de dubbelbestemming te beschermen. Het belang van deze dubbelbestemming gaat op deze gronden voor op de andere bestemmingen die aan dezelfde gronden zijn toegekend. Ander gebruik en andere bebouwing is slechts mogelijk als de belangen van de dubbelbestemming zich er niet tegen verzetten.

5.6.3 Algemene Regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel: Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene bouwregels: De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats wordt hierin nu ook algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Verder is algemeen voorgeschreven dat bouwwerken beneden peil uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak, dat deze ondergrondse bebouwing uit niet meer dan één bouwlaag mag bestaan en is de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen met uitzondering van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of gebouwen in een rijksbeschermd stadsgezicht. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in Artikel 13 Algemene afwijkingsregels.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels: In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan. Er is expliciet

aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik als opslagplaats voor voorwerpen, stoffen en materialen die niet meer bruikbaar zijn of niet meer worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld en het gebruik als sekswinkel, seksinrichting, paddoshop, belwinkel of garagebedrijf: functies die voorheen in de Leefmilieuverordening werden verboden of althans gereguleerd.

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

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

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

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

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

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

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

Dit betekent dat wanneer de beroepsuitoefening een te grote verkeersaantrekkende werking heeft, deze niet is toegestaan. Wanneer dit het geval is, is niet op voorhand aan te geven. Dit hangt mede af van de stedenbouwkundige en verkeerskundige situatie ter plaatse. Ter illustratie: wanneer in de praktijk dagelijks gedurende langere tijd meer dan twee parkeerplaatsen benodigd zijn in verband met de uitoefening van een beroep aan huis, kan reeds sprake zijn van parkeerproblemen. Uiteraard is dit mede afhankelijk van de bestaande parkeerdruk in de omgeving. In voorkomende gevallen zal in overleg met gemeente en omwonenden naar een passende oplossing moeten worden gezocht.

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

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

Afwijken van de algemene gebruiksregels, ook het afwijken voor het meest doelmatige gebruik, wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in Artikel 13 Algemene afwijkingsregels. Het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval.. Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

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

Artikel 15 Algemene procedureregels

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

Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

De overgangsregels hebben als doel tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan de rechtstoestand vast te leggen van bouwwerken die op het tijdstip van de inwerking treding van het plan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden - dat wil zeggen waarvoor vergunning is verleend of nog te verlenen is - en die afwijken van de bouwregels in dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van inwerking treden van dit bestemmingsplan afwijkt van dit plan.

Artikel 18 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan ziet toe op de wijziging van de bestemming ter plaatse van de Rotonde Duinstraat Scheveningseweg. Bij de herontwikkeling van het gebied is de gemeente betrokken als opdrachtgever. De uitvoering wordt vanuit Dienst Stadsbeheer (DSB) aangestuurd.

Het plan maakt de ontwikkeling mogelijk van de herinrichting Rotonde Duinstraat Scheveningseweg.

Bij deze ontwikkeling zijn twee kiosken betrokken en als gevolg van de aanleg van de rotonde zal de kiosk aan de Scheveningseweg 249 op de huidige locatie verdwijnen. De kiosk ter plaatse van de Scheveningseweg 237a zal op de huidige locatie worden gehandhaafd.

Het betreft hier niet de realisatie van woningen en voorts is het plan daarmee niet aan te merken als een bouwplan, zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening.

Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

Omdat er geen sprake is van een bouwplan is de gemeente op basis van artikel 6.12 Wro niet verplicht een exploitatieplan op te stellen. Het betreft een gemeentelijke project, waardoor er geen sprake is van kostenverhaal.

Voor deze in dit bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen is kostenverhaal anderszins verzekerd doordat de gemeente alle te ontwikkelen gronden volledig in eigendom heeft of afspraken heeft gemaakt met de betrokken pachters.

De economische uitvoerbaarheid is geborgd vanuit Raadsvoorstel Vaststelling voorlopig ontwerp Prins Willemstraat en kruispunt Duinstraat-Scheveningseweg (RIS299754). De in het raadsvoorstel benoemde middelen staan bij Dienst Stadsbeheer waarbij uitvoering van dit project wordt aangestuurd. In het kader van 'werk-met-werk-maken' zullen de werkzaamheden worden gecombineerd met (vervangende) rioleringswerkzaamheden.

Als de kosten voor het weg bestemmen van de kiosk aan de Scheveningseweg 249 hoger zijn dan initieel geraamd of in het geval er eventuele planschade optreedt, dan dient dit met de huidige beschikbare middelen te worden opgevangen.

Conclusie

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

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Rotonde Duinstraat - Scheveningseweg is op 30 januari 2019 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Provincie Zuid-Holland
2. Ministerie EL&I
3. Rijkswaterstaat West - Nederland Zuid
4. Hoogheemraadschap van Delfland
5. Dunea
6. Omgevingsdienst Haaglanden
7. Politie Eenheid Den Haag
8. Veiligheidsregio Haaglanden
9. HTM Personenvervoer NV
10. Veolia Transport Haaglanden
11. Stedin B.V.
12. TenneT Regio West
13. N.V. Nederlandse Gasunie
14. Fietzersbond enfb Afdeling Den Haag
15. Algemene Vereniging voor Natuurbescherming
16. Haags Monumentenplatform
17. Bomenstichting Den Haag
18. Bestuur van de Bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen
19. Het bestuur van de Gezamenlijke Scheveningse Bewonersorganisaties
20. Stichting Wijkoverleg Scheveningen - Dorp

De instantie(s) onder nummer 8, 12 en 13 hebben aangegeven met het concept in te kunnen stemmen.

Van de volgende instantie(s) is een reactie ontvangen.

4. Hoogheemraadschap van Delfland

Wij geven u graag advies ten aanzien van de wateraspecten in het plan. Specifiek hebben wij opmerkingen over de aspecten "Waterkeringen en oppervlakte water", "Afwalwater", "Waterkwantiteit" en "Klimaatadaptie".

- In het plangebied zijn geen waterkeringen gelegen. Wij verzoeken u dit in de waterparagraaf aan te geven. Tevens vragen wij u te vermelden, dat er geen oppervlaktewater in het gebied te vinden is.
- Het niet toestaan van bitumineuze dakbedekking is niet langer beleid van Delfland. Dit wordt ook niet langer in de Handreiking watertoets voor gemeenten genoemd. Zink en koper blijven wel verboden. Wij verzoeken u dit in de tekst aan te passen.
- De oppervlakte met de bestemming "Groen" in het plangebied neemt toe. Als dit juist is, zien wij dat als een positieve ontwikkeling. Onverhard terrein is zo geborgd. Wij vragen u de planologische wijziging in verharding met de daarbij behorende oppervlakte in de waterparagraaf te vermelden.
- Daarnaast wordt in de waterparagraaf aangegeven, dat het bestemmingsplan het mogelijk maakt het percentage onverhard te vergroten. In de groenbalans worden vakken binnen de bestemming "verkeer" als "groen" aangeduid. Volgens de regels is het echter niet verplicht hier groen aan te brengen. Wij verzoeken u te benoemen, of er mogelijkheden zijn om toch te borgen, dat op deze locaties groen aangelegd wordt.
- Wij vragen u in de waterparagraaf te beschrijven, op welke wijze klimaatadaptie in dit plan meegenomen is. Als inderdaad het onverhard oppervlak toeneemt, is dit een klimaatadaptatieve maatregel. Wij vragen u aan te geven, of er nog andere klimaatmaatregelen in dit plan mogelijk zijn.

De nieuwe kiosk kan bijvoorbeeld met een groen dak ingericht worden.

Reactie:

De opmerkingen over het ontbreken van een waterkering en oppervlakte water is in de waterparagraaf verwerkt. Voorts is de zin waar in het niet toestaan van bitumineuze dakbedekking is vermeld verwijderd. In paragraaf 3.5.2 wordt ingegaan op het onderwerp Verharding en verwezen naar Bijlage 8 Groenbalans Duinstraat - Scheveningseweg) waaruit op basis van het Voorlopig Ontwerp (VO) de totale afname in verharding blijkt. Uit het oogpunt van flexibiliteit worden verkeersbestemmingen ruimer dan alleen voor verkeer gedefinieerd omdat anders wegprofielen op de verbeelding moeten worden opgenomen met zeer strakke bestemmingen. Om toekomstige kleine verharde en onverharde (weg) aanpassingen mogelijk te (blijven) kunnen maken wordt in de regels ten aanzien van verkeersbestemmingen altijd een bepaling opgenomen dat één en ander nader is bepaald met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

De waterparagraaf is aangepast en de bijlage positieve groenbalans is geactualiseerd op basis van het definitieve ontwerp (DO). Voorts is deze groenbalans opgenomen in de waterparagraaf waardoor er na herinrichting sprake is van een klimaatadaptatieve maatregel.

5. HTM Personenvervoer NV

In het kader van het vooroverleg ex art 3.1.1 Bro betreffende het ontwerpbestemmingsplan rotonde Duinstraat, wil ik graag het volgende opmerken:

In de Toelichting (§1.1.a) wordt vermeld dat "de tramhaltes Duinstraat en Keizerstraat worden samengevoegd". Dit is onjuist; de haltes blijven beide bestaan. Waarschijnlijk is dit de reden dat in de verbeelding de halte Duinstraat niet is terug te vinden. Bij deze daarom het verzoek om in de verbeelding de functieaanduiding 'openbaar vervoer' in de groen-bestemming zodanig te vergroten dat de tramhaltes Duinstraat ook hier binnen vallen. Tevens daarbij de vraag of de tekst van artikel 3 (groen) hierop aangepast moet worden of dat tramhaltes onder 'overige bijbehorende voorzieningen' vallen.

Voorts een paar tekstuele opmerkingen: in de Toelichting (§2.4.2 en §3.6.2) is de route van bus 22 beschreven. Door de recente lijnwijzigingen (9 december jl) is deze route enigszins veranderd: bus 22 rijdt nu na Centraal Station door naar station Hollands Spoor en Rijswijk. En in paragraaf 2.4.2.2 staat (nog) dat de tramsporen langs de Scheveningseweg aan vervanging toe zijn; inmiddels is deze spoorvervanging gereed en ligt er een nieuwe constructie.

Verder geeft het plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie:

Het samenvoegen van de tramhaltes Duinstraat en Keizerstraat zoals genoemd in de toelichting paragraaf 1.1 onder a is niet juist verwoord, beide haltes blijven gehandhaafd. De tekst in de toelichting is op dit punt aangepast. Op de verbeelding is alleen middels de functie aanduiding "openbaar vervoer" de (toekomstige) ligging van tramrails weergegeven. In de bijbehorende regels is aangegeven dat het plaatsen van een bouwwerk ten dienst van deze functie zoals eenabri mogelijk is buiten de ligging deze functie aanduidingsgebieden. Dit geldt ook voor de bestemming Groen waar in artikel 3.2.1 onder b daarvoor een bepaling is opgenomen (*in uitzondering op het bepaalde onder a zijn op de gronden en binnen de bestemming Groen gebouwen toegestaan ten behoeve van en in de directe omgeving van de functie aanduiding "openbaar vervoer" (ov) zoals eenabri met een maximale hoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 10 m². kan worden*).

De opmerkingen met betrekking tot de toelichting in het bestemmingsplan (paragrafen 1.1.a, 2.4.2 en 3.6.2) zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

7.2 Inspraak- en participatieverordening

De herinrichting en reconstructie is al besproken met de omgeving en belangrijke stakeholders zoals HTM en de kioskhouders. Bovendien is het (voor)ontwerp op 15 december 2017 vrijgegeven voor inspraak (RIS 298665). Naar verwachting zal in het tweede kwartaal van 2018 (op 28 juni 2018), en na de behandeling van ingediende zienswijzen op het voorontwerp, het ontwerp (inclusief de financiële paragraaf) ter besluitvorming worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Er zijn op basis hiervan en voor het op te stellen bestemmingsplan daarin geen afwijkende afspraken gemaakt voor wat betreft het betrekken van burgers en andere belanghebbenden in de opstelling van het (ontwerp) bestemmingsplan. Voorts zal bij de ter visie legging van het (ontwerp)bestemmingsplan een inloop avond worden georganiseerd.

