

Raadsbesluit RIS306859

de raad van de gemeente Den Haag;

gezien het voorstel van het college van 17 november 2020;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

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

- I. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijze in het bij dit besluit behorende voorstel onder "ingekomen zienswijzen" opgenomen Ra 2019.161 gegrond te verklaren;
- III. de zienswijze in het bij dit besluit behorende voorstel onder "ingekomen zienswijzen" opgenomen Ra 2020.7 gedeeltelijk gegrond te verklaren;
- IV. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder "ingekomen zienswijzen" opgenomen Ra 2020.2 en Ra 10026091 N ongegrond te verklaren;
- V. tot herziening van de op het plangebied "Kop Assumburgweg" betrekking hebbende regeling bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld bij raadsbesluit 102, d.d. 27 november 2014.
- VI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- VII. dat bij het bestemmingsplan voor de "Kop Assumburgweg" geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 16 december 2020.

De griffier,



De voorzitter,





Den Haag

Datum

17 november 2020

Registratienummer

DSO/ 10038140

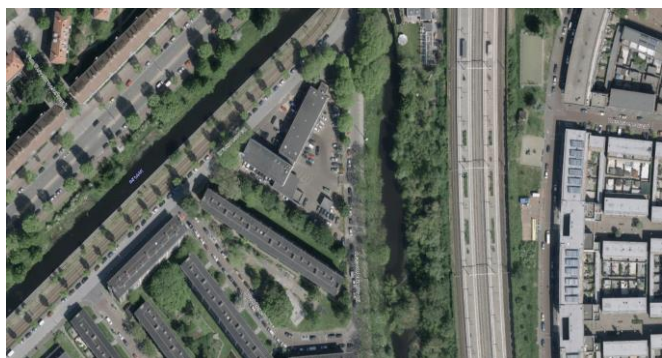
RIS306859

Voorstel van het college inzake Vaststelling bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”

INLEIDING

Aanleiding voor het bestemmingsplan

De aanleiding voor het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” is de herontwikkeling van de locatie van de voormalige brandweerkazerne aan de Assumburgweg en van een daaraan grenzend woonblok uit de jaren 1960 aan de Rechterenstraat. De herontwikkelingslocatie van het plangebied ligt in het stadsdeel Escamp, in Moerwijk-Oost, direct naast station Moerwijk en wordt begrensd door de ventweg van de Erasmusweg, de ecologische zone langs de Assumburgweg en de Rechterenstraat (in een punt lopend gebied, zie onderstaande luchtfoto's).



Luchtfoto's plangebied

Moerwijk-Oost is een gebied binnen de naoorlogse wijk Den Haag Zuidwest waar de effecten van het stilvallen van de herstructurering door de eerdere economische crisis en de toegenomen druk op de goedkope woningvoorraad het meest voelbaar en zichtbaar zijn en waar de concentratie van bewoners met armoede- en achterstandsproblematiek steeds groter is geworden.

De herontwikkeling van Moerwijk-Oost kent een lange voorgeschiedenis. Zo is in 2009 in het kader van de Structuurvisie Den Haag 2020 het Masterplan Knoop Moerwijk (RIS168337) opgesteld, waarin verdichting rond openbaar vervoersknopen centraal staat. De locatie Assumburgweg is daarin een verdichtingslocatie met een hoog stedelijk en gemengd milieu voor bewonersgroepen voor wie mobiliteit en nabijheid van het centrum belangrijk is.

Op basis van beoogde herstructureringsplannen is in 2009 de voormalige brandweerkazerne anticiperend aangekocht door de gemeente, met als doel de locatie tot ontwikkeling te brengen in samenhang met de herstructurering van het aangrenzende Vestia-bezit. De gehele locatie is in (bloot) eigendom van de gemeente Den Haag. In verband met de economische crisis hebben de herstructureringsplannen lang stilgelegen. De voormalige brandweerkazerne is sindsdien in gebruik als tijdelijk bedrijfsverzamelgebouw.

In 2017 is de locatie van de brandweerkazerne in samenhang met de herstructurering van het aangrenzende Vestia-bezit bestuurlijk opgevoerd als locatie waar versneld een nieuw programma voor sociale huurwoningen gerealiseerd kan worden en is het projectdocument voor deze locatie vastgesteld (RIS298574).

Voor de locatie heeft een particuliere initiatiefnemer samen met Vestia een integraal plan voor nieuwbouw van woningen, bedrijfsruimte en parkeren opgesteld. Na jaren van planvorming en onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied kan daadwerkelijk de herontwikkeling ter hand worden genomen.

Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” is het bieden van een juridisch-planologisch kader om de volgende herontwikkeling mogelijk te maken: de bouw van circa 548 woningen bestaande uit circa 142 sociale huurwoningen, en circa 162 middeldure en 244 vrije sector huurwoningen. (Daarnaast ongeveer 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid en/of commerciële ruimte, zoals horeca en/of ruimte ten behoeve van onderwijsfuncties (leerwerkplekken, zorg en welzijn, kantoor en sportvoorziening). Om deze ontwikkeling planologisch mogelijk te maken is het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg noodzakelijk”, omdat het geldende bestemmingsplan daarin niet voorziet.

Geldende planologische regelingen

Het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” herziet gedeeltelijk het bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld op 27 november 2014 en onherroepelijk geworden op 20 februari 2015. Het huidige plan is overwegend conserverend van aard is, waarin alleen de bestaande situatie is vastgelegd. Reden waarom voor deze ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan is vereist.

Toelichting afwijking Woonagenda

De Woonagenda 2019-2023 en het Addendum Woonagenda 2020-2023 zijn van latere datum dan dat er afspraken zijn vastgelegd over het bouwplan Levels. Gezien het reeds vastgestelde Projectdocument is afwijken van de oorspronkelijke programmering ingewikkeld.

Het bouwplan Levels is getracht alsnog meer in lijn te brengen met de Woonagenda 2020-2023. Het percentage van minimaal 20% middeldure huur is verhoogd naar 30 procent en wordt mogelijk uiteindelijk nog iets hoger. Gezien eerder gemaakte afspraken op basis van het vastgestelde projectdocument blijft het percentage sociaal gelijk.

PROCEDURE

Participatie en vooroverleg

Begin 2018 zijn bewoners en ondernemers middels een informatieavond geïnformeerd en betrokken bij de voorbereidingen op de plannen en konden reacties worden ingediend.

Op 29 april 2019 is het concept van het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties.

Inspraak ontwerpbestemmingsplan

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 12 november 2019, RIS 303713, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden in het kader van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

Bij raadsmededeling van 12 november 2019 (DSO/2019.772 - RIS 303714) is het ontwerpbestemmingsplan “Kop Assumburgweg” aan de raad toegezonden.

Terinzagelegging

Op 18 november 2019 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerpbestemmingsplan “Kop Assumburgweg” heeft van 21 november 2019 tot en met 2 januari 2020 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was ook in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Er zijn 4 zienswijzen ingediend.

Vaststelling

Het college biedt de raad hierbij het ontwerpbestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de verbeelding met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het u eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<u>Nr.</u>	<u>Ra-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
01.	2019.161	ProRail
02.	2020.2	Belanghebbende
03.	2020.7	EBH Legal advocaten namens diverse belanghebbenden
04.	10026091 N	Belanghebbende

Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen aan de wettelijke eisen.

Samenvatting zienswijzen

Er zijn vier zienswijzen ingediend. Een zienswijze gaat in op het aspect trillinghinder als gevolg van treinverkeer en een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast gaat een uitgebreide zienswijze in op de aspecten volume, woningaantallen, bedrijfsruimte en zorgen omtrent groen en parkeren. De derde zienswijze gaat in op de belangen van de ondernemers die tijdelijk in de voormalige brandweerkazerne een bedrijf hebben. Immers functioneert de voormalige brandweerkazerne als tijdelijk bedrijfsverzamelgebouw. Volgens deze zienswijze mag de gemeente deze locatie niet herontwikkelen, wanneer er niet tegelijkertijd compensatie heeft plaatsgevonden. Daarbij wordt verwezen naar de provinciale Omgevingsverordening van Zuid-Holland. Verder gaat deze zienswijze in op het zorgvuldigheidsprincipe bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. In de vierde en ook in de tweede zienswijze worden een aantal kritische opmerkingen gemaakt over de (procedure) handelswijze van de gemeente en de belangenafweging met betrekking tot de herontwikkeling van onderhavige herontwikkelingslocatie.

BEHANDELING ZIENSWIJZE

Opbouw zienswijze beantwoording

De geciteerde teksten van alle ingediende zienswijzen zijn in *blauw cursief* weergegeven, zodat gemakkelijk het onderscheid kan worden gezien van wat de zienswijze betreft en ons voorstel tot beantwoording. De zienswijzen worden één voor één behandeld en de zienswijze wordt indien de zienswijze uit meerdere onderdelen bestaat opgeknipt in onderdelen en per onderdeel binnen de zienswijze beantwoord. Hierna volgt per zienswijze de behandeling van de vier ingekomen zienswijzen.

1. Ingekomen zienswijze Ra 2019.161 van ProRail:

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Het ontwerpbestemmingsplan "Kop Assumburgweg", dat van 21 november 2019 tot en met 2 januari 2020 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om tijdig de volgende zienswijze in te brengen.

Trillingen

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "Kop Assumburgweg" beoogde bebouwing dichtbij het spoor is gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. Pro Rail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie

<https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>

ProRail adviseert indicatief onderzoek te doen naar de te verwachten trillingsniveaus, waarbij specifiek wordt gekeken naar de locatie en de bouwkaracteristiek van de te realiseren bebouwing. Indien de te verwachten trillingsniveaus groter zijn dan de na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch (SBR) dan zouden eisen/maatregelen in de uitwerking van het plan kunnen worden overwogen aan de bebouwing.

*ProRail adviseert om de conclusies uit het trilling onderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan "Kop Assumburgweg" en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.
ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd."*

Beantwoording:

Ten tijde van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro heeft ProRail geen reactie ingediend. Wel onderschrijven wij het zijn van een goede buur en het niet tot last willen zijn van de toekomstige gebruikers door het uitsluiten c.q. verminderen van trillingen als gevolg van langsrijdende treinen. Op uw verzoek en vanuit een goede ruimtelijke ordening hebben we voor de ontwikkeling in het plangebied van het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" een quick-scan trillinghinder onderzoek uit laten voeren. Dit onderzoek uitgevoerd door het bureau MOS Grondmechanica B.V. is bijgevoegd bij het raadsvoorstel als bijlage 1. Conform de "Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen" van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is dit onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek maakt duidelijk hoeveel trillingen er zijn als gevolg van langsrijdende treinen aan de andere zijde van het spoor.

Situatie

Tussen het spoor en de nieuwbouw bevindt zich een groenstrook met een waterpartij. Met name deze waterpartij zorgt voor een onderbreking van het maaiveld en heeft daarmee een dempende werking op de trillingen. Door de verhoogde ligging van het spoor en het talud worden de oppervlakte trillingen beperkt. Het spoor wordt vrij intensief bereden, het merendeel van de treinen passeert het station (ca. 65 %). De Sprinters welke stoppen gebruiken voornamelijk de perrons 1 en 3. Dit betekent dat de afstand van de passerende treinen groter is. Het nieuwbouw plan betreft voornamelijk hoogbouw (11 bouwlagen en meer). Het volledige plan wordt op palen gefundeerd welke in de diepste zandlaag worden geplaatst. De totale massa van de nieuwbouw in combinatie met de diepe paalfundering maakt de nieuwbouw relatief ongevoelig voor oppervlakte trillingen.

Conclusie quickscan trillinghinder onderzoek

De combinatie van de massa van de nieuwbouw, de paalfundering, de aanwezigheid van ondiepe dempende lagen in de ondergrond en de aanwezige (en te behouden) waterpartij, is reden genoeg om te kunnen veronderstellen dat de nieuwbouw geen hinder van trillingen door treinverkeer zal ondervinden.

Beoordeling Omgevingsdienst Haaglanden

Het quickscan trillinghinder onderzoek hebben wij laten beoordelen door de Omgevingsdienst Haaglanden. De Omgevingsdienst komt tot de volgende conclusie:

Het bouwplan bevindt zich op een afstand van minder dan 100 meter tot het spoor, waardoor een trillinghinder onderzoek in het kader van goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. Er zijn voldoende redenen om te concluderen dat er in de nieuwbouw geen hinder zal worden ondervonden van spoortrillingen. Trillinghinder is echter een subjectieve beleving; in plaats hiervan zou het duidelijker zijn geweest als er uitspraak zou zijn gedaan of aan de streefwaarden voor nieuw- of bestaande bouw uit de SBR-richtlijn B kan worden voldaan. Aanpassing is wenselijk, doch niet noodzakelijk. De onderzochte bodemopbouw en het treinbeeld geven geen aanleiding voor nader onderzoek. In het ontwerpbestemmingsplan "Kop Assumburgweg" zijn geen bepalingen opgenomen met betrekking tot trillinghinder. De nieuwbouw is niet trilling gevoelig vanwege de massa en stijfheid van de fundering. De uitkomsten van de quickscan maken aannemelijk dat het realistisch is dat de streefwaarden uit de SBR-richtlijnen B niet worden overschreden. Daardoor is de Omgevingsdienst akkoord met het quickscan trillinghinder onderzoek.

Voorstel:

Wij stellen u voor om in de toelichting van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” in hoofdstuk 4, paragraaf 10.4 het quickscan trillinghinder onderzoek op te nemen. Daarbij zowel de conclusie, als de reactie op het onderzoek van de Omgevingsdienst Haaglanden te vermelden.

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

Gelet op voorgaande stelt het college de raad voor om de zienswijze gegrond te verklaren.

2. Ingekomen zienswijze Ra 2020.2 van belanghebbende

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Namens diverse bewoners en ondernemers uit het gebied Assumburgweg, Schoonhetenstraat en Swanenburgstraat te Den Haag, dien ik hierbij een zienswijze in omtrent het ontwerp van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” dat vanaf 21 november 2019 tot en met 2 januari 2020 ter inzage ligt.

Dat de gemeente voornemens is om deze locatie opnieuw te ontwikkelen is positief, echter lijkt de ontwikkeling geheel ingegeven door de grootstedelijke ambities (verdichten) en geheel los te staan van de belangen van bewoners/ondernemers in en om de locatie.

Het voorgestelde volume van het plan is in onze ogen echt té groot. De enorme aantallen woningen dienen uitsluitend de groeiprogramma's van de stad, en niet de wijk. De uitbreiding van de bedrijfsruimten dienen alléén de ontwikkelaar en niet de huidige ondernemers. In de diverse brochures en voorlichtingsmateriaal van de gemeente wordt het plan voorgesteld als een poort voor de wijk. De uitwerking voorziet echter in een afsluitende “kurk” op de wijk.

Onze zorgen liggen in belangrijke mate in het verlengde van een boeiend artikel in “de architect” van 30 januari 2019, wat wij als bijlage hebben toegevoegd.

Juist ook omdat u als gemeente zo ruim baan geeft aan de ontwikkelaar hebben wij als bewoners nauwlettend gevolgd hoe het zo ver is gekomen. Wij brengen in deze zienswijze dus ook onze zorg over inzake de gevolgde procedure.

Om tot een leesbaar en doelgericht stuk te komen werken wij het als volgt uit:

1 Zorgen omtrent volume, woningaantallen.

2 Zorgen omtrent bedrijfsruimte.

3 Zorgen omtrent groen

4 Zorgen omtrent parkeernormen

5 Bezwaar tegen de procedurele handelswijze vanuit gedeelde belangen met de ontwikkelaar.

6 Tenslotte.

Bijlage: artikel “de architect” 30 januari 2019

Beantwoording introductie:

Reclamant geeft in zijn zienswijze aan dat hij namens diverse bewoners en ondernemers uit het gebied Assumburgweg, Schoonhetenstraat en Swanenburgstraat te Den Haag een zienswijze omtrent het ontwerp van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” indient, maar de zienswijze is slechts alleen door reclamant ondertekend en er is ook bij deze zienswijze geen lijst toegevoegd van bewoners en ondernemers uit het gebied Assumburgweg, Schoonhetenstraat en Swanenstraat te Den Haag. Hierdoor wordt deze zienswijze dan ook beschouwd dat de zienswijze slechts enkel door reclamant is ingediend.

In 2009 is het Masterplan Knoop Moerwijk (RIS 168337) vastgesteld, waarin verdichting rond openbaar vervoersknoten centraal staat. De locatie Assumburgweg is daarin genoemd als verdichtingslocatie met een hoogstedelijk en gemengd milieu voor bewonersgroepen voor wie mobiliteit en nabijheid van het centrum belangrijk is. Eind 2017 is het projectdocument locatie Assumburgweg brandweerkazerne (RIS 298574) vastgesteld, waarin in lijn met het beleid voor grootschalige verdichting rondom OV-knooppunten de kaders voor de deze locatie nader zijn vastgelegd. Tegelijkertijd is de gebiedsverkenning Moerwijk Oost (RIS298662) vastgesteld. Begin 2018 zijn bewoners en ondernemers middels een informatieavond geïnformeerd en betrokken bij de plannen en konden reacties op de plannen worden ingediend. Het verdichten op deze locatie is een bewuste keuze, waar bij dit project uitvoering aan wordt gegeven.

Door de verdichting te concentreren bij station Moerwijk kunnen andere delen van Moerwijk Oost het rustige karakter van een Dudokwijk behouden en zal incidenteel verdichting plaatsvinden.

Door de bouwhoogte (106 meter) van het hoogste gebouw nabij het station Moerwijk mogelijk te maken wordt een duidelijk herkenningspunt gecreëerd. Het gebouw markeert (net als een poort) de entree naar de achterliggende woonwijken. Dat de uitwerking overkomt als een afsluitende kurk kunnen wij daarom niet plaatsen. Het moet juist een vliegwiél zijn die een draaiende motor wordt om de wijk duurzaam te verbeteren. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de mening van de reclamant dat het uitsluitend een groeiprogramma is voor de stad en niet voor de wijk.

Daarnaast zijn wij van mening dat het toevoegen van grote aantallen woningen een meerwaarde heeft voor de wijk, om de volgende redenen:

- het woonprogramma van het plan omvat een gedifferentieerde mix van appartementen in de sociale, middeldure en dure huur;
- het levert daarmee een bijdrage aan een diverse woningvoorraad;
- het geeft een impuls aan het voorzieningenniveau in de omgeving.

Daarnaast is er in Den Haag een grote behoefte aan bedrijvigheid, waaronder kleinschalige bedrijvigheid. Daarom is een programma inclusief bedrijvigheid ook expliciet onderdeel van dit plan. Dit is tevens een van de uitgangspunten geweest in het vastgestelde projectdocument voor deze locatie.

Op de verschillende zorgpunten wordt in de beantwoording afzonderlijk ingegaan. Het in de zienswijze gerefereerde artikel heeft betrekking op de planvorming rondom het CID en de inhoud van de drie Gebiedsagenda's die daar voor zijn gepresenteerd. Er wordt een pleidooi gehouden voor een samenhangende structuurvisie en er zijn zorgen over het woningbouwprogramma en de kwaliteit van de buitenruimte rondom de hoogbouwprojecten. In relatie tot het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" kan worden gezegd dat er voor Den Haag Zuidwest juist gewerkt wordt aan een integrale visie waarbij ook het woningbouwprogramma in relatie tot de verdichtingsopgave wordt opgenomen. Een ander bestanddeel van die visie is het (nog) opstellen van een Gebiedsagenda voor de Knoop Moerwijk waarbij ook nadrukkelijk de kwaliteit van de buitenruimte rondom het stationsgebied aan de orde zal komen.

De volgende zienswijze is geciteerd:

1 Zorgen omtrent volume, woningaantallen.

De huidige bebouwing omvat 48 appartementen en circa 2700 m2 bedrijfsruimte. Het bestemmingplan voorziet in 545 woningen en 4500 m2 bedrijfsruimte, aangevuld met een parkeergarage. Daarmee wordt een verdichting van 1100% bewerkstelligd.

Op een perceel van 1,2 hectare ontstaat een buitengewoon dichtbevolkt stukje stad. Ter vergelijking: De lamel aan de Neherkade omvat circa 510 woningen en 4000 m2 bedrijfsruimte op een perceel van 2,3 Ha. De beoogde dichtheid is dus 200% ten opzichte van de lamel, een stadsdeel waarvan u als bestuur al in het "wijkprogramma 2016-2019 stadsdeel Laak" zelf melding maakt van de grote nadelen die juist in de hoogbouw optreden.

Meer specifiek maken wij bezwaar tegen het opofferen van het oorspronkelijk stratenpatroon van Berlage, en de korte afstand tot de bestaande bebouwing van de Rechterenstraat. Waar deze bewoners nu een brede straat hebben met groen, speelvoorzieningen en parkeervakken, zal een smalle straat ontstaan met éénzijdig een woonblok van 40 meter.

Ongekend, en ongewenst!

Beantwoording ad. 1. Zorgen omtrent volume, woningaantallen:

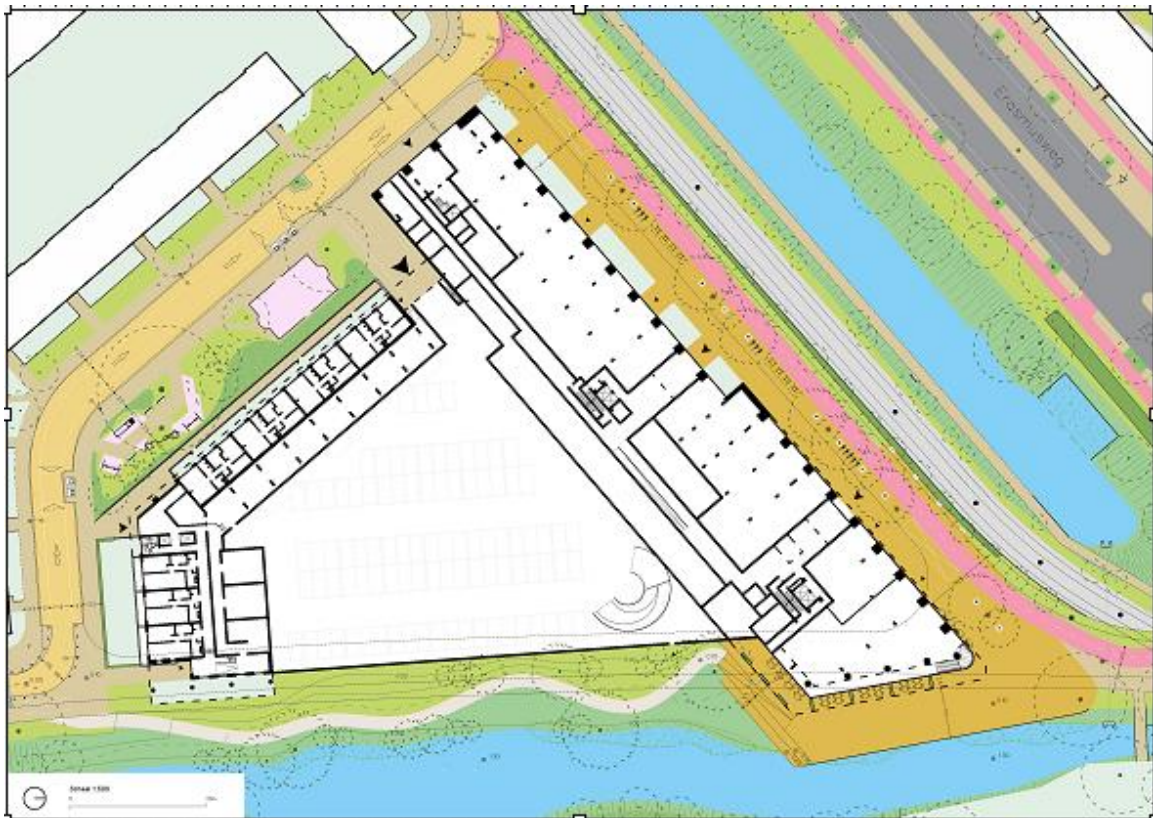
In het Masterplan Knoop Moerwijk is de locatie Kop Assumburgweg genoemd als hoogwaardige verdichtingslocatie met een hoogstedelijk en gemengd programma. De ligging nabij een knooppunt openbaar vervoer (station Moerwijk) is hierbij van belang. Het klopt dat hier sprake is van een aanzienlijke verdichting die in lijn is met vastgesteld beleid, zoals eerder in de beantwoording al is toegelicht.

Het college heeft op basis van haar beleid het projectdocument locatie Assumburgweg Brandweerkazerne vastgesteld en daarmee haar kaders vastgelegd voor een substantiële verdichting op deze locatie. Deze verdichting is op deze locatie mogelijk en binnen de omvang van de stedelijke woningbouwbehoefte wenselijk. De gemeenteraad heeft begin 2018 genoemd projectdocument vastgesteld.

De ruimte om het gebouw was openbare ruimte en blijft openbare ruimte. Een deel daarvan krijgt een andere invulling: wat nu een straat is wordt groen en water. Van aantasting van de structuur van Berlage is daarom geen sprake. Inhoudelijk gezien volgt het bestaande, te slopen bouwblok aan de Rechterenstraat van 4 lagen hoog niet de richting van de straat, maar staat het enigszins gedraaid op de kavel. Hierdoor varieert het voorgebied van dit blok in dieptemaat. Nabij de Erasmusweg is de diepte 5 meter en meer naar de Assumburgweg ter plaatse van de knik in de Rechterenstraat is de diepte 32 meter. Daarna wordt het voorterrein weer smaller. Dit voorterrein is ingevuld met groen en speelvoorzieningen.

Het klopt dat in de nieuwe situatie de maatvoering van dit voorterrein wijzigt: het nieuwe bouwblok volgt de hoofdrichting van de Rechterenstraat inclusief de knik. Dit om de footprint van het nieuwe gebouw zo efficiënt mogelijk te benutten, met name voor het realiseren van de inpandige parkeervoorziening. Hierdoor wijzigt het ruimteprofiel van de Rechterenstraat. Toch is bij de inpassing rekening gehouden met een voorterrein voor de bebouwing langs de Rechterenstraat waarbij evenals in de bestaande situatie speelvoorzieningen en groen zijn opgenomen.

Het profiel van de Rechterenstraat bestaat in de nieuwe situatie uit verschillende delen. Het gedeelte dat in een rechte hoek aansluit op de Erasmusweg bestaat uit terugliggende bebouwing van 6 lagen met daarvoor een zone van ca. 16 meter breed waarin speel- en groenvoorzieningen zijn opgenomen. Dit profiel lijkt daardoor sterk op het bestaande profiel op deze locatie. Na de knik in de Rechterenstraat en bij de aansluiting op de Assumburgweg staat het bouwdeel dat 40 meter hoog is. Dit ligt ca. 7 meter terug ten opzichte van de rooilijn en steekt voor een deel in de zone waar de Assumburgweg doorliep. De daadwerkelijke lengte waarin het hoogste deel van het bouwblok en de bestaande bebouwing aan de Rechterenstraat tegenover elkaar staan is ongeveer 16 meter. Het straatprofiel van de Rechterenstraat zelf blijft qua breedte en opbouw (trottoir, langsparkeren, rijbaan, langsparkeren en trottoir) gelijk aan de huidige situatie. Dit is weergegeven in figuur 5.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.



De stelling dat door het plan de Rechterenstraat verandert in een smalle straat met eenzijdig een gebouw van 40 meter hoog delen wij vanwege de bovenstaande redenen daarom dan ook niet. Verder merken wij op dat het belang van reclamant met betrekking tot het straatprofiel Rechterenstraat ons geheel onduidelijk is. Reclamant heeft totaal geen zicht op de Rechterenstraat en woont daar behoorlijke afstand vandaan met zelfs eerst de Schoonhetenstraat ertussen.

De volgende zienswijze is geciteerd:

2 Zorgen omtrent bedrijfsruimte.

Het bestemmingsplan voorziet in 4500 m2 bedrijfsruimte. Er is vermeld dat hier o.a. leerwerkplekken worden voorzien, maar ook kantoren en horeca. Tijdens de informatieavond bleek bij monde van Stebru dat deze ruimte als verhuurbare bedrijfsruimte wordt ondergebracht bij een institutioneel belegger. Een logische stap vanuit het perspectief van Stebru, die streeft naar een rendabel project. Het eindresultaat zal vastgoed zijn dat tegen marktconforme tarieven gehuurd kan worden, waarmee het buiten bereik zal blijven van de huidige ondernemers in de Kazerne. In combinatie met de slechte bereikbaarheid voor (vracht)-auto's verwachten wij hoge leegstand, en op termijn verpaupering. Voorbeelden hiervan zijn zichtbaar aan de nabijgelegen Neherkade en Fruitweg.

Meer specifiek roepen wij u op om in het bestemmingsplan "sociale huisvesting" op te nemen, kleinschalig, met goede logistieke voorzieningen en een gereguleerde huur binnen bandbreedte die past bij de wijk en binnen bereik is van zowel de lokale ondernemers, alsmede ook de sportverenigingen en kerkgezelschappen die een goede sociale functie in de wijk vervullen.

Beantwoording ad. 2. Zorgen omtrent bedrijfsruimte:

In het vastgestelde projectdocument staat de behoefte voor kleinschalige bedrijvigheid onderbouwd. Binnen Den Haag is schaarste aan kleinschalige bedrijfsruimte. In dat kader heeft het college in 2011 het "Actieprogramma Kleinschalige Bedrijfshuisvesting" (RIS181978) vastgesteld en in 2019 in de "Bedrijfshuisvestingsstrategie" (RIS303177) opnieuw bevestigd.

Een bestemmingsplan regelt geen sociale huisvesting van bedrijven. Zo ook niet het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg". Het bestemmingsplan regelt alleen het soort categorie bedrijven volgens de "Staat van bedrijfsactiviteiten bij functiemenging". Het is een private aangelegenheid tussen de eigenaar van het toekomstig pand en de huidige lokale ondernemers om zich in de bestemde bedrijfsruimten te vestigen. Elders in Den Haag Zuidwest wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de schaarste aan kleinschalige bedrijvigheid te verminderen, bijvoorbeeld in transformatie van bestaande panden. Ook bij de ontwikkeling van de gebiedsvisie voor Den Haag Zuidwest wordt een opgave voor bedrijvigheid meegenomen.

De volgende zienswijze is geciteerd:

3 Zorgen omtrent groen

De ecologische zone langs het spoor sluit nu mooi aan op de groenstrook van de Erasmusweg. Op het scharnierpunt bevindt zich een mooie boomgroep van volwassen essen en iepen, aan weerszijde van de Assumburgweg. Door deze bomengroepen is een natuurlijke aansluiting ontstaan, zowel voor de beleving van personen maar ook voor vogels, vleermuizen en dergelijke. (zie luchtfoto's pagina 8 ontwerp bestemmingsplan)

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in een hoge toren juist op de plek waar nu een natuurlijke verbinding bestaat. Deze plek versteend. Er worden 2 kleine stukjes "toegevoegd" aan de ecologische zone, waardoor de schijn gewekt wordt dat het weghalen van natuur op andere plaatsen gecompenseerd wordt. Wat blijkt echter: de stukjes gebied die "toegevoegd" worden zijn in de praktijk al groen, het is de oever van het water aan de Assumburgweg.

Er wordt dus bestaand groen als "groen" aangemerkt, én er wordt op een cruciale plek groen opgeofferd voor de hoogbouw.

Concreet vragen wij u de rooilijn langs de Assumburgweg én bij de kop (nabij tramhaltes) zodanig terug te brengen dat de ecologische zone daadwerkelijk de rust en ruimte krijgt die de natuur op deze locatie toekomt. Dit zal ook bijdragen aan het behoud van een veilige en aantrekkelijke voetgangersverbinding van de wijk met het station en tramhaltes.

Beantwoording ad.3. Zorgen omtrent groen:

De grote bomen aan de kop verdwijnen inderdaad grotendeels door de nieuwbouw. De keuze van de nieuwbouw op deze positie komt voort uit een nieuw gezicht voor de wijk, waarbij de relatie met het stationsgebied wordt gezocht. De ambitie is om het stationsplein in de toekomst aan te pakken om een fijnere verblijfsplaats te creëren en ook om de ecologische verbinding te optimaliseren. De aanpak van het deel van de ecologische verbindingszone langs de Assumburgweg is een eerste stap in de aanpak van het gebied rond het station. Op termijn is de ambitie het stationsplein groener te maken en de twee delen van de ecologische verbindingszone Erasmuszone (deel Assumburgweg en deel Erasmusweg) met elkaar te verbinden door de twee watergangen en oeverzones op elkaar aan te laten sluiten en door de ecologische verbindingszone Erasmuszone door te trekken onder het spoor en te verbinden met de ecologische verbindingszone Laakzone. Daarnaast worden de bomen die gekapt worden elders in het plan teruggebracht. Er wordt inderdaad hoogbouw toegevoegd, maar de oppervlakte van het deel van de ecologische verbindingszone langs de Assumburgweg blijft door compensatie gelijk. Om die reden zien wij dan ook geen noodzaak de rooilijn terug te leggen. De ecologische zone langs het plangebied wordt over een groot gedeelte versterkt door de ecologische waarden ter plaatse te vergroten. De inrichting verandert van grasvegetatie met bomen met een harde oeverkant naar een afwisselend landschap met natuurvriendelijke oever, bloemrijk grasland, bomen en struiken. De daktuin van de nieuwbouw fungeert met een groene invulling als buffergebied. Zo ontstaat in totaliteit een groter en ecologisch waardevoller gebied waar onder andere vogels kunnen verblijven. Wanneer we kijken naar het verhard oppervlak, dan wordt met name langs de Assumburgweg veel winst geboekt. Hier verdwijnt een autostraat en er komt een natuurlijk wandelpad voor terug, dat een veilige en aantrekkelijke voetgangersverbinding vormt. Ook aan de andere zijde van het gebouw is juist gekozen voor herinrichting van de ventweg van de Erasmusweg. Deze autostraat wordt een langzaam verkeersroute, met uitzondering van hulpdiensten, vuilophaal en laden en lossen in venstertijden. Hierdoor wordt een tweede aantrekkelijke voetgangersverbinding richting het station en de tramhaltes gecreëerd.

De volgende zienswijze is geciteerd:

4 Zorgen omtrent parkeernorm.

Volgens de huidige parkeernorm ligt het plangebied in zone 3.

Voor 4000 m2 zijn met de classificatie "bedrijf" 65 parkeerplaatsen vereist. ($4500/100 \cdot 1,45$)

Voor de 545 woningen (<70m2) in de zone "stad" zijn 327 parkeerplaatsen vereist.

De huidige norm vereist 392 parkeerplaatsen totaal. Indien ook gerekend wordt met de bestemming "kantoor" en/of ruimere appartementen (>71 m2) zijn ruim 400 plaatsen vereist.

Het plan voorziet in een parkeergarage voor 204 parkeerplaatsen. U hanteert dus een reductie van 50% zonder aantoonbare ervaringscijfers of vastgestelde regelgeving. Het plan biedt ruimte aan deelauto's (die dan ook weer 20 parkeerplaatsen vergen) maar biedt géén grenzen aan autobezit.

Juist de beoogde woningen in de prijsklasse net boven sociale huisvesting zullen in belangrijke mate aantrekkelijk zijn voor de werkende klasse. In de praktijk beschikken juist die in veel gevallen over bedrijfswagens en busjes. De omgeving van het bouwplan zal enorm worden belast met parkeerdruk.

Concreet vragen wij u de opgenomen parkeervoorzieningen in lijn te brengen met uw eigen parkeernormen. Gezien onze zorgen bij punt 1, 2 en 3 ligt het hierbij voor de hand om de aantallen woningen en bedrijfsruimen terug te brengen.

Beantwoording ad.4. Zorgen omtrent parkeernorm:

In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 3.6.1.3 en in de bijlage bij de regels de Nota parkeernormen Den Haag opgenomen. Elk bestemmingsplan moet voldoen aan de Nota parkeernormen inclusief “Wijzigingen/ aanvullingen op de nota parkeernormen Den Haag (RIS291425)” die in de raad is vastgesteld.

Volgens de planregels (artikel 11 ev.) vindt er voor wat betreft het parkeren een toetsing plaats aan de Nota parkeernormen Den Haag. De planregels geven aan dat er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor het parkeren van o.a. voertuigen, waarbij de toetsing plaatsvindt aan de hand van voornoemde nota. Op bouwplanniveau kan vervolgens ingevolge deze nota rekening worden gehouden met specifieke omstandigheden, bijvoorbeeld indien wordt voorzien in de mogelijkheid van deelauto's. Deze afweging vindt niet plaats in het kader van het bestemmingsplan, maar bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag op grond van de Wabo.

De volgende zienswijze is geciteerd:

5 Bezwaar tegen de procedurele handelswijze vanuit gedeelde belangen met de ontwikkelaar. Hoe is het zo ver gekomen dat de gemeente met dit nieuwe bestemmingsplan als het ware de rode loper uitrolt voor ontwikkelaar Stebru?

Nog in 2015 is het bestemmingsplan voor deze wijk van kracht verklaard, waarbij deze wijk is gewaarmerkt als “rustige enclave”. Hoe kan het dat zo snel (in 2017) al een politiek besluit is genomen (RIS298574) waarmee de basis is gelegd voor het enorme volume van woningen en bedrijven op deze locatie?

Uit de inleiding in dit document blijkt dat het initiatief is genomen door Stebru (pag.3 par 1.1) De betreffende pagina wordt besloten met de mededeling dat een “particuliere initiatiefnemer” Stebru zich heeft gemeld met een integraal plan voor nieuwbouw van woningen, bedrijfsruimte en parkeren.

Op pagina 2 van dit plan wordt aangegeven dat dit plan primair moet passen bij de verdichtingsambitie van de stad. Tenslotte, met het oog op een snelle doorstart is direct gekozen voor een projectdocument met (geheime) grondexploitatie. (pag 4, par 1.1 slot)

Daarna is er géén weg terug, alle bezwaren die na dit document zijn opgevoerd door bewoners, ondernemers, politieke partijen zijn op basis van dit politieke besluit ter zijde gelegd. Politiek is in de tang van enerzijds de eigen grootstedelijke ambities, anderzijds de aangegane verplichtingen aan Stebru als initiatiefnemer en kartrekker.

Daarmee is de gemeente in een positie gekomen waarbij zij niet meer kan functioneren als bewaker van ontwikkelingen in het belang van de huidige bewoners. De normale lijn is dat gemeente bestemmingsplannen en parkeernormen hanteert en bewaakt, juist om tegen te gaan dat projectontwikkelaars al te gretig beslag leggen op de beschikbare gronden, teneinde maximale winsten te genereren ten koste van de omliggende wijk.

Beantwoording ad 5. Bezwaar tegen de procedurele handelswijze vanuit gedeelde belangen met de ontwikkelaar:

Reclamant doet hier een bewering waar wij ons van distantiëren. Daarbij verwijst reclamant naar stukken die geen betrekking hebben op het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”. De gemeente heeft met de gebiedsverkenning Moerwijk Oost een ambitie uitgesproken over Moerwijk Oost en dat daar een ontwikkelaar op inspeelt is alleen maar positief en brengt onze ambitie tot uitvoering. De wereld staat niet stil en het vaststellen van een bestemmingsplan in 2015 wil nog niet zeggen dat er geen nieuwe ontwikkelingen kunnen en mogen plaatsvinden door goed onderbouwd van het geldende bestemmingsplan af te wijken. Daarnaast staat de gemeente voor een verdichtingsopgave om de groei van de stad en de woningnood te faciliteren. Daarbij zet de gemeente bewust in op grootschalige verdichting waar het stedenbouwkundig en ruimtelijk kan, zoals rondom OV-knooppunten om in andere delen (zoals de rest van Moerwijk Oost) rustige woonmilieus te behouden.

Moerwijk Oost is een woonbuurt met een eenzijdig woningaanbod en zijn de sociale problemen en de leefbaarheid in Moerwijk Oost verslechterd. Deze wijk stond al lang op de agenda voor herstructurering in het kader van de gehele herstructurering van Den Haag Zuidwest aan het begin van deze eeuw. Mede als gevolg van de crisis op de woningmarkt is deze noodzakelijke herstructurering nog niet uitgevoerd. Om die reden is in 2017 mede in opdracht van de gemeente de gebiedsverkenning Moerwijk Oost uitgevoerd, om deze herstructurering alsnog vlot te trekken. De ontwikkeling van de locatie Assumburgweg is daarbij één van de ontwikkelingen om te komen tot de doelstelling van de verkenning om van Moerwijk Oost weer een aantrekkelijke en duurzame wijk te maken. Het moet juist zorgen voor een positieve impuls. Vanwege de wens om een spoedige bijdrage te kunnen leveren aan de grote vraag naar woningen is ervoor gekozen zo snel mogelijk de kaders middels een projectdocument vast te stellen. Bij het projectdocument is een openbare versie van de grondexploitatie (RIS298576) beschikbaar. Begin 2018 zijn bewoners, ondernemers en overige geïnteresseerden op een informatieavond geïnformeerd en betrokken bij de plannen van zowel de gebiedsverkenning alsook voor de locatie Assumburgweg. Aanwezigen konden reacties op de plannen doorgeven via digitale schermen. De binnengekomen vragen over de bestaande huisvesting zijn beantwoord door Vestia. De overige ontvangen vragen zijn beantwoord en teruggekoppeld door de gemeente. Verder heeft er in 2018 een participatietraject plaatsgevonden rondom het schetsontwerp voor de openbare ruimte, in de vorm van individuele gesprekken met stakeholders en bewoners. Er is ook een bewonersavond gehouden, waarvoor alle bewoners en ondernemers in Moerwijk Oost waren uitgenodigd. Tijdens deze bewonersavond is de gemeente samen met het ontwerp bureau in gesprek gegaan over het concept schetsontwerp en waar mogelijk is de gegeven input voor het ontwerp verwerkt. Het afwijken van het geldende bestemmingsplan Moerwijk is dus legitiem en heeft niets te maken met dat de gemeente tussen twee belangen zit om de grootstedelijke ambities te behartigen en te voldoen aan aangegane verplichtingen met een ontwikkelaar. Dit is niet aan de orde.

De volgende zienswijze is geciteerd:

6 Tenslotte:

Als besluit op deze zienswijze doen wij een beroep op de redelijkheid van u als stadsbestuur. Beter ten halve gekeerd als ten hele gedwaald. Het plan is té groot, en belast de wijk onevenredig. Het feit dat er tot op heden door Stebru nog géén institutioneel belegger gevonden is die brood ziet in de gemaakte plannen is op z'n minst een waarschuwing vanuit de branche zelf.

Meer specifiek inzake ons punt 5, uw functie om de belangen van bewoners/ondernemers in en om de locatie te behartigen verzoeken wij u om een onafhankelijk orgaan (zoals platform STAD) te raadplegen voor een second opinion. Laat een goede inhoudelijke en stedenbouwkundige analyse maken van het beoogde programma ten opzichte van de beschikbare kavel, in relatie tot de omliggende wijk en ecologische zone.

Tot op heden heeft u in de gevolgde handelswijze zichtbaar gemaakt prioriteit te geven aan de grootstedelijke ambitie van verdichten, over de rug van de wijk en lokale belanghebbenden. Wij vragen u niet om alles bij het oude te laten, maar verzekeren u dat er een “gulden middenweg” is waarbij u succesvol kunt verdichten én een positieve impuls aan de wijk kunt geven. Wij zien dan ook uit naar een positieve reactie op deze zienswijze en zijn gaarne bereid hierover inhoudelijk met u in gesprek te gaan.

Beantwoording ad 6. Tenslotte:

Het bestemmingsplan en het daarop gebaseerde bouwplan is zorgvuldig tot stand gekomen. Daarbij zijn de benodigde onderzoeken gedaan om tot een goede ruimtelijke, stedenbouwkundige en overwogen ontwikkeling te komen, waarbij alle belangen integraal overwogen zijn.

Het voorliggende plan is tot stand gekomen na een gedetailleerde modellenstudie waarbij verschillende varianten aan de orde zijn geweest. Ook de behandeling in de welstandcommissie heeft tot een aantal aanpassingen geleid. De stedenbouwkundige analyse staat in hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”. Daarnaast is gemotiveerd dat dit gebouw passend is in de plaatselijke context.

Het inwinnen van een second opinion heeft daarom geen toegevoegde waarde, omdat dit plan voldoet aan door de gemeenteraad vastgestelde kaders en daar uitvoering aan geeft. De gemeente is uiteraard bereid om met u in gesprek te gaan om de gemeentelijke kaders en besluiten voor dit project nogmaals aan u toe te lichten, maar in lijn met onze beantwoording over de second opinion is wat ons betreft een inhoudelijk gesprek over aanpassing van het project niet kansrijk.

Voorstel:

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”.

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

Gelet op voorgaande stelt het college de raad voor om de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Ingekomen zienswijze Ra 2020.7 van EBH Legal advocaten namens diverse belanghebbenden

De volgende zienswijze is geciteerd:

Namens [diverse cliënten], allen wonend en/of zaak doende te Den Haag, dien ik hierbij een zienswijze in gericht tegen het ontwerp van het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" dat vanaf 21 november 2019 tot en met 2 januari 2020 ter inzage ligt.

Het ontwerp van dit bestemmingsplan behelst het juridisch kader voor de herontwikkeling van percelen gelegen tussen de Erasmusweg, de Assumburgweg en de Rechterenstraat te Den Haag. Op deze percelen staan het gebouw van een voormalige brandweerkazerne respectievelijk het gebouw van een aangrenzend woonblok.

Het ontwerp behelst het juridisch kader voor de herontwikkeling van die percelen tot ongeveer 540 woningen met bedrijvigheid of commerciële ruimten.

De eerstgenoemde cliënte is hoofdhuurder van het gebouw van de voormalige brandweerkazerne aan de Erasmusweg 4 te Den Haag. De andere cliënten zijn onderhuurders van het betreffende gebouw. Op 21 oktober 2011 heeft de Gemeente Den Haag met eerstgenoemde cliënte voor deze percelen een huurovereenkomst gesloten om daar een bedrijfsverzamelgebouw te realiseren. Eerstgenoemde cliënte heeft vervolgens delen van het gebouw in onderhuur gegeven aan de andere cliënten en sindsdien wordt in dit gebouw een bedrijfsverzamelgebouw geëxploiteerd. Door de wijze van exploiteren, de ligging van het gebouw en de indeling daarvan is het bedrijfsverzamelgebouw een succes geworden. Veel bedrijven en instellingen hebben daar hun plaats gevonden en per week maken zeker duizend mensen hiervan gebruik. Het gebouw is sindsdien gaan functioneren als een sociaal trefpunt en als een broedkamer voor kleine bedrijven. Al hetgeen is opgebouwd staat evenwel inmiddels op het spel.

Voor wat dit betreft was het cliënten altijd al bekend dat de functie van de voormalige brandweerkazerne als bedrijfsverzamelgebouw een tijdelijk karakter had. Tegelijkertijd is in de jaren 2014 en 2015 door uw Gemeente aanzienlijk in het gebouw geïnvesteerd waarbij op dat moment is aangegeven en de verwachting gewerkt dat het gebouw tot 2023 op dezelfde manier in gebruik zouden kunnen blijven.

In 2017 is desondanks door uw Gemeente besloten om deze locatie alsnog aan te wijzen als locatie waar versneld een nieuw programma voor sociale huurwoningen gerealiseerd zou moeten worden (Op pagina 7 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat: "In 2017 is de locatie van de brandweerkazerne in samenhang met de herstructurering van het aangrenzende de Vestia-bezit bestuurlijk opgevoerd als locatie waar versneld een programma voor sociale huurwoningen gerealiseerd kan worden.")

Omdat het College zich er kennelijk van bewust is geweest dat de bedrijven en instellingen in het bedrijfsverzamelgebouw door het alsnog versneld realiseren van dit nieuwe programma in de knel zouden komen, hebben toenmalige wethouders destijds een alternatieve locatie in het vooruitzicht gesteld. Ook hebben een aantal fracties binnen uw Raad het College opgeroepen om de beschikbaarheid van enige alternatieve locatie te laten aansluiten op de einddatum voor de onderhavige percelen.

Het heeft niet zo mogen zijn. Op dit moment worden cliënten geconfronteerd met een einddatum die steeds dichterbij komt zonder dat enig concreet zicht bestaat op een alternatieve locatie voor de uitplaatsing van dit bedrijfsverzamelgebouw en zonder dat gedegen en indringend onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden voor herontwikkeling van andere percelen in Den Haag.

Gelet daarop kan het onderhavige bestemmingsplan naar hun inzicht op dit moment om twee redenen nog niet worden vastgesteld.

- 1. Op grond van artikel 6.12 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland kunnen percelen als de onderhavige, die als bedrijfsverzamelgebouw voor een bedrijfsbestemming in gebruik zijn en op grond van het bestemmingsplan (in dit geval van artikel 6.1 van bestemmingsplan "Moerwijk") aldus in gebruik mogen zijn, niet worden herontwikkeld in het geval niet tegelijkertijd compensatie plaatsvindt. Het is om die reden dat cliënten zich niet kunnen vinden in de conclusie, die wordt getrokken op pagina 24 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, dat; "Het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" is in overeenstemming met het provinciale beleid, zoals verwoord in de VRM, het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte".*

Beantwoording ad. 1.:

Er is wel getoetst aan de ontwerp-omgevingsverordening van de provincie. Na vaststelling door gedeputeerde staten is de omgevingsverordening op 1 april 2019 van kracht geworden. De onderdelen uit de omgevingsverordening die relevant zijn voor het project Kop Assumburgweg zijn niet gewijzigd, waardoor de conclusie op pagina 24 toelichting nog steeds de juiste is. De tekst in paragraaf 3.2.2 wordt als gevolg van vaststelling van de omgevingsverordening ook ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd. Tevens wordt een passage opgenomen over de herziening van de provinciale Omgevingsverordening, die op 1 augustus 2020 in werking is getreden. De stelling dat het terrein als een bedrijventerrein moet worden gekwalificeerd onderschrijven wij niet. Volgens het geldende bestemmingsplan Moerwijk heeft het bestaande pand de bestemming Gemengd-3. Deze bestemming maakt niet alleen de vestiging van bedrijven mogelijk, maar ook dienstverlening, onderwijs, levensbeschouwelijke, speel- en sportvoorzieningen én wonen op de verdiepingen. Artikel 6.12 van de toen geldende omgevingsverordening is daarom niet van toepassing.

De volgende zienswijze is geciteerd:

2. *Procedureel wordt hier ten onrechte nog aan de Verordening Ruimte getoetst terwijl de Omgevingsverordening Zuid-Holland al van kracht was op het moment dat het onderhavige ontwerp ter inzage werd gelegd. Inhoudelijk wordt miskend dat de percelen waarop het bedrijfsverzamelgebouw functioneert volgens de regels van de Omgevingsverordening als een "bedrijventerrein" hadden moeten worden gekwalificeerd waarvoor specifieke verplichtingen gelden in het geval van transformatie naar een andere bestemming. Bij de huidige stand van het onderzoek omtrent mogelijke alternatieve locaties en/of compensatie voor de functie als bedrijventerrein moet worden geconcludeerd dat in ieder geval op dit moment niet wordt voldaan aan de vereisten van het betreffende artikel. Om die reden moet eveneens worden geconcludeerd dat op dit moment nog niet is voldaan aan de verplichtingen van zorgvuldig onderzoek van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.*
Op deze beide punten geldt daarenboven dat namens het College tijdens de vergaderingen van 4 september 2019 en 12 december 2019 van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening de eerdere toezeggingen namens het College zijn bevestigd dat (gedegen) onderzoek zou worden gedaan naar (tijdig beschikbare) alternatieve huisvesting.
Het gaat cliënten om het inhoudelijke probleem dat hierboven is geschetst en niet om juridische procedures. Cliënten zijn daarom graag bereid overleg te voeren over de vraag op welke manier op de bovengenoemde vragen alsnog gedegen en uitputtend onderzoek kan plaatsvinden dat in ieder geval voldoet aan de verplichtingen op grond van de Omgevingsverordening Zuid-Holland respectievelijk op grond van de Algemene wet bestuursrecht."

Beantwoording ad.2

Met betrekking tot de verordening Ruimte en de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland wordt verwezen naar de beantwoording onder ad.1 van deze zienswijze. Ten aanzien van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht waarop reclamant doelt in de zienswijze heeft betrekking op een zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging om te komen tot overwogen besluitvorming. Gemeld kan worden dat het bestemmingsplan en het daarop gebaseerde bouwplan zorgvuldig tot stand is gekomen en er zijn vele onderzoeken gedaan om tot een goede ruimtelijke, stedenbouwkundige en overwogen ontwikkeling te komen waarbij alle belangen integraal zijn overwogen.

Er zijn geen toezeggingen gedaan voor vervangende huisvesting. De voormalige brandweerkazerne wordt tijdelijk verhuurd in afwachting van ontwikkeling. De huurder en ondernemers zijn hier vanaf het begin van op de hoogte en zijn zelf verantwoordelijk voor alternatieve huisvesting na beëindiging van het tijdelijke gebruik. Vanwege het belang van kleinschalige bedrijvigheid voor Den Haag denkt de gemeente mee met de ondernemers in hun zoektocht naar alternatieve huisvesting. De wijze waarop hieraan invulling is gegeven is per brief in mei 2020 (RIS 305258) aan de commissie Ruimte nader toegelicht. Wij zijn van mening dat hiermee voldoende uitleg is gegeven over de inspanning om mee te denken met alternatieve huisvesting voor de ondernemers.

Voorstel:

Deze zienswijze leidt tot actualisering/ aanpassing van de tekst in paragraaf 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”. Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college verder het volgende op:

Gelet op voorgaande stelt het college de raad voor om de zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren.

4. Ingekomen zienswijze Ra 10026091 N van belanghebbende

De volgende zienswijze is geciteerd:

Hierbij teken ik pro forma bezwaar aan tegen de verandering c.q. aanpassing van het bestemmingsplan voor het terrein Assumburgweg 4 t/m 8, ook bekend als het terrein van de voormalige brandweerkazerne aan de Erasmusbrug. Het is op dit moment niet duidelijk wanneer het betreffende besluit is genomen. Het is opvallend dat, wanneer de gemeente iets wil realiseren dat in strijd is met het bestemmingsplan, dit maar wordt aangepast.

Op 10 december jl. heeft er een voorlichtingsbijeenkomst plaatsgevonden op de locatie Erasmusweg 68 – 70. De aldaar verstrekte informatie was minimaal. Het enige dat duidelijk is geworden: dat er meer dan vijfhonderd woningen gerealiseerd worden eensdeels maar dat de noodzakelijke bijbehorende parkeervoorzieningen zeer beperkt zijn anderdeels. Ook de opzet van de bijeenkomst deugde niet! In plaatst van dat plenair een terdege presentatie werd gehouden, waarbij ook de mogelijkheid tot het plenair stellen van vragen werd geboden, werd alleen individueel voorlichting gegeven. Op een door mij gestelde vraag over het exacte aantal parkeerplaatsen werd geen duidelijk antwoord gegeven. Kennelijk durfde men een plenaire voorlichtingsbijeenkomst niet aan.

In het verleden is getracht bij het gemeentelijk informatiecentrum over dit soort projecten helderheid te verkrijgen. Echter, dit soort informatie is alleen via elektronische weg aldaar in te zien. Een ambtenaar zoekt de betreffende informatie op. Bezoekers kunnen niet zelf zoeken. Er mogen geen foto's gemaakt worden en er worden geen afdrucken verstrekt. Eerst moet men wachten tot men uiteindelijk aan de beurt is. Als dan vervolgens deze ambtenaar gaat zoeken wordt deze weer geïnterrupteerd door de vorige bezoeker, die er kennelijk niet uitkomt, zodat men weer opnieuw moet wachten. Een collega doet niets en zit op een site van een webwinkel naar kleding te zoeken. Een ander collega is weggegaan, hoogstwaarschijnlijk voor een ingelaste rookpauze onder werktijd. Als men vervolgens hiervan wat zegt, krijgt men een grote mond. In het verleden was dit soort informatie gewoon fysiek aanwezig en zeer makkelijk te raadplegen in het gemeentelijk informatiecentrum onder de raadzaal. Als men er niet uitkwam, waren er medewerkers met de nodige bezieling, die behulpzaam waren. Daarnaast werden de gemeenteberichten wekelijks gepubliceerd in het huis-aan-huis blad de Posthoorn.

Inmiddels hebben we onlangs uit het NRC Handelsblad kunnen vernemen hoe de illegale gokwereld vat heeft gekregen op het bestuur van de stad. Het is natuurlijk niet voor niets dat de rijksrecherche bij een aantal bestuurders alsmede bij een aantal betrokken ondernemers op 1 oktober jl. invallen heeft gedaan waaronder op het stadhuis. Het is opvallend dat de van corruptie verdachte en alsmede de toenmalige burgemeester gewoon hun gang hebben kunnen gaan. Ook ambtenaren, die dit corrupte beleid dienden uit te voeren, werkten loyaal mee.

Gezien het vorenstaande wordt bij mij zeer sterk de indruk gewekt dat ook dit project andere belangen een rol spelen dan alleen het realiseren van nieuwbouwplannen. Indien de inhoudelijke beantwoording van deze brief langer dan veertien kalenderdagen op zich laat wachten verzoek ik U een kennisgeving van ontvangst aan genoemd adres te doen toekomen.

Beantwoording:

Ten eerste merken wij op dat de brief van reclamant foutief is geadresseerd en middels doorzendplicht bij de behandeling van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan “Kop Assumburgweg” is betrokken. Ten tweede wordt deze brief niet als pro forma bezwaar noch als bezwaarschrift opgevat, omdat er nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden waarop bezwaar open staat, in dit geval na besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan beroep bij de Raad van State.

Van de opmerkingen en beweringen die reclamant in de zienswijze geeft distantiëren wij ons. Daarbij verwijst reclamant naar situaties die niets te maken hebben met het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”. Met betrekking tot de opmerking van reclamant over: “*Het is opvallend dat, wanneer de gemeente iets wil realiseren dat in strijd is met het bestemmingsplan, dit maar wordt aangepast.*”, wordt verwezen naar zienswijze nummer twee Ra 2020.2, beantwoording onder ad. 5 en tevens ten aanzien van een aantal resterende opmerkingen wordt tevens verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2 Ra 2020.2 onder ad. introductie en ad.6 voor meer uitleg over zorgvuldige voorbereiding van het onderhavige ontwikkelplan. Daarnaast heeft de inloopbijeenkomst (“voorlichtingsbijeenkomst”) op 10 december 2019 op een gebruikelijke manier plaatsgevonden en is proactief informatie verstrekt over de ontwikkeling aan belanghebbenden en geïnteresseerden.

Voorstel:

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg”.

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

Gelet op voorgaande stelt het college de raad voor om de zienswijze ongegrond te verklaren.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende plan “Kop Assumburgweg” maakt planologisch de ontwikkeling van circa 548 woningen bestaande uit circa 142 sociale huurwoningen, 162 middeldure en 244 vrije sector huurwoningen mogelijk. Ook maakt dit plan planologisch ongeveer 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid en/of commerciële ruimte, waaronder bedrijven, horeca en/of ruimte ten behoeve van leerwerkplekken of een onderwijsfunctie en zorg mogelijk. De bouw van het plan “Kop Assumburgweg” is aan te merken als een bouwplan, zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. Daarom is de gemeente op basis van artikel 6.12 Wro verplicht een exploitatieplan op te stellen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan via:

- een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- een anterieure overeenkomst met de eigenaar over de ontwikkeling.

Voor de locatie is een gemeentelijke grondexploitatie vastgesteld d.d. 25 januari 2018 (RIS298576). Tevens is een hoofdlijnenovereenkomst afgesloten tussen gemeente en betrokken externe partijen. Voor vaststelling van het bestemmingsplan wordt een uitvoeringsovereenkomst (samenwerkingsovereenkomst) gesloten.

Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd. Via gemeentelijke gronduitgifte vindt het kostenverhaal plaats. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is daarmee gewaarborgd.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

De gewijzigde teksten in onderstaande paragrafen zijn opgenomen in bijlage 2 behorende bij het raadsvoorstel Staat van wijzigingen:

1. Paragraaf 3.2.1 Rijksbeleid toevoegen Nationale omgevingsvisie (NOVI)
2. Paragraaf 3.7.3 Woonagenda 2019-2023 wordt vervangen door Addendum Woonagenda 2020-2023 met de daarbij behorende beleidsteksten;
3. Paragraaf 3.4.2 Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones wordt vervangen door de Nota stadsnatuur met de daarbij behorende beleidsteksten;
4. Paragraaf 3.8 wordt vervangen door Economische Visie Den Haag + 2030 brede economische groei in een stad zonder grenzen;
5. Paragraaf 3.11.2 gebiedsgericht milieubeleid komt te vervallen;
6. Paragraaf 4.4 Externe veiligheid wordt geactualiseerd en aangevuld met gegevens van de Veiligheidsregio Haaglanden en de Omgevingsdienst Haaglanden met betrekking tot de QRA om het groepsrisico te berekenen en verantwoorden;
7. Paragraaf 5.4.1 Waterhuishouding, watersleutel wordt in de tweede opsomming met betrekking tot 50% verharding het volgende toegevoegd:
want de verharding zal afwateren op het aangrenzende groen (en dus niet op de riolering worden aangesloten);
8. De figuren in paragraaf 5.4.1 Waterhuishouding, watersleutel, figuur 5.4 Watersleutel en figuur 5.5 verhard oppervlak worden als bijlage bij de toelichting gevoegd in bijlage 9 en 10;
9. Paragraaf 5.4.3 wordt een zin toegevoegd met betrekking tot beheer en onderhoud waterpartijen, waterberging en oever, namelijk de zinsnede: De instandhouding, het beheer en onderhoud van de waterberging op eigen terrein zal nader worden afgestemd met betrokken partijen.

Regels

1. In artikel 3 Gemengd onder 3.2.1 wordt 208 vierkante meter gewijzigd in 208 kubieke meter
2. In artikel 11 Algemene bouwregels, onder o wordt toegevoegd: burgemeester en wethouders zijn in verband het aspect externe veiligheid, ter beheersing van de vluchtroutes, en de bereikbaarheid voor de brandweer, bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering van vluchtwegen.

Verbeelding (plankaart)

Geen wijzigingen

Naar aanleiding van de zienswijzen

Toelichting

De gewijzigde teksten in onderstaande paragrafen zijn opgenomen in bijlage 2 behorende bij het raadsvoorstel Staat van wijzigingen:

1. Paragraaf 3.2.2 wordt als gevolg van vaststelling van de omgevingsverordening van provincie Zuid-Holland geactualiseerd;
2. Toevoegen paragraaf 4.10.4 voor de conclusie uit het quickscan trillingshinder onderzoek met de reactie van de Omgevingsdienst Haaglanden;
3. Bijlage 11 trillinghinder onderzoek.

Regels

Geen wijzigingen

Verbeelding (plankaart)

Geen wijzigingen

BESLUITVORMING

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

de raad van de gemeente Den Haag;

gezien het voorstel van het college van 17 november 2020;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

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

- I. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijze in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen Ra 2019.161 gegrond te verklaren;
- III. de zienswijze in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen Ra 2020.7 gedeeltelijk gegrond te verklaren;
- IV. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen Ra 2020.2 en Ra 10026091 N ongegrond te verklaren;
- V. tot herziening van de op het plangebied “Kop Assumburgweg” betrekking hebbende regeling bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld bij raadsbesluit 102, d.d. 27 november 2014.
- VI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- VII. dat bij het bestemmingsplan voor de “Kop Assumburgweg” geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/10038140

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

Na vaststelling van het bestemmingsplan Kop Assumburgweg wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-40ON in NL.IMRO.0518.BP0342BAssumburg-50VA.

NOTITIE

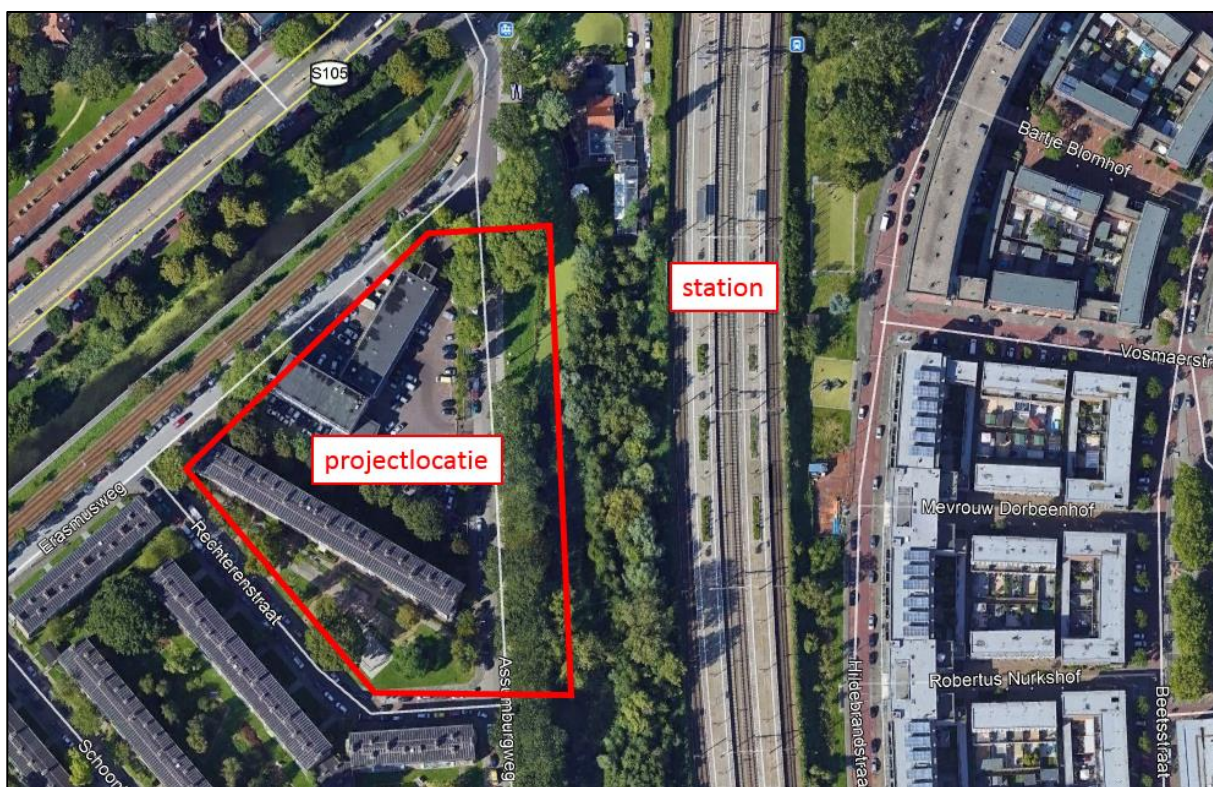
Stebru Ontwikkeling B.V.
T.a.v. Dhr. V. van Valen
Postbus 298
2910 AG NIEUWERKERK AD IJSSEL

Contactpersoon : J. Vosdingh Bessem (088 - 51 30 222)
Betreft : Levels aan de Assumburgweg - Quick scan trillingshinder

Beste heer Van Valen,

Inleiding

De projectlocatie is gelegen langs de spoorlijn Den Haag - Delft nabij het station Den Haag Moerwijk. De kortste afstand van de nieuwbouw tot het hart van het spoor bedraagt ca. 50 m en dit betreft de perrons, zie figuur 1.



Figuur 1: Ligging projectlocatie

Door ProRail is geadviseerd om gezien de afstand van de nieuwbouw tot het spoor de eventuele trillingshinder als gevolg van het treinverkeer nader te beschouwen. Conform de "Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen" van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. mei 2019, is in dit stadium van het project een Quick scan van de trillingshinder uitgevoerd.

NOTITIE

De doelstelling van de Quick scan trillingshinder is het verkrijgen van een eerste indruk van de mate waarin trillingshinder als gevolg van het treinverkeer kan optreden in toekomstige nieuwbouw. Uit de Quick scan volgt of nader onderzoek nodig is, waaruit blijkt of maatregelen getroffen moeten worden om hinder te voorkomen.

Inventarisatie

De Quick scan bevat een aantal onderdelen welke worden beschouwd, te weten:

- Bodemgesteldheid;
- Inrichting omgeving;
- Treinbeeld;
- Geometrie spoor;
- Nieuwbouwplan;
- Wijzigingen spoor.

Bodemgesteldheid

Ter plaatse van de nieuwbouw is een oriënterend grondonderzoek uitgevoerd bestaande uit 5 sonderingen met kleefmeting. Het maaiveldniveau ter plaatse van deze sonderingen bedraagt gemiddeld ca. NAP + 0,3 m.

Uit de sonderingen kan worden afgeleid dat er een toplaag van matig vast gepakt zand aanwezig is. Hieronder wordt een veenlaag aangetroffen, overgaand in klei. Vervolgens wordt een matig vast tot vast gepakt zandpakket aangetroffen, dit betreft de jonge duinen en oude duinen. Het verschil tussen de jonge en oude duinen is zichtbaar middels een kleiige laag rond NAP - 8 m (niet overal aangetroffen). De in Den Haag over het algemeen aanwezige (zandige) kleilaag (laag van Calais) en basis veenlaag wordt slechts zeer beperkt aangetroffen. Het pleistocene zand begint relatief hoog, ca. NAP - 16 m à NAP - 18 m.

De opbouw van de toplagen wordt bevestigd door beschikbare boringen in het DINO-loket. In bijlage A zijn de beschikbare sonderingen en enkele boringen uit het DINO-loket weergegeven.

Gesteld kan worden dat de aanwezige samendrukbare toplagen (veen en klei) een trilling dempend effect hebben.

Inrichting omgeving

Tussen de huidige Assumburgweg en het spoor bevindt zich momenteel een groenstrook met een waterpartij, zie figuur 2 voor Streetview afbeeldingen.

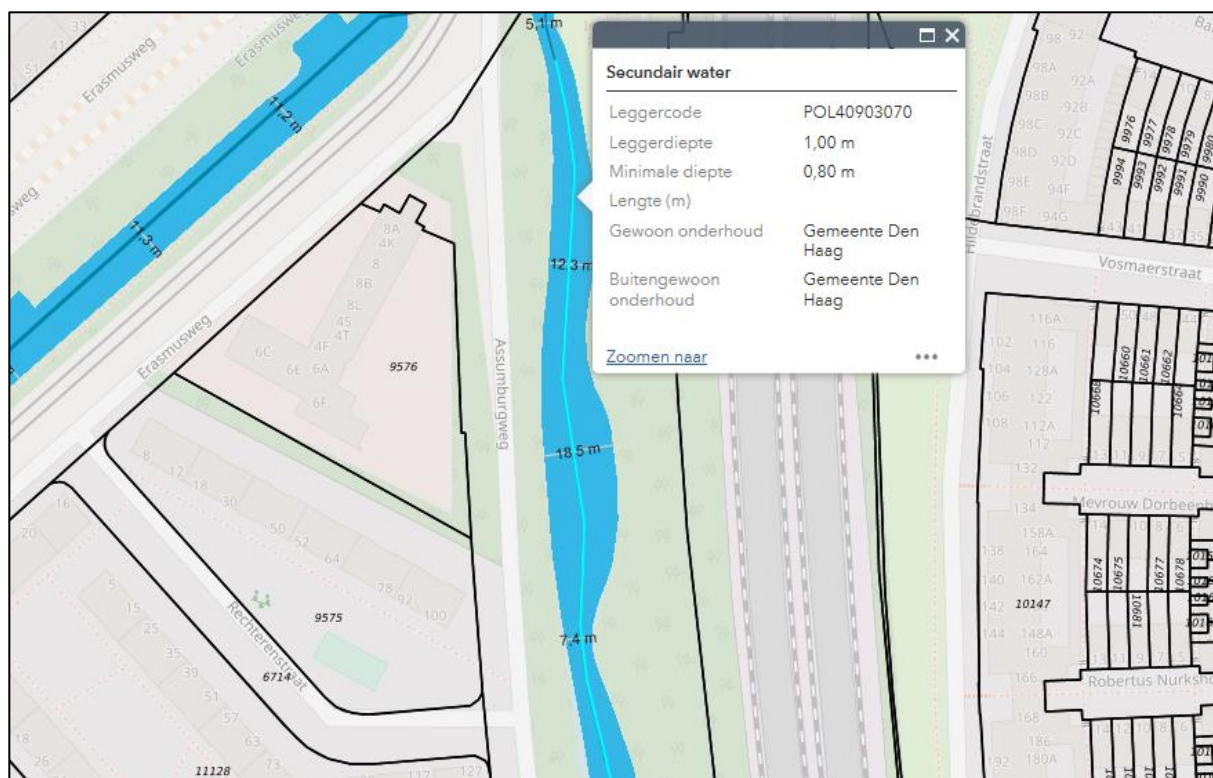


Figuur 2: Streetview groenstrook en waterpartij

In het bouwplan komt de Assumburgweg deels te vervallen maar blijft de groenstrook met waterpartij gehandhaafd.

Volgens de legger van het Hoogheemraadschap van Delfland betreft de waterpartij secundair water met een leggerdiepte van 1,0 m en een minimale waterdiepte van 0,8 m, zie figuur 3.

NOTITIE



Figuur 3: Uitsnede legger Hoogheemraadschap van Delfland

Het waterpeil van deze waterpartij is vastgesteld op NAP - 1,30 m. Wat inhoudt dat het bodemniveau zich op ca. NAP - 2,10 m à NAP - 2,30 m bevindt.

Treinbeeld

Het station Den Haag Moerwijk bevindt zich tussen de stations Den Haag Holland Spoor en Rotterdam Centraal. Op het station halteren alleen Sprinters.

Van ProRail is informatie verkregen over het aantal treinen wat dagelijks over dit deel van het spoor rijdt. Hiertoe is door ProRail de periode 1 juli 2019 t/m 27 januari 2020 beschouwd.

Gemiddeld over deze periode passeren 347 treinen per dag waarvan er 120 stoppen. Over het algemeen stoppen de treinen op de perrons 1 en 3. Perron 1 is het westelijke perron en perron 3 het oostelijke.

Het aandeel goederentreinen over dit deel van het spoor is zeer beperkt.

Geometrie spoor

Ter plaatse van het station zijn 4 sporen aanwezig waarvan zoals reeds aangegeven over het algemeen de sporen 1 en 3 worden gebruikt voor de Sprinters.

Volgens het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland www.ahn.nl) ligt het spoor op een hoogte van ca. NAP + 3,8 m à NAP + 3,5 m. Dus op ca. 3,5 m boven het omliggende maaiveld.

Ten noorden van de projectlocatie kruist het spoor het Hildebrandplein middels een viaduct, het Hildebrandplein is hier licht verdiept aangelegd.

Dit viaduct is een harde constructie in het spoor en zou tot extra trillingen kunnen leiden. De afstand van dit viaduct tot de projectlocatie bedraagt meer dan 100 m.

Nieuwbouwplan

De bestaande bebouwing betreft een bedrijfspand met 2 en 3 bovengrondse bouwlagen en deels een souterrain en een woongebouw met 4 bovengrondse bouwlagen en vermoedelijk een souterrain met de bergingen.

NOTITIE

De nieuwbouw voorziet in een stedelijke laag met verschillende niveaus en functies en daarboven hoogbouw oplopend van 40 naar 70 meter. Met op de kop een landmark van 100 meter, zie figuur 4 voor een impressie.



Figuur 4: Impressie nieuwbouw (bron: AA Architecten)

In het binnenterrein is een 2-laagse parkeergarage voorzien welke nagenoeg volledig op maaiveld wordt gerealiseerd.

De nieuwbouw zal op palen worden gefundeerd in het pleistocene zandpakket (vanaf NAP - 16 m à NAP - 18 m). Vooralsnog wordt uitgegaan van een grondverdringend paalsysteem, deels een geheel systeem en deels een geboord systeem.

De nieuwbouw is deels voorzien ter plaatse van de huidige Assumburgweg. De Assumburgweg zal hiertoe deels komen te vervallen. De nieuwbouw komt daarmee dicht bij het spoor te staan dan de bestaande bebouwing.

Wijzigingen spoor

Op de website van ProRail is gezocht naar op handen staande projecten in de directe omgeving van het station Den Haag Moerwijk.

Dit heeft geen resultaat opgeleverd. Er wordt derhalve van uit gegaan dat er geen ingrijpende wijzigingen van het spoor te verwachten zijn.

Interpretatie verzamelde gegevens

De trillingen welke door het treinverkeer worden veroorzaakt zijn met name oppervlaktetrillingen en in veel mindere mate druk- en schuifgolven in de diepte. In de toplagen op de projectlocatie worden veen- en kleilagen aangetroffen welke een dempend effect op de trillingen hebben.

De onder deze veen- en kleilagen gelegen zandlagen (de jonge en oude duinen) zijn niet heel erg vast gepakt.

NOTITIE

Tussen het spoor en de nieuwbouw bevindt zich een groenstrook met een waterpartij. Met name deze waterpartij zorgt voor een onderbreking van het maaiveld en heeft daarmee een dempende werking op trillingen.

Door de verhoogde ligging van het spoor en het talud worden de oppervlakte trillingen beperkt.

Het spoor wordt vrij intensief bereden, het merendeel van de treinen passeert het station (ca. 65 %). De Sprinters welke stoppen gebruiken voornamelijk de perrons 1 en 3. Dit betekent dat de afstand van de passerende treinen groter is.

Het nieuwbouw plan betreft voornamelijk hoogbouw (11 bouwlagen en meer). Het volledige plan wordt op palen gefundeerd welke in de diepe zandlaag worden geplaatst. De totale massa van de nieuwbouw in combinatie met de diepe paalfundering maakt de nieuwbouw relatief ongevoelig voor oppervlakte trillingen.

Conclusie en aanbevelingen

De combinatie van de massa van de nieuwbouw, de paalfundering, de aanwezigheid van ondiepe dempende lagen in de ondergrond en de aanwezige (en te behouden) waterpartij, is ons inziens reden genoeg om te kunnen veronderstellen dat de nieuwbouw geen hinder van trillingen door treinverkeer zou ondervinden.

Met vriendelijke groet,



J. Vosdingh Bessem
Senior Adviseur Geotechniek

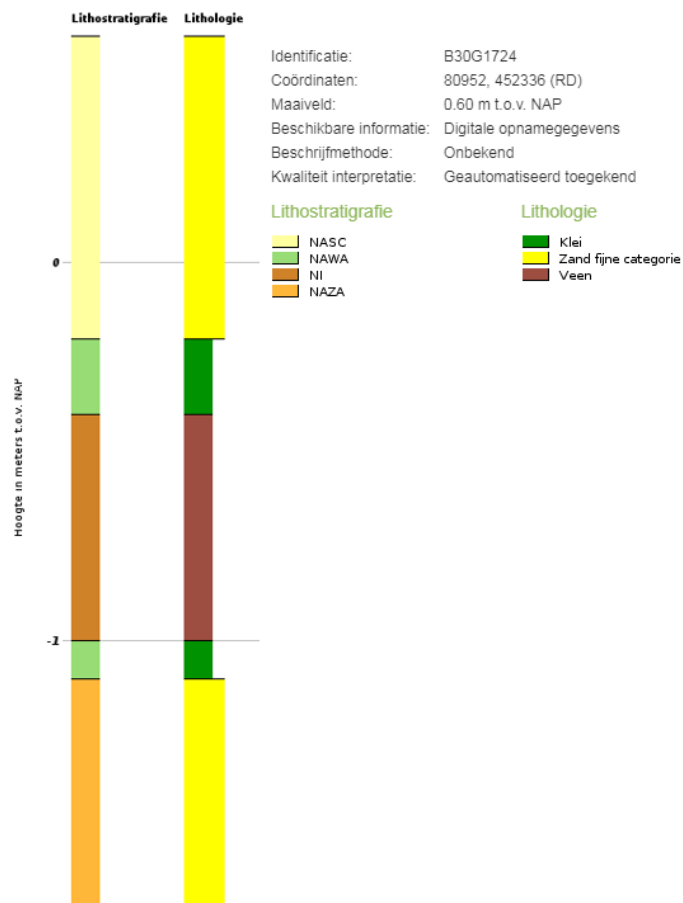
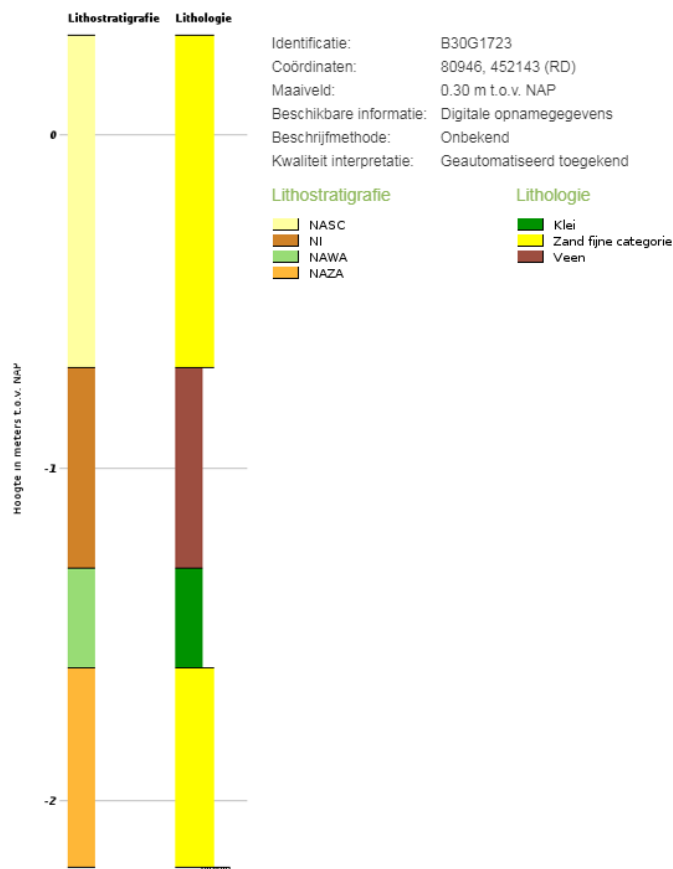
Contr. G.S.

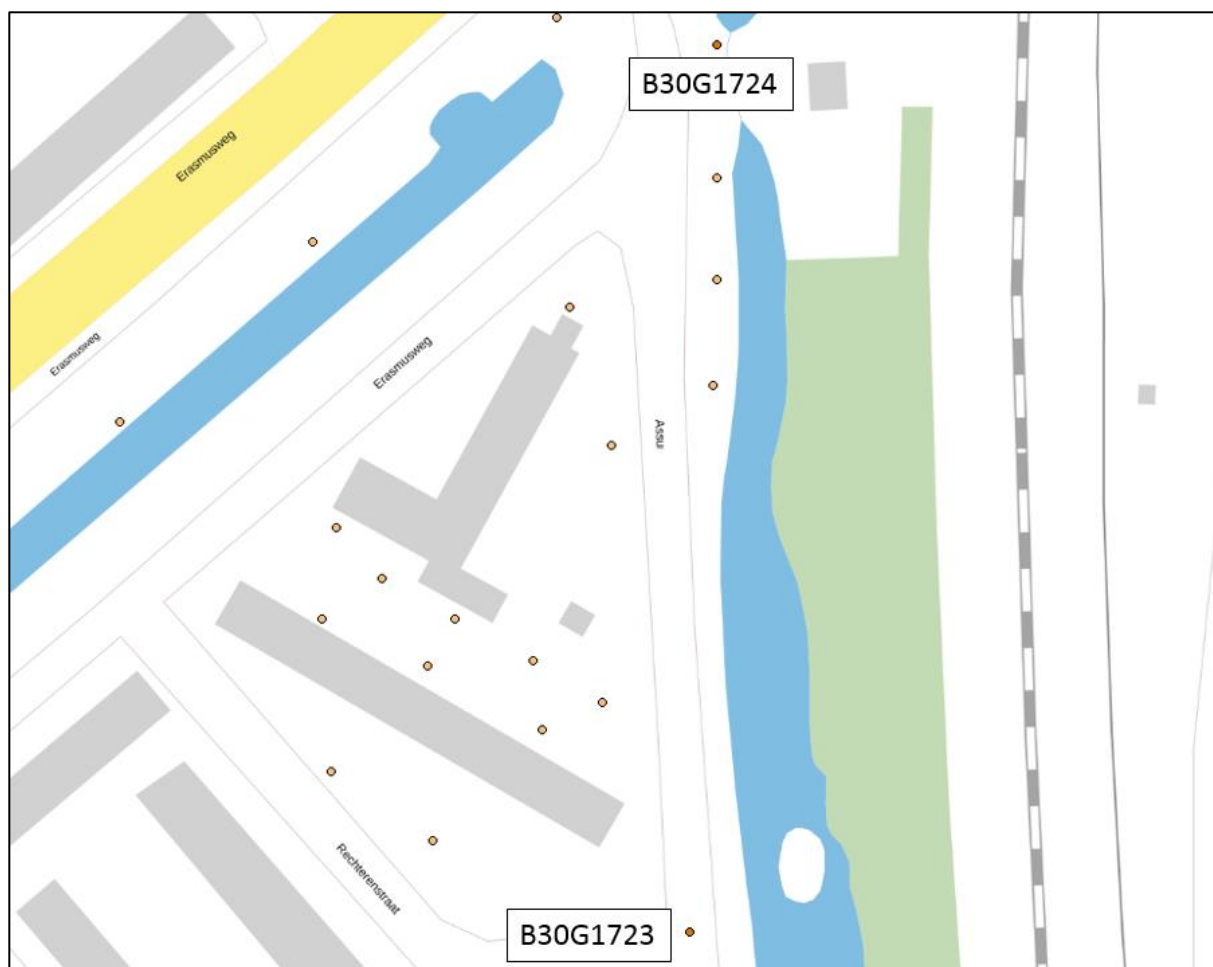


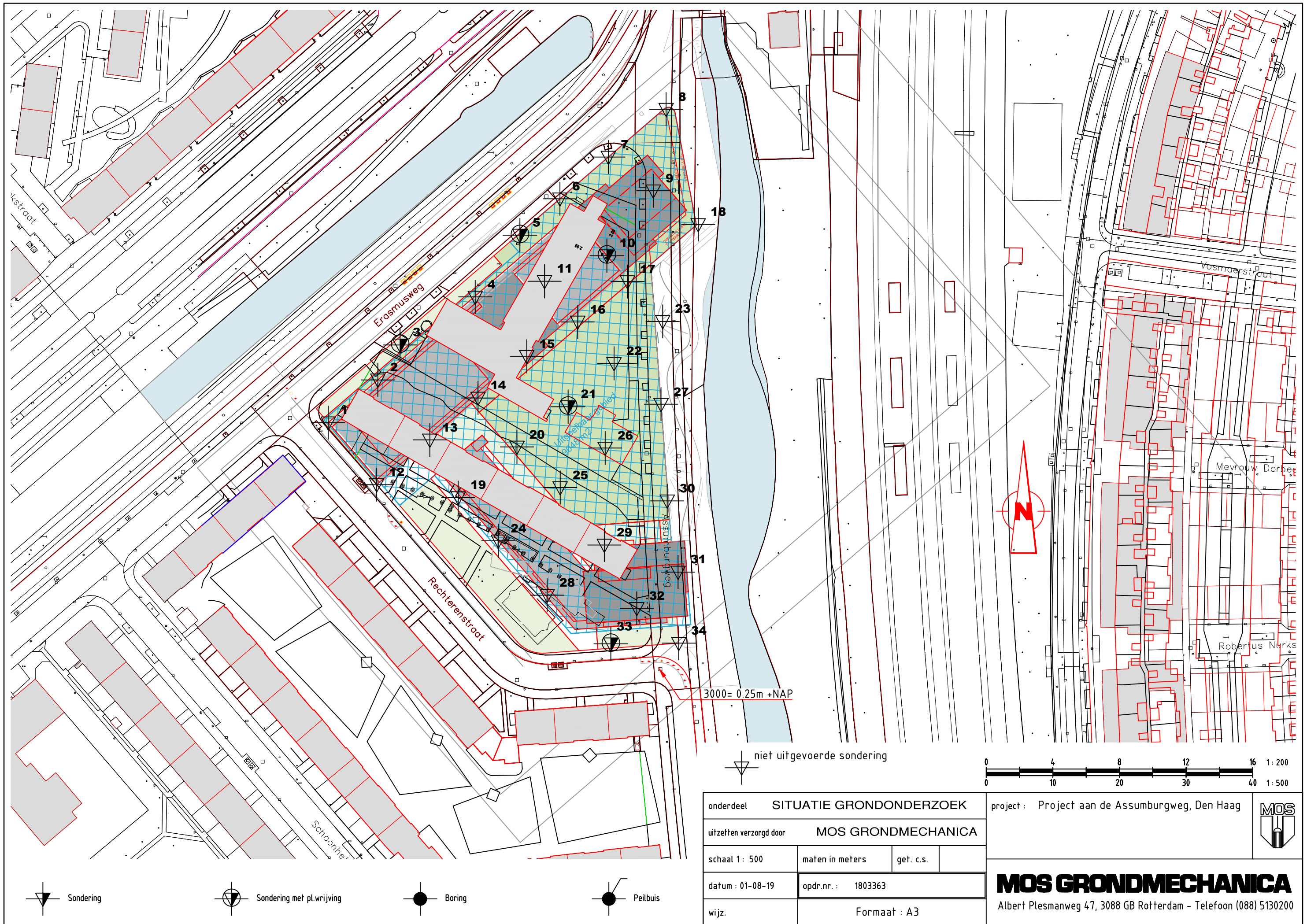
MOS GRONDMECHANICA B.V.

Bijlage A

Grondonderzoek





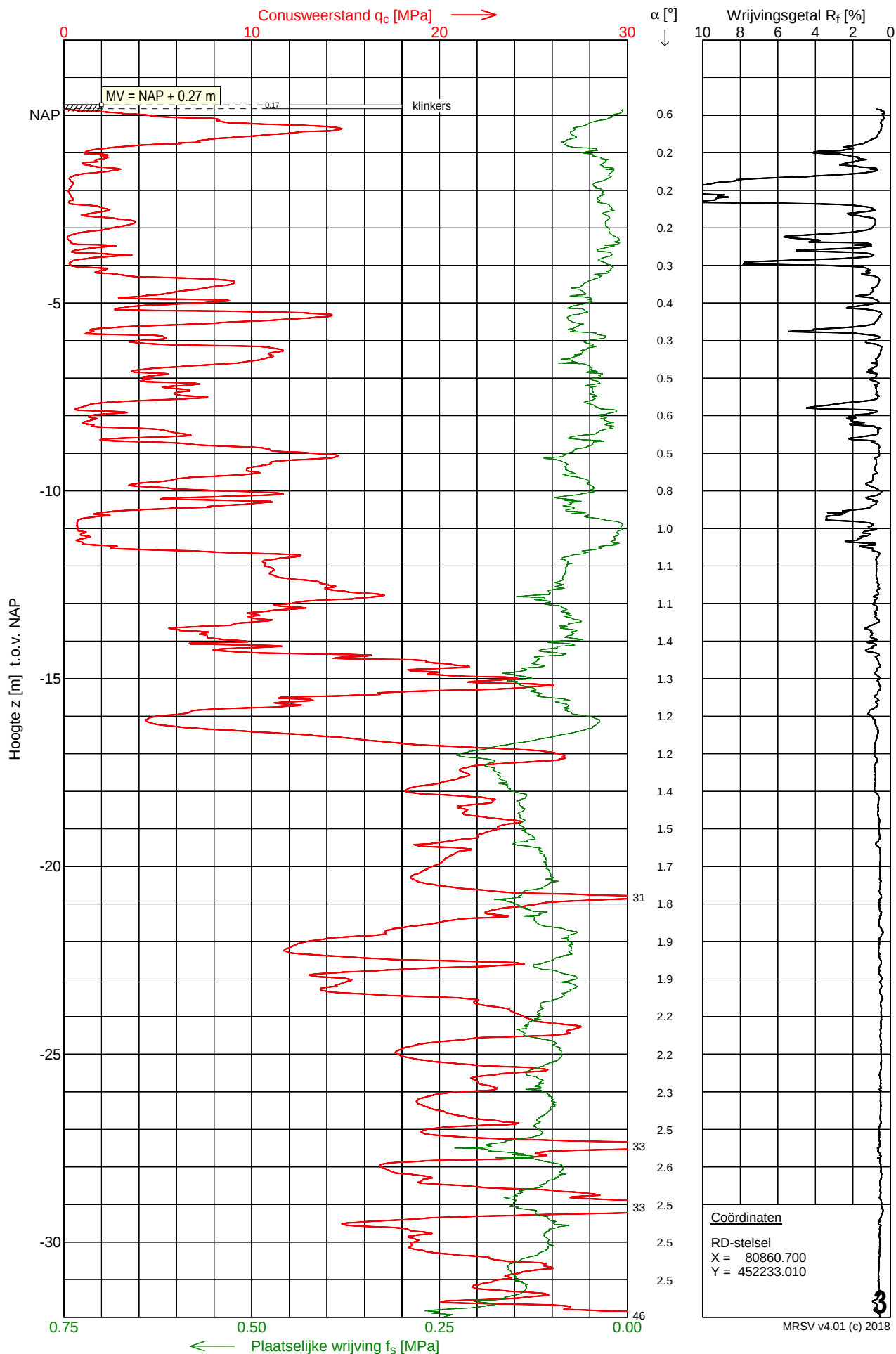


Sondering 3

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 1 van 2

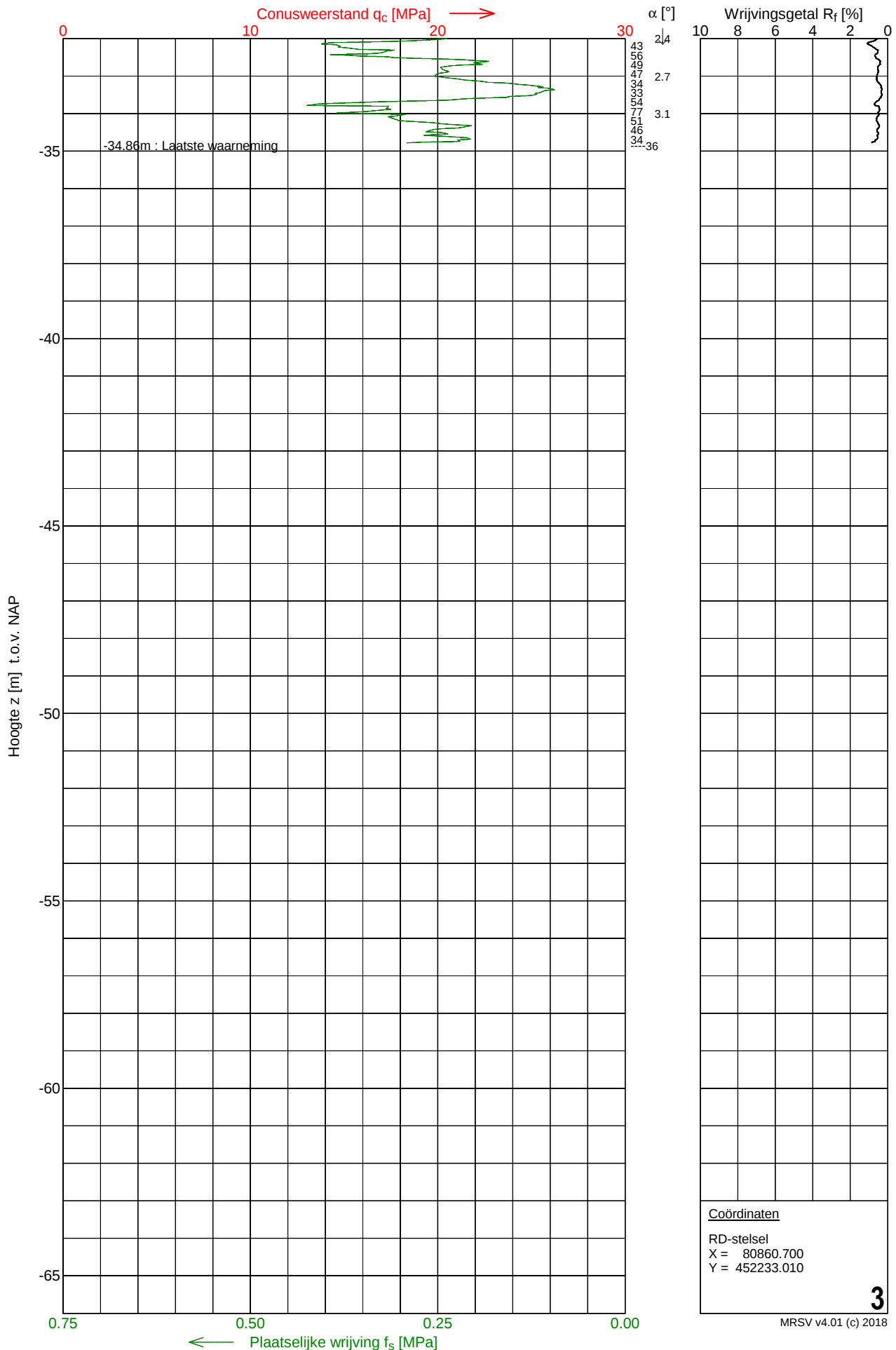


Sondering 3

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 2 van 2

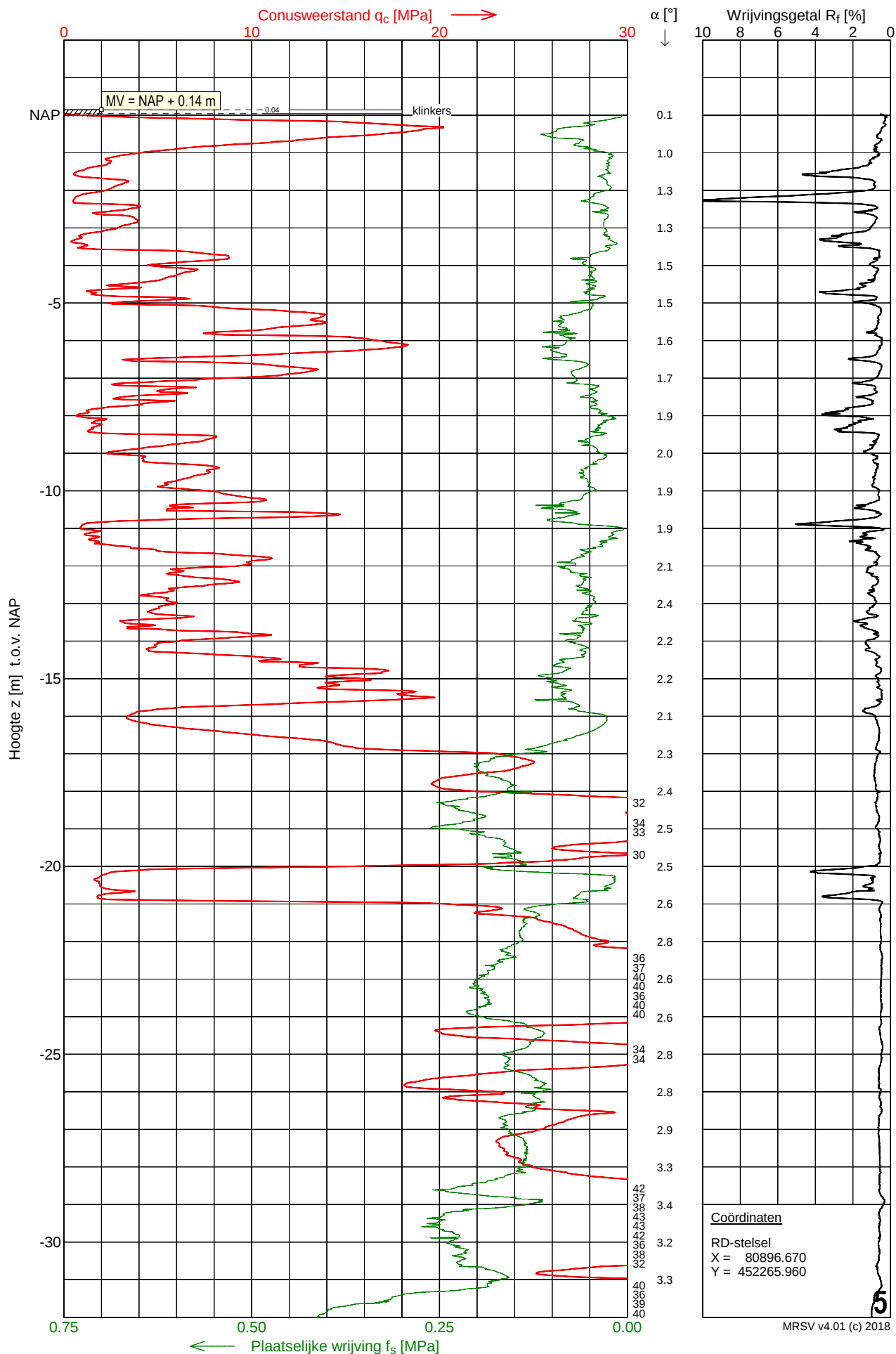


Sondering 5

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 1 van 2

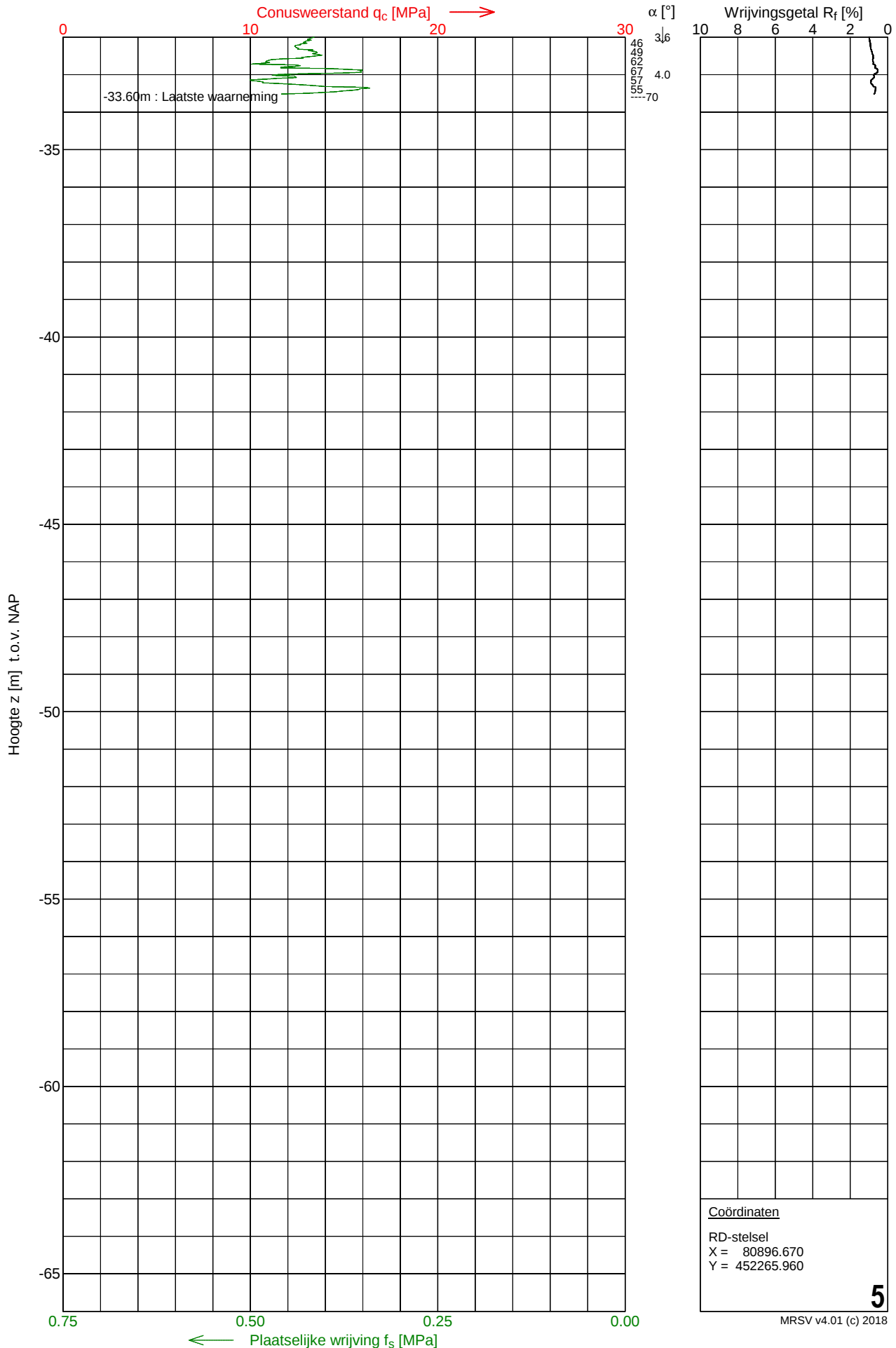


Sondering 5

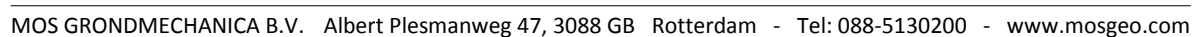
Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 2 van 2



NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 1 van 2

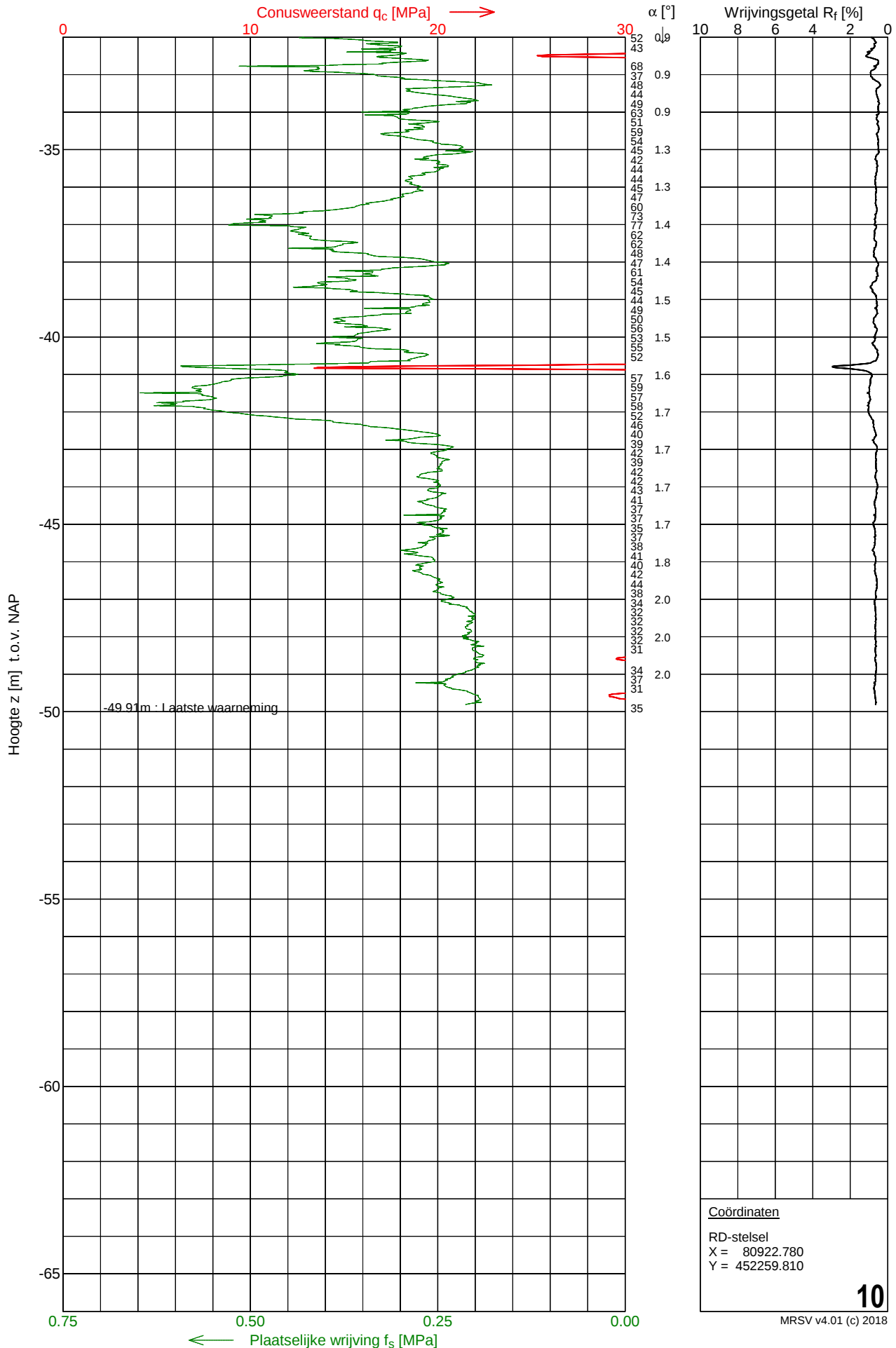


Sondering 10

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 2 van 2

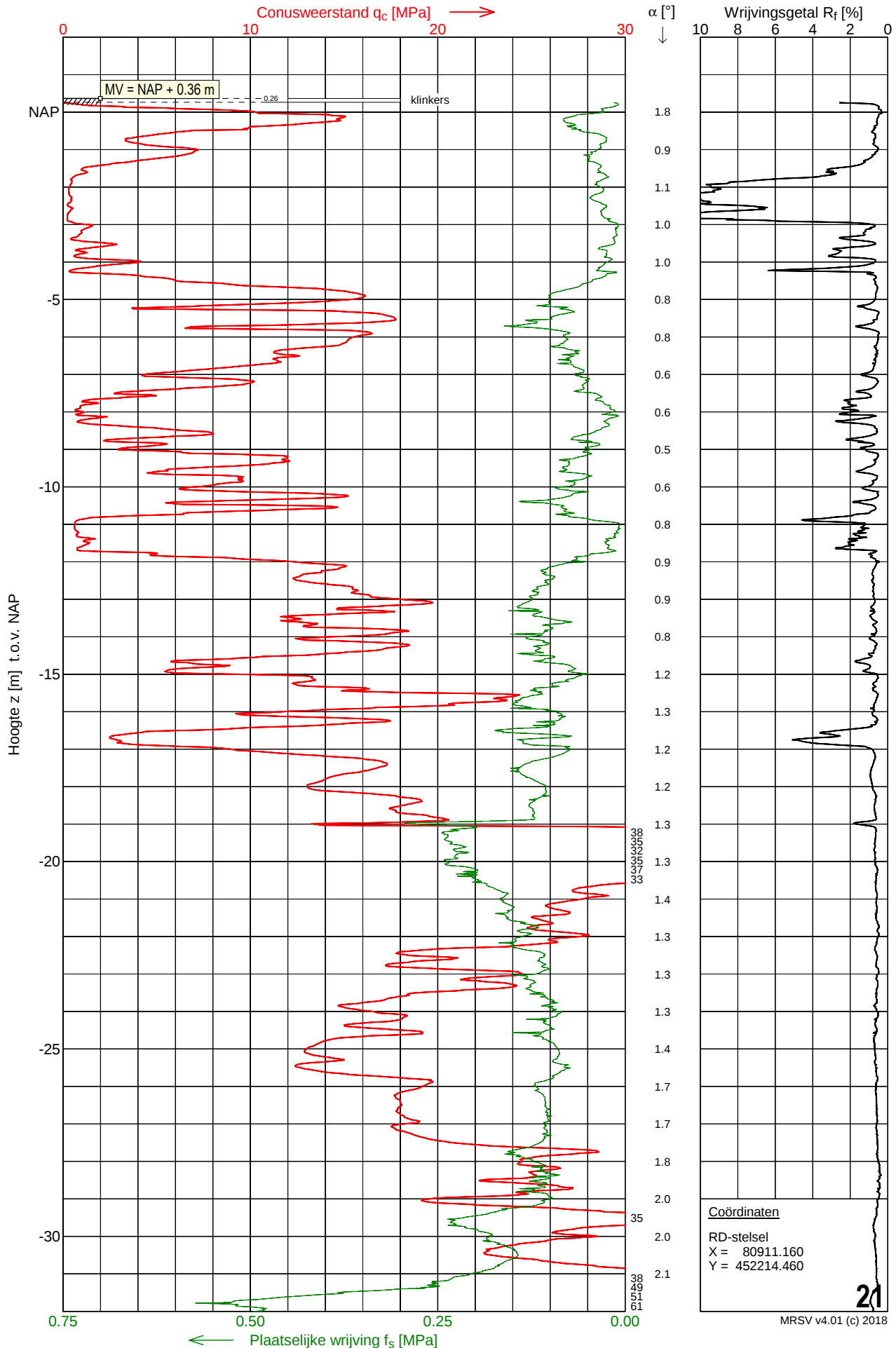


Sondering 21

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 1 van 2

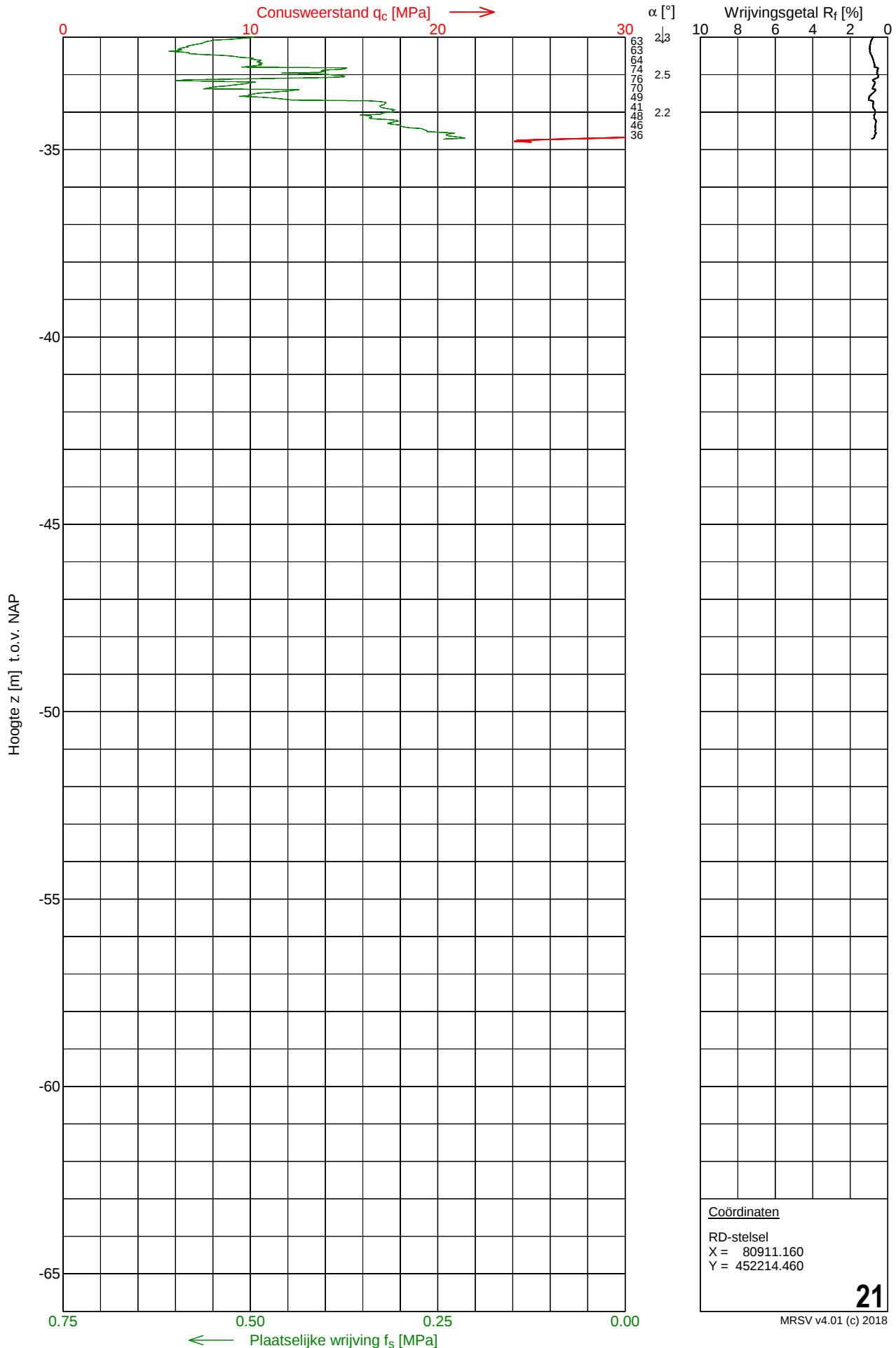


Sondering 21

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 2 van 2

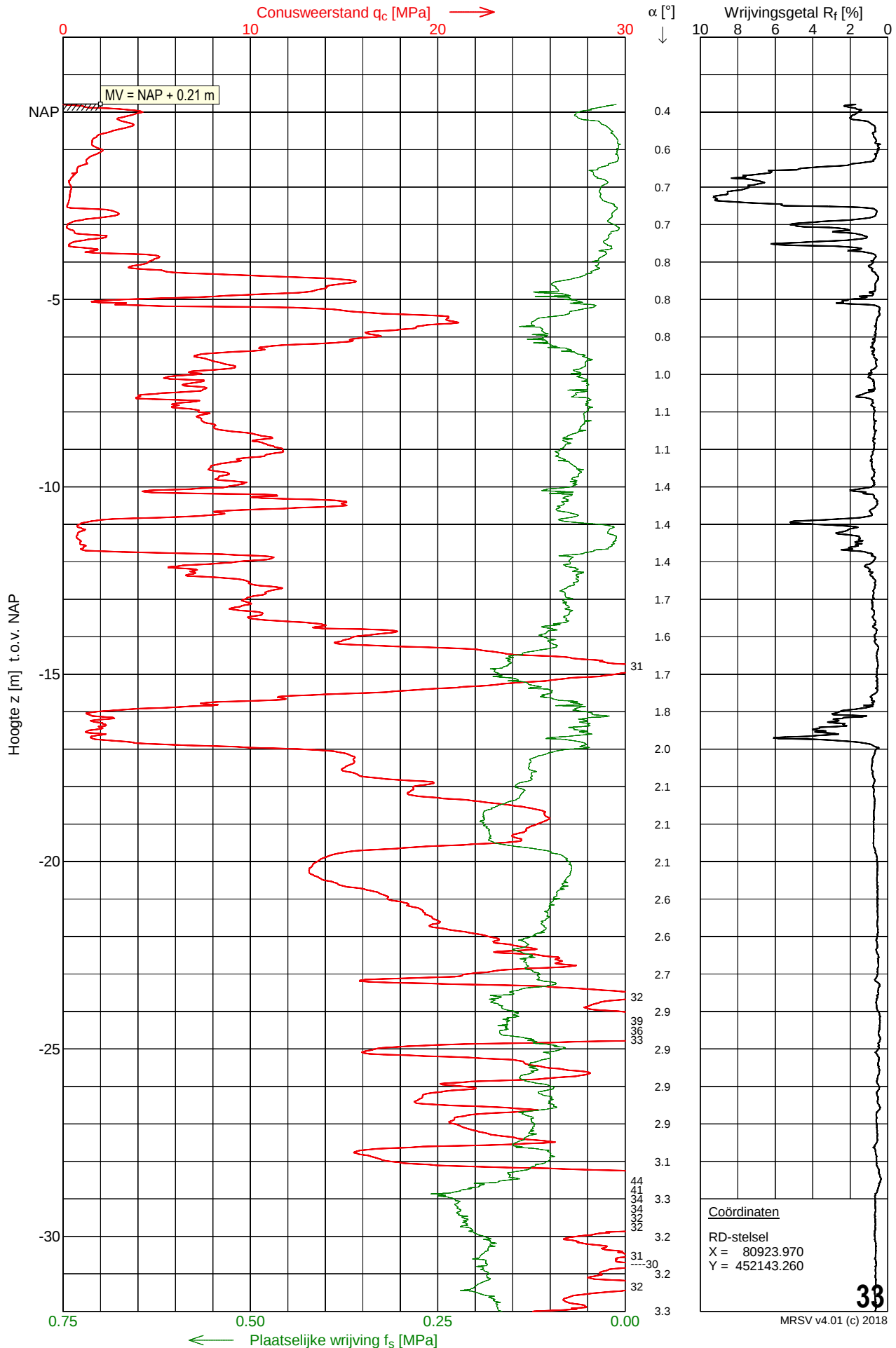


Sondering 33

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 1 van 2

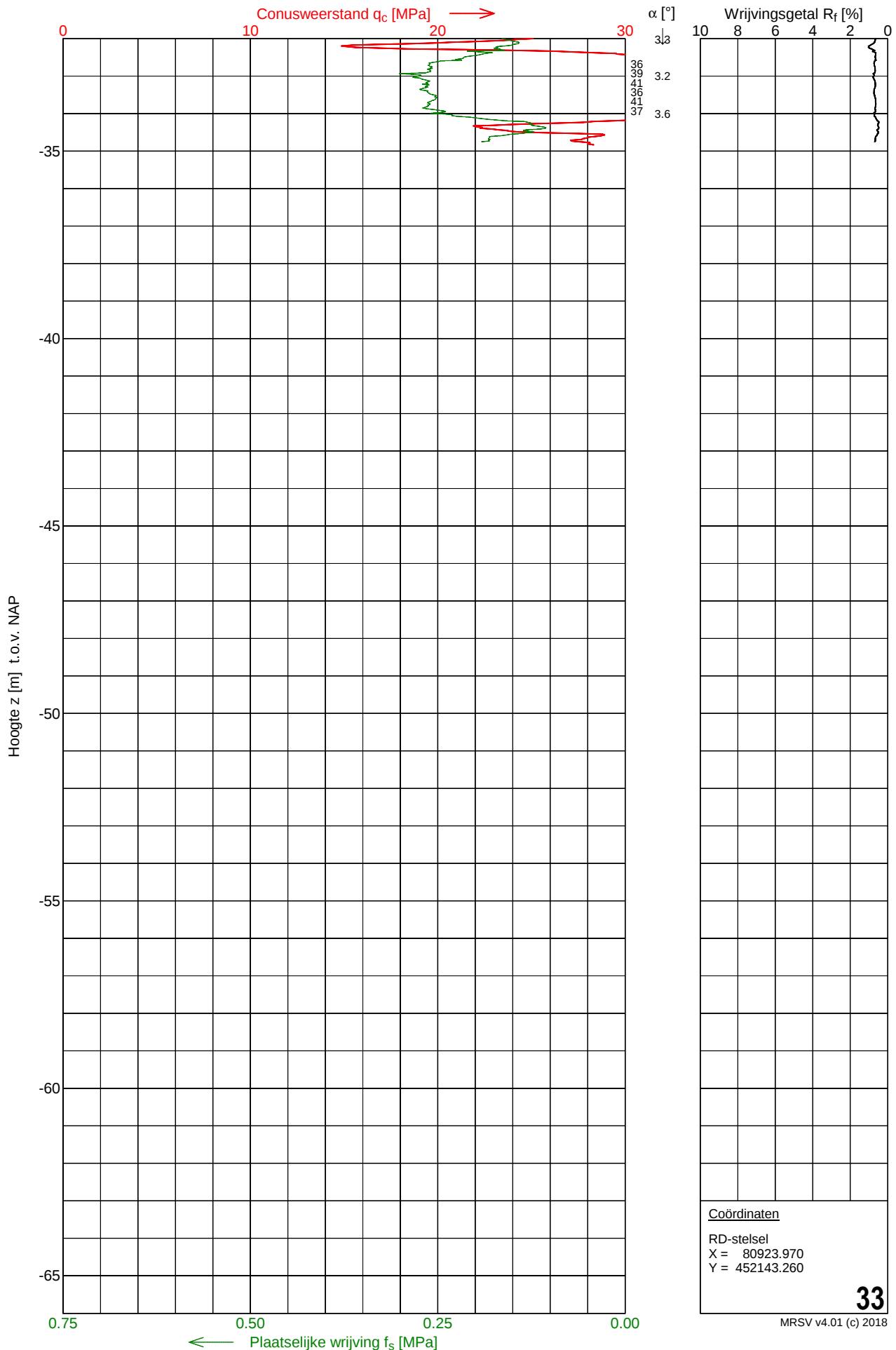


Sondering 33

Opdracht : 1803363
Plaats : Den Haag
Datum : 31-07-2019
Project : Assumburgweg

Conus nummer : S15-CFII.1628
Soort conus : Elektrisch
Opp. conuspunt : 1500 mm²

NEN-EN-ISO-22476-1
Klasse 3, type TE1
Sondeerunit : SW11
Blad : 2 van 2



MOS GRONDMECHANICA B.V.

Hieronder treft u de dienstverlening van Mos Grondmechanica b.v. aan. Voor specifieke diensten die niet direct in het overzicht terug zijn te vinden kunt u uiteraard vrijblijvend contact met ons opnemen.



VELDWERK

Sonderen op land, water en in beperkte ruimte, elektrisch, waterspanning, dissipatie, seismisch, magnetisch, geleidbaarheid, Bolconus, T-bar en slagsonderen

Geotechnisch boren en (on)geroerde monsternamen
Peilbuizen en waterspanningsmeters plaatsen
X, Y en Z metingen en Lintvoegmetingen
Plaatdruk-, CBR- en CPM proeven
In situ doorlatenheidspoeven

LABORATORIUM

Classificatie proeven (o.a. vol. gewicht, KVD, PI)
Samendrukkingsproeven (Oedometer en CRS)
Triaxiaalproeven
DS en DSS-proeven
Doorlatenheidspoeven
Dichtheidsbepaling (Proctor en CBR)
Cementbentoniet onderzoek

GEOMONITORING

Deformatiemeting (inclino- en extensometing)
(Grond)waterspanningsmeting
Zettingsmonitoring
Trillingsmonitoring (SBR)
Akoestisch doormeten van palen (CUR 109)
Online meetgegevens via portal

MILIEU (MOS MILIEU B.V.)

Verkennd-, nader- en saneringsonderzoek
Partijkeuringen besluit bodemkwaliteit (Bbk)
Saneringsbegeleiding. Waterbodemonderzoek.
Vergunning aanvragen.
2nd Opinion / Contra-Expertise Bodemonderzoeken.

Meer weten? Bezoek onze website www.mosgeo.com
Vragen? Mail ons op info@mosgeo.com
Offerte aanvragen? Mail ons op offerte@mosgeo.com

GEOTECHNISCH ADVIES

Paalfundering
Fundering op staal
Grondkerende constructies
Bouwputontwerp
Omgevingsbeïnvloeding (Plaxis)
Zettingsanalyse (bouwrijp maken, opslagtanks)
Taludstabiliteit
Tankbouwadvis
Trillingsprognose
Schade expertise
Review en 2nd Opinion

GEOHYDROLOGISCH ADVIES

Bemalingen (incl. retourbemalingen)
Vergunningsaanvragen
Pompproeven
Omgekeerde Osmose
Barrièrewerking
Drainage
Infiltratie hemelwater

BEMALINGEN (MOS GRONDWATERTECHNIEK)

Bronbemaling
Ondergrondse energie-opslag
Pomp- en leidingsystemen
Brandputten

OVERIG

Uitvoeringsbegeleiding

Mos Grondmechanica opereert structureel vanuit 5 vestigingen in Nederland en in Suriname. Via het zusterbedrijf Mosgeo b.v. worden wereldwijd projecten uitgevoerd, daar waar onze specifieke kennis en ervaring wordt gevraagd.

MOS GRONDMECHANICA B.V.

Correspondentieadres :	Albert Plesmanweg 47, 3088 GB, Rotterdam	Centraal telefoonnummer :	+31(0)88-5130200
Hoofdkantoor	Albert Plesmanweg 47	3088 GB	Rotterdam
Vestiging Helmond	Vossenbeemd 90B	5705 CL	Helmond
Vestiging Enter	De Bleek 40	7468 DL	Enter
Vestiging Amsterdam	Pleimuiden 8B	1046 AG	Amsterdam
Mosgeo B.V.	Albert Plesmanweg 47	3088 GB	Rotterdam



Bijlage 2 behorende bij het raadsvoorstel Staat van wijzigingen

1. Paragraaf 3.2.1 Rijksbeleid toevoegen Nationale omgevingsvisie (NOVI)

Nationale omgevingsvisie (NOVI)

Vanaf 1 januari 2022 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. Hierbij hoort een rijksbrede visie op de leefomgeving; de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), die de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zal vervangen. De ontwerp-NOVI heeft ter inzage gelegen van 20 augustus tot en met 30 september 2019. Vervolgens is in april 2020 de Kamerbrief 'Regie en keuzes in het nationale omgevingsbeleid (NOVI)' met aanvullende richtinggevende keuzes. Inmiddels is op 11 september 2020 de NOVI naar de Tweede kamer gestuurd. In de NOVI zijn 21 nationale belangen en opgaven benoemd, waarbij de volgende 4 prioriteiten worden onderscheiden:

1. Ruimte voor Klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Bij het kiezen tussen strijdige ruimtelijke belangen worden drie afwegingsprincipes gehanteerd: combinatie van functies gaat voor enkelvoudige functies; kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal; afwentelen wordt voorkomen. Bij vaststelling zal de NOVI ook een uitvoeringsagenda bevatten. Samen met de regio's wil het rijk samenwerkingsafspraken opnemen in Gebiedsagenda's. De NOVI raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" worden afgewogen.

2. Paragraaf 3.2.2 wordt als gevolg van vaststelling van de omgevingsverordening van provincie Zuid-Holland geactualiseerd;

Omgevingsvisie Zuid-Holland

Omgevingsvisie Zuid-Holland

Met het oog op de invoering van de Omgevingswet heeft de provincie Zuid-Holland al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving gebundeld in een Omgevingsvisie, Omgevingsverordening en bijbehorende programma's.

De Omgevingsvisie is op 1 april 2019 in werking getreden en geldt als structuurvisie. Naast de beleidskeuzes bevat de visie een beschrijving van de ruimtelijke hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland en de omgevingskwaliteit. De Omgevingsvisie omvat de volgende wettelijk verplichte plannen:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Ww);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De provincie wil met haar omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving. Deze zijn:

- Naar een klimaatbestendige delta
- Naar een nieuwe economie: the next level
- Naar een levendige meerkernige metropool
- Energievernieuwing

- Best bereikbare provincie
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Verzamelherziening Omgevingsbeleid 2020

De Verzamelherziening Omgevingsbeleid 2020 is een bundeling van een aantal kleine aanpassingen van de Omgevingsvisie Zuid-Holland, de Omgevingsverordening Zuid-Holland en het Programma ruimte. Deze is vastgesteld op 1 juli 2020. De aanpassing betreft het beleid, de regels en de aanduiding van onder meer het Natuurnetwerk Nederland, de weidevogelgebieden, het Buitenland van Rhoon, detailhandel, luchtkwaliteit, bodem en ondergrond, recreatiewoningen. Ook zijn er enkele wijzigingen op de 3 hectare kaart (grote stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stads- en dorpsgebied) van het Programma ruimte.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

De provinciale Omgevingsverordening als bedoeld in artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening is per 1 april 2019 in werking getreden en vertaalt het beleid uit de Omgevingsvisie in regels. Op 1 augustus 2020 is er een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld door de Provinciale Staten. Dit is een herziening met een aantal tussentijdse besluiten (waaronder de Verzamelherziening Omgevingsbeleid 2020) die worden meegenomen. Deze regels zijn bindend voor gemeentelijke bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. De verordening bevat onder andere regels omtrent de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking voor stedelijke ontwikkelingen, de aanwijzing van kantorenlocaties, het opnemen van bedrijfsbestemmingen en de bescherming van natuurgebieden.

Ontwerp Zuid-Hollandse Omgevingsverordening

De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening bevat de provinciale regelgeving voor de fysieke leefomgeving. Het betreft grotendeels de regels die nu nog zijn opgenomen in de Omgevingsverordening Zuid-Holland, die in werking is getreden op 1 april 2019. Met ingang van 11 mei tot en met 22 juni 2020 heeft het ontwerp Zuid-Hollandse Omgevingsverordening ter inzage gelegen. Momenteel worden de ingediende zienswijzen verwerkt. Naar verwachting zal in het eerste kwartaal van 2021 de definitieve vaststelling van de omgevingsverordening door Provinciale Staten plaatsvinden. Als Provinciale Staten een besluit heeft genomen over de nieuwe ZHOV, zal de huidige omgevingsverordening worden ingetrokken.

Met de ontwerp Zuid-Hollandse Omgevingsverordening zijn geen grote inhoudelijke veranderingen beoogd ten opzichte van de huidige situatie. Wel is zo veel mogelijk aangesloten bij de terminologie en structuur van de Omgevingswet. Daarnaast veranderen de juridische instrumenten in sommige gevallen. Dat dwingt dan tot aanpassing van de regels. Ook heeft het Rijk op een aantal onderwerpen veranderingen doorgevoerd, waardoor de noodzaak of mogelijkheid voor de provincie om regels te stellen veranderd is. Daardoor zijn ook aanpassingen doorgevoerd. Beoogd is zaken zo gelijkwaardig mogelijk om te zetten.

Het bestemmingsplan "Kop Assumbergweg" is geheel in lijn met het beleid van de provincie, zoals opgenomen in de omgevingsvisie en de omgevingsverordening ten aanzien van verdichten in bestaand stedelijk gebied en in de nabijheid van vervoersknooppunten.

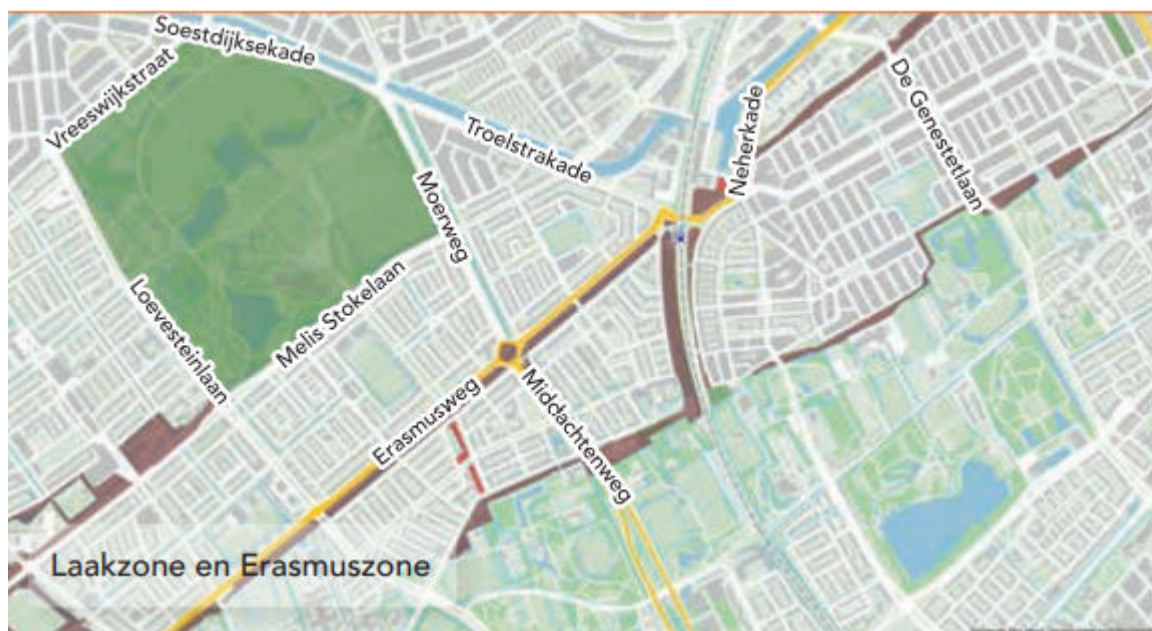
3. Paragraaf 3.4.2 Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones wordt vervangen door de Nota stadsnatuur met de daarbij behorende beleidsteksten;

De Nota Stadsnatuur (RIS305824) is de opvolger van de Nota Ecologische Verbindingszones 2008-2018 (RIS 159450) waarvoor in 2014 een tussenbalans werd gemaakt (RIS 280306). De Nota Stadsnatuur is een nadere uitwerking van de Agenda Groen voor de Stad (RIS 294705) en heeft een stadsbrede scope. De Agenda Groen heeft ten aanzien van biodiversiteit de ambitie om de stad voor mensen, planten en dieren als ecosysteem te laten functioneren. De Agenda Groen beschouwt het netwerk van verbonden groengebieden – de Stedelijke Groene Hoofdstructuur – als basis voor natuur in de stad, zet in op het creëren van gunstige vestigingscondities voor planten en dieren en streeft naar biotopen met een zo groot mogelijke

soortenrijkdom. In de Nota Stadsnatuur geven we hier uitwerking aan door in de in te zoomen op de inrichting en het beheer van het groenblauwe netwerk

Met deze nota wordt er ingezet op het in stand houden en verder ontwikkelen van een gezond stadsecosysteem. Dit wordt gedaan door:

- het groenblauwe netwerk natuurlijker in te richten en uit te breiden;
 - met het beheer van groen en water nadrukkelijk rekening te houden met de leefomstandigheden van planten en dieren
 - te werken aan plantenrijk, helder stadswater met voldoende schuilplekken voor waterdieren;
 - het accent te leggen op een natuur inclusieve stad waarbij we kansen voor natuur zoveel mogelijk benutten;
 - het beheersbaar houden van overlast veroorzakende planten en dieren;
 - bewoners te betrekken bij stadsnatuur door middel van actieve communicatie en publieksacties;
- de vitaliteit van stadsnatuur te blijven volgen om tijdig te signaleren of bijsturing nodig is.



Figuur 3.4: ecologische verbindingszone Erasmusweg

Het plangebied grenst voor een deel aan van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur. De inrichting van de oevers aan de zijde van de Assumburgweg zal vanwege deze omstandigheid aan de ecologische richtlijnen moeten voldoen.

4. Paragraaf 3.7.3 Woonagenda 2019-2023 wordt vervangen door Addendum Woonagenda 2020-2023 met de daarbij behorende beleidsteksten;

Op 7 oktober 2020 heeft de raad de Woonagenda 2020-2023 vastgesteld (RIS305711). De Woonagenda 2020-2023 is een actualisatie van de vorige Woonagenda 2019-2023, aangevuld met maatregelen uit het coalitieakkoord 'Samen voor de stad'. Uitgangspunt is dat iedere inwoner van Den Haag fatsoenlijk en betaalbaar kan wonen. Betaalbaar wonen moet haalbaar zijn voor starters, ouderen, studenten én gezinnen. “Haags samen wonen, daar geloven we in”.

De Woonagenda vormt het actueel woonbeleid van Den Haag en is hiermee een concrete uitwerking van de Woonvisie. De woonagenda vervangt de uitvoeringsagenda bij de Woonvisie Den Haag. Belangrijke elementen van de woonagenda zijn:

- maatregelen om de realisatie en het behoud van goedkope en middeldure woningen te borgen;

- maatregelen om de sociale huurwoningen in Den Haag beter te verdelen;
- maatregelen om de leefbaarheid in wijken te beschermen door een rem op de bouw van kleine woningen (kleiner dan 40/50 m²) en het beperken van de mogelijkheid tot bouwkundig splitsen (zie paragraaf 3.8.7);
- maatregelen voor specifieke doelgroepen waaronder onmisbare beroepsgroepen, woonwageneigenaren, zorgdoelgroepen en studenten.

In het addendum zijn extra maatregelen beschreven. Den Haag kampt momenteel namelijk met een enorme woningnood. Den Haag groeit de komende jaren met 4 tot 5.000 inwoners per jaar. Om te zorgen dat iedereen in onze stad prettig kan wonen zijn dan ook flinke maatregelen nodig voor de Haagse woningmarkt. In het addendum zijn deze extra maatregelen beschreven en hieronder worden er aantal opgesomd:

- De jaarlijkse bouwambitie is verhoogd. De norm van 30% sociale woningbouw voor de hele stad groeit hierbij mee;
- Er wordt gestreefd naar 20% betaalbare koopwoningen in nieuwbouw;
- Op beperkte schaal voert de gemeente een actief grondbeleid als dat helpt om de bouw van sociale huur en starterswoningen te ondersteunen.
- Het verbouwen van een woning tot 2 of meer zelfstandige woningen (bouwkundig splitsen) kan alleen nog in een beperkt aantal gebieden en onder bepaalde voorwaarden. Ook de regels voor kamerbewoning en kamerverhuurders worden strenger. Dit voorkomt negatieve gevolgen voor het karakter en de leefbaarheid van buurten.
- Er is in Den Haag een groot tekort aan bepaalde beroepsgroepen zoals leraren, agenten en zorgpersoneel. Daarom experimenteert de gemeente met manieren om deze beroepsgroepen te helpen bij het vinden van huisvesting. Zo maken we het aantrekkelijker om deze beroepen uit te oefenen in Den Haag.
- Er komen extra maatregelen voor het huisvesten van specifieke groepen zoals studenten, zorgdoelgroepen, ouderen en arbeidsmigranten.

Het Addendum Woonagenda 2020-2023 is van latere datum dan dat er afspraken zijn vastgelegd over het bouwplan Kop Assumburgweg. Hierdoor zijn delen van het Addendum Woonagenda die strijdig zijn aan eerder vastgelegde afspraken niet van toepassing op de planontwikkeling van onderhavige ontwikkeling.

5. Paragraaf 3.8 wordt vervangen door Economische Visie Den Haag + 2030 brede economische groei in een stad zonder grenzen;

Economische Visie Den Haag+ 2030; brede economische groei in een stad zonder grenzen

De economische visie dient als Kadernota economisch beleid (RIS303550) en vervangt de beleidsnota “de Kracht van Kwaliteit” (RIS180414). De brede economische groei als algemene doel wordt via vier strategische doelen verwezenlijkt:

1. een attractieve stad voor bewoners, bezoekers en bedrijven;
2. een veerkrachtige economische structuur;
3. een excellent ondernemingsklimaat, waarin ondernemers kunnen groeien;
4. voldoende ruimte voor bedrijvigheid in aantrekkelijke werkmilieus.

Brede economische groei is een integrale opgave. Ruimte voor werk mee moet groeien met het inwoneraantal zodat elke inwoner van Den Haag mee kan doen: ondernemer en werknemer, onafhankelijk van opleidingsniveau. Er is dringend behoefte aan meer en kwalitatief diverse betaalbare, duurzame en bereikbare bedrijfsruimte. De Haagse agglomeratie moet meer ruimte bieden aan verschillende soorten

bedrijvigheid: van internationale topmilieus tot bedrijventerreinen en kleinschalige bedrijfsruimte in de wijken met voldoende leer-werkmogelijkheden voor vakmensen.

Hoofdkantoren, innovatieve bedrijven en instellingen willen in gemengde locaties, dicht bij elkaar en bij het openbaar vervoer zijn gevestigd. Ook sfeer, imago en uitstraling worden steeds belangrijkere vestigingsvoorwaarden voor ondernemers, onder andere om talent aan te trekken. Ambitie van Den Haag is in 2030 het best scoren op woon- en leefklimaat van de vier grote Nederlandse steden en dé stad zijn voor kwaliteitstoerisme in Nederland. Er wordt ingespeeld op ontwikkelingen als digitalisering, technologische vernieuwing en verduurzaming en ingezet op schonere lucht en minder geluidhinder.

Het bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" is in overeenstemming de economische visie. In het plangebied wordt er plek gemaakt voor 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid of commerciële ruimte. Daarnaast is de voorliggende locatie dicht gelegen bij een openbaar vervoersknooppunt.

6. Toevoegen paragraaf 4.10.4 voor de conclusie uit het quick-scan trillingshinder onderzoek met de reactie van de Omgevingsdienst Haaglanden;

Daarbij wordt de volgende tekst opgenomen: Door ProRail is geadviseerd om gezien de afstand van de nieuwbouw tot het spoor de eventuele trillingshinder als gevolg van het treinverkeer nader te beschouwen. Conform de "Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen" van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. mei 2019, is in dit stadium van het project een quick-scan van de trillingshinder uitgevoerd. De doelstelling van de quick-scan trillingshinder is het verkrijgen van een indruk van de mate waarin trillingshinder als gevolg van treinverkeer kan optreden in de toekomstige nieuwbouw. Uit de quick-scan volgt of nader onderzoek nodig is, waarbij blijkt of maatregelen getroffen moeten worden om hinder te voorkomen. De conclusie uit de quick-scan is: De combinatie van de massa van de nieuwbouw, de paalfundering, de aanwezigheid van ondiepe dempende lagen in de ondergrond en de aanwezige (en te behouden) waterpartij, is reden genoeg om te kunnen veronderstellen dat de nieuwbouw geen hinder van trillingen door treinverkeer zal ondervinden.

De beoordeling op de quick-scan van de Omgevingsdienst:

Het bouwplan bevindt zich op een afstand van minder dan 100 meter tot het spoor, waardoor een trillinghinder onderzoek in het kader van goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. Er zijn voldoende redenen om te concluderen dat er in de nieuwbouw geen hinder zal worden ondervonden van spoortrillingen. Trillinghinder is echter een subjectieve beleving; in plaats hiervan zou het duidelijker zijn geweest als er uitspraak zou zijn gedaan of aan de streefwaarden voor nieuw- of bestaande bouw uit de SBR-richtlijn B kan worden voldaan. Aanpassing is wenselijk, doch niet noodzakelijk. De onderzochte bodemopbouw en het treinbeeld geven geen aanleiding voor nader onderzoek. In het ontwerp-bestemmingsplan "Kop Assumburgweg" zijn geen bepalingen opgenomen met betrekking tot trillinghinder. De nieuwbouw is niet trilling gevoelig vanwege de massa en stijfheid van de fundering. De uitkomsten van de quick-scan maken aannemelijk dat het realistisch is dat de streefwaarden uit de SBR-richtlijnen B niet worden overschreden. Daardoor is de Omgevingsdienst akkoord met het quick-scan trillinghinder onderzoek.

7. Paragraaf 4.4 Externe veiligheid wordt geactualiseerd en aangevuld met gegevens van de Veiligheidsregio Haaglanden en de Omgevingsdienst Haaglanden met betrekking tot de QRA om het groepsrisico te berekenen en verantwoorden;

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} per jaar plaatsgebonden risicocontour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

Tot risicovolle inrichtingen behoren ook LNG- en waterstoftankstations en windturbines. Hierop is het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet van toepassing. Voor dergelijke objecten zijn wel rekenmethoden vastgelegd om de veiligheidscontouren te bepalen. Hierbij worden vergelijkbare grenswaarden (PR 10^{-6}) gehanteerd.

Voor de opslag van explosieven wordt geen risicobenadering maar een effectbenadering gehanteerd.

Op grond van artikel 2.6.6 (veiligheidszones munitieopslag civiele inrichting) van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening worden drie veiligheidszones aangewezen.

Voor zowel LPG- als LNG-tankstations heeft het Rijk aanvullend effectgericht beleid geformuleerd door middel van het vaststellen van circulaire. In de circulaire wordt onderscheid gemaakt tussen (beperkt) kwetsbare objecten en zeer kwetsbare objecten (bijvoorbeeld een verzorgingstehuis en een kindercrèche). Mensen op hoge leeftijd en kleine kinderen zijn beperkt zelfredzaam. Daarom moet voor dergelijke verblijfsobjecten een grotere afstand tot het vulpunt van een LNG- of LPG-installatie aangehouden worden tenzij aanvullende maatregelen aan de gebouwen worden getroffen.

Aan de effectbenadering wordt verder vormgegeven in het kader van de Omgevingswet.

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.

Aan het bouwen van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object in een veiligheidszone of een plasbrandaandachtsgebied zijn eisen gesteld op grond van artikel 2.3 eerste respectievelijk tweede lid van de Regeling Bouwbesluit 2012. Paragraaf 2.3 van deze regeling is eveneens op 1 april 2015 in

werking getreden (Stb. 2015, 92). In beide gevallen moet zijn voldaan aan de artikelen 2.5 t/m 2.9 van voornoemde regeling. Aanvullend moet het mechanisch ventilatiesysteem van een, als beperkt kwetsbare object aan te merken, bouwwerk binnen een veiligheidszone zijn uitgerust met een voorziening waarmee dat systeem bij een calamiteit handmatig kan worden uitgeschakeld (artikel 2.10 van de regeling).

Deze bepalingen gelden niet voor bouwwerken met een hoge infrastructurele waarde als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (bijvoorbeeld telefoon- of elektriciteitscentrale).

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.

In de toelichting moet worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg (*bestrijdbaarheid*). Deze verplichting geldt ongeacht of het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt binnen het invloedsgebied van de betreffende transportroutes. Op het vraagstuk *zelfredzaamheid* moet worden ingegaan wanneer (beperkt) kwetsbare bestemmingen binnen het invloedsgebied van een dergelijke weg zijn geprojecteerd

Op 27 juni 2013 heeft de gemeenteraad een routeringsbesluit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld (raadsvoorstel, RIS258608 en besluitenlijst, RIS260481 onder E.2). Dit routeringsbesluit is gewijzigd (RIS302166) en bij besluit van 16 mei 2019 door de gemeenteraad vastgesteld (besluiten-lijst RIS302538 onder G.10). De wijziging is op 1 oktober 2019 in werking getreden. Vanaf die datum zijn de venstertijden voor het vervoer van routeplichtige stoffen (zoals LPG en propaan) op de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg komen te vervallen. Doorgaand vervoer van routeplichtige stoffen is niet meer mogelijk behoudens voor het bevoorraden van de LPG-tankstations aan de Prof. B.M. Teldersweg en de Rijksstraat 447 (Wassenaar) door middel van een ontheffing.

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:

1. De gemeente richt zich op het vasthouden en bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijvigheid en het ontwikkelen van nieuwe bedrijvigheid.
2. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op vier gebiedstypen: woongebieden, buitengebieden, gemengde gebieden, risicoarme bedrijventerreinen (inclusief buitengebieden) en bedrijventerreinen met risicovolle bedrijven/inrichtingen.
3. Bij nieuwe ontwikkelingen in woongebieden staat de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen van betekenis, zoals LPG-tankstations, toegelaten.
4. 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.
5. 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: ☐ Veiligheid geïntegreerd *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.

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.

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 geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Wel is er een aardgastransportleiding (W509-06-KR-015, diameter :324 mm, druk: 40 bar) op 68 meter afstand (afstand aardgadstransportleiding tot rand plangebied), aan de oostzijde van het plangebied gelegen. De leiding loopt grofweg langs de Fruitweg, De Troelstrakade, de Van Ruysbroekstraat, de Erasmusweg, de hoek om de Schaapweg in de richting gemeente Rijswijk.

De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} is op de leiding gelegen. Hiermee vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Het invloedsgebied van deze leiding is bedraagt 140 meter waardoor een groot deel van het plangebied binnen deze afstand is gelegen. De 100% legaliteitsafstand van de leiding bedraagt 66 meter en is buiten de 100% legaliteitsafstand gelegen. Hierdoor bestaat de mogelijkheid voor de personen binnen het plangebied om bij een calamiteit het plangebied te ontluchten. Door zoals beoogd wordt een groot deel van de nieuwe woningen parallel aan de Erasmusweg te positioneren wordt de zelfredzaamheid van de personen binnen het plangebied verhoogd.

Het plangebied is daarnaast op circa 3 kilometer van de rijkswegen A4 en A12 gelegen. Deze wegen zijn in de regeling Basisnet opgenomen. Het invloedsgebied als gevolg van het transport van giftige vloeistoffen en -gassen bedraagt ter plaatse meer dan 4000 meter. Het plangebied ligt in zijn geheel in het invloedsgebied van giftige vloeistoffen en -gassen. Gezien de afstand van deze risicobron tot het plangebied zal het groepsrisico niet zichtbaar toenemen. Door te zorgen dat de mechanische ventilatie in de bebouwing handmatig uitgeschakeld kan worden is het voor de gebruikers van het gebied mogelijk om binnen de gebouwen te schuilen totdat een gifwolk is overgedreven.

Conclusie

Voor de verantwoording wordt verwezen naar het rapport (de versie van 24 maart 2020), hoofdstuk 4, dat onderdeel uit maakt van het bestemmingsplan “Kop Assumburgweg” (bijlage 12 van de toelichting) en waarin de verantwoording is opgenomen. De veiligheidsregio heeft hierop advies gegeven en wordt tevens opgenomen (bijlage van de toelichting 13).

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van het plangebied de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in de huidige- en toekomstige situatie niet wordt overschreden. Het groepsrisico is ter plaatse van het plangebied wel hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. In het aangrenzende gebied wordt de oriëntatiewaarde voor de hoge druk aardgastransportleiding wel overschreden. De overschrijding in het aangrenzende gebied heeft geen invloed op voorliggende ontwikkeling. Als gevolg hiervan dient een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico gedaan te worden. Hieronder worden een aantal maatregelen geadviseerd om de effecten van incidenten te beperken en de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren.

Door tijdens de verdere planvorming rekening te houden met de ligging van de bebouwing ten opzichte van de naastgelegen buisleiding en te zorgen dat de mechanische ventilatie in de bebouwing handmatig uitgeschakeld kan worden, hebben personen binnen het plangebied een grote kans om bij calamiteiten te overleven. Wanneer aan deze voorwaarden wordt voldaan, kan geconcludeerd worden dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen ten aanzien van het aspect externe veiligheid.

Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Aangezien het plangebied wel binnen het invloedsgebied van enig risicobron ligt, maar de woningen zo te positioneren dat de zelfredzaamheid van de personen binnen het plangebied verhoogd wordt en handmatige mechanische ventilatie in de bebouwing te eisen is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet vereist. Toetsing aan het gemeentelijk beleid kan daarom eveneens achterwege blijven.

Rapport 22000073.R01

Kop Assumburgweg, onderzoek externe veiligheid

Rapport 22000073.R01

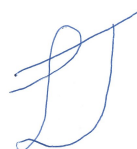
Kop Assumburgweg, onderzoek externe veiligheid

Datum:
24 maart 2020

Opdrachtgever: Stebru Ontwikkeling B.V.
De heer V. van Valen
Postbus 298
2910 AG NIEUWERKERK A/D IJSSEL
v.van.valen@stebru.nl

Auteur:
De heer ing. D.J. Hobert

Goedgekeurd:
De heer ing. L.F.A. Theuws





INHOUD	PAGINA
1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Huidige situatie	4
1.3 Toekomstige situatie	4
1.4 Reikwijdte onderzoek	6
2. BELEIDSKADER	6
2.1 Plaatsgebonden risico	6
2.2 Groepsrisico	7
2.3 Verantwoordingsplicht	7
2.4 Gemeentelijk beleid	8
3. RISICO'S DOOR BUISLEIDINGEN	9
3.1 Algemeen	9
3.2 Inventarisatie	9
3.3 Beoordeling	9
3.4 Kwantitatieve analyse buisleiding	10
3.5 Beoordeling	14
4. VERANTWOORDINGSPLICHT GROEPSRISICO	14
4.1 Algemeen	14
4.2 Toelichting op onderdelen verantwoording	15
4.3 Aanbevelingen veiligheidsregio/brandweer	17
4.4 Beoordeling groepsrisico	17
5. CONCLUSIES EN AANBEVELING	19



BIJLAGEN

- 1 Gehanteerde populatie uitzonderingsgebieden
- 2 QRA huidige situatie
- 3 QRA toekomstige situatie
- 4 Advies brandweer PM



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

In opdracht van Stebru Ontwikkeling B.V. is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. De aanleiding daarvoor is de ruimtelijke procedure, die nodig is voor de herontwikkeling van een voormalige brandweerkazerne en woonblok aan de Assumburgweg in Den Haag.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een aardgasbuisleiding. Om inzicht te krijgen of er voor het initiatief knelpunten zijn op dit vlak, is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan is een inschatting gegeven van knelpunten en mogelijke vervolgacties. De bevindingen zijn in dit rapport weergegeven.

1.2 Huidige situatie

In afbeelding 1 is ligging van het plangebied en de directe omgeving te zien. Het betreft een stedelijk gebied waarin woningen, kantoren en bedrijven aanwezig zijn.

Afbeelding 1: Ligging plangebied (globaal geel omlijnd)



1.3 Toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van woningen in combinatie met diverse werkvoorzieningen en andere voorzieningen. In totaal zijn er circa 540 woningen en 4.500 m² aan wijkgebonden bedrijven, leer-werkplekken, commerciële ruimte, horeca zorg en welzijn en kantoren beoogd.



Door de ontwikkeling is er sprake van een verhoging van de personendichtheid, in het bijzonder in de nachtperiode. Vanwege dit aspect is in ieder geval de invloed op de hoogte van het groepsrisico van belang voor het onderzoek.

Afbeelding 2: Beoogde situatie plangebied (bron: ontwerpbestemmingsplan Kop Assumburgweg)



Afbeelding 3: Impressie beoogde situatie (bron: Stebru)





1.4 Reikwijdte onderzoek

Door de opdrachtgever is om een integrale beoordeling van de externe veiligheid in relatie tot het initiatief gevraagd. Uitgangspunt daarbij is dat een kwantitatieve (rekentechnische) onderbouwing wordt gegeven van de verandering in het groepsrisico. Ook wordt voorzien in het aanleveren van elementen voor het invullen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

2. BELEIDSKADER

Het beoordelingskader externe veiligheid richt zich op gevaarlijke stoffen en kan naar risico-bron grofweg als volgt ingedeeld worden:

1. inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden
2. buisleidingen
3. vervoer over weg, water of spoor
4. luchtverkeer
5. fysiek veiligheid

In onderhavige situatie is uitsluitend onderzoek gedaan naar de in omgeving van het plangebied aanwezige buisleiding(en).

In het veiligheidsbeleid wordt gewerkt met afstanden of gebieden. Daarbij zijn de volgende drie basisbegrippen van belang:

- PR-gebied: gebied waar plaatsgebonden risiconormen (PR) gelden en getoetst moeten worden.
- Invloedsgebied: gebied waar beoordeling en verantwoording van het groepsrisico (GR) nodig is.
- Plasbrandaandachtsgebied: het gebied (PAG) waarin rekening gehouden moet worden met de effecten van een plasbrand

2.1 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien deze zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren. Dit zijn lijnen die punten met een zelfde risico met elkaar verbinden op een topografische kaart. Voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten (b.v. woningen) en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten (b.v. bepaalde bedrijfsgebouwen).

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voor nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt.



2.2 Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het GR voor transport is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van een transportroute in een keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, legt dit vaak ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10^{-6} -contour (PR).

Het GR wordt meestal weergegeven in een FN-curve grafiek, waarin op de horizontale as het aantal doden N staat en op verticale as de cumulatieve kans F per jaar op een ongeval waarbij N of meer doden vallen.

2.3 Verantwoordingsplicht

Berekeningen van het groepsrisico geven inzicht in de mate van maatschappelijke ontwrichting. Met de uitkomsten van een dergelijke berekening kan daarom bewuster met risico's worden omgegaan. Het is bij de beoordeling van dit groepsrisico de vraag welke omvang van ramp of ontwrichting aanvaardbaar is.

Hoe er met de verantwoording van het groepsrisico omgegaan dient te worden, verschilt per risicobron. Ten aanzien van buisleidingen is dit geborgd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bevb

Beperkte verantwoording

1. Een vermelding van de personendichtheid in het invloedsgebied.
2. De hoogte van het groepsrisico per kilometer buisleiding.
3. De mogelijkheden tot voorbereiden van bestrijding en beperking van rampen.
4. De mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen binnen het plangebied.

Volledige verantwoording

1. Aanwezige en de te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.
2. De hoogte van het groepsrisico per buisleiding op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld.
3. Indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door de exploitant.
4. Indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die in dat besluit zijn opgenomen.
5. Voorschriften ter beperking van het groepsrisico die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden.
6. Voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico.
7. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst.



8. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp.
9. De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied bevinden, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Er is echter sprake van een uitzondering wanneer:

1. het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
2. het groepsrisico niet meer dan tien procent toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

In dat geval kan volstaan worden met een beperkte verantwoording.

2.4 Gemeentelijk beleid

De gemeenteraad van Den Haag heeft d.d. 27 juni 2013 de Nota externe veiligheid Den Haag vastgesteld. De belangrijkste uitgangspunten uit deze nota zijn hieronder vermeld:

- De gemeente richt zich op het vasthouden en bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijvigheid en het ontwikkelen van nieuwe bedrijvigheid.
- Het externe veiligheidsbeleid richt zich op de volgende gebiedstypen: woongebieden, buitengebieden, gemengde gebieden, risicoarme bedrijventerreinen (inclusief buitengebieden) en bedrijventerreinen met risicovolle bedrijven/inrichtingen.
- Bij nieuwe ontwikkelingen in woongebieden staat de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen van betekenis, zoals LPG-tankstations, toegelaten.
- 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.
- Bij externe veiligheidsknelpunten, besteedt de gemeente eerst aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde.
- Bij het beoordelen van risicosituaties worden ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit bekeken. Dat is aanvullend op de beoordeling van het plaatsgebonden en groepsrisico. Hierbij wordt het advies van de Veiligheidsregio Haaglanden in het kader van de verantwoordingsplicht ingewonnen.

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.

De Haagse ambities sluiten aan bij de bovengenoemde uitgangspunten, die de gemeente Den Haag op het gebied van externe veiligheid gaat hanteren en gaan niet verder dan de wettelijke normen. De ambities hebben betrekking op de bronnen (inrichtingen, transport), op de ruimtelijke inrichting (bestemmingsplannen, routing, vestigingsbeleid) en de hulpverlening en rampenbestrijding. In hoofdlijnen zijn de Haagse ambities als volgt:

- Geen nieuwe risicovolle bedrijven in woongebieden.
- Beheerste en goed overwogen ontwikkeling van de risico's in de stad, ruimte bieden voor risicoveroorzakende activiteiten.
- Veiligheidsambities afstemmen op mate van kwetsbaarheid van burgers.



3. RISICO'S DOOR BUISLEIDINGEN

3.1 Algemeen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) regelt de omgang met externe veiligheid rond buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals gas en brandbare vloeistoffen). De normen die door het Bevb worden gehanteerd zijn gelijkgesteld met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), zodat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR) gelijk zijn¹.

3.2 Inventarisatie

Uit de EV-signaleringskaart (zie afbeelding 4) blijkt dat ten westen van het plangebied een buisleiding ligt.

Tabel 1: Kenmerken buisleiding

Kenmerk	Maximale werkdruk (bar)	Uitwendige diameter (mm)	100% letaliteitgrens (m)	Afstand t.o.v. plangebied (m)
W-059-06	40	323,9	65	Ca. 70

Afbeelding 4: Plangebied (globaal zwart omlijnd) en risicobronnen Bevb



3.3 Beoordeling

Uit de gegevens blijkt dat het plangebied buiten de voor het groepsrisico relevante 100% letaalzone ligt. Omdat het plangebied binnen de 1% letaalzone ligt dient het groepsrisico nader onderzocht te worden.

¹ Voor hogedruk aardgasleidingen met een ontwerpdruk lager dan 16 bar is geen externe veiligheidsbeleid van kracht. Het plaatsgebonden risico van deze leidingen kan bovendien niet worden berekend, omdat de kansen op lekkage en breuk van dergelijke leidingen niet bekend zijn.



3.4 Kwantitatieve analyse buisleiding

Berekening

Met het berekeningsmodel CAROLA zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald. Twee varianten zijn berekend, te weten de huidige situatie en de toekomstige situatie, zoals in paragrafen 1.2 en 1.3 is aangegeven.

De karakteristieken van de buisleiding zijn via het bevoegd gezag bij de exploitant van de leiding opgevraagd en als invoer van het model gebruikt.

Het onderzoeksgebied, dat is geselecteerd voor de op te vragen gegevens, is ruim genomen. Dit vanwege de minimaal benodigde leidinglengte, conform de door de overheid gestelde richtlijnen. Aangezien meerdere buisleidingen in het geselecteerde onderzoeksgebied aanwezig zijn, komt ook informatie over andere buisleidingen in de automatisch gegenereerde rapportage naar voren. De relevante risicobron voor het plangebied heeft als leidingnaam: 6549_leiding-W-509-06-deel-1.

Populatie huidige situatie

In de huidige situatie is de personendichtheid in de omgeving van het plangebied bepaald door middel van de BAG populatieservice. Deze gegevens zijn vervolgens geverifieerd met de gegevens van ruimtelijke plannen en BAG viewer. Op basis daarvan zijn voor vier gebieden afwijkende populatiegegevens gehanteerd. De populatie van deze gebieden zijn op basis van de handleiding populatieservice van het IOV bepaald en in CAROLA ingevoerd als polygoon. Hierna worden de verschillende gebieden nader toegelicht.

Wonen Energiestraat en Viaductweg

De woonwagens aan de Energiestraat en Viaductweg worden niet meegenomen in de resultaten van de BAG-populatieservice. Om die reden is voor de woonwagens (24 stuks) uitgegaan van het kengetal van 2,4 dat is bepaald voor een woning. Voor het gebied aan de Energiestraat geldt dat deze binnen de 1% letaliteitscontour ligt. Het gebied aan de Viaductweg ligt deels binnen de 1% letaliteitscontour.

Partycentrum Fruitweg

Voor het partycentrum aan de Fruitweg is de populatie ingevoerd op basis van de door de Omgevingsdienst Haaglanden verstrekte gegevens. Dit betekent een maximale aanwezigheid van 2.300 personen, verdeeld over 2.200 personen in de nachtperiode en 100 personen in de dagperiode. Door middel van een uitzonderingsgebied zijn de populatiegegevens uit de BAG-populatieservice niet meegenomen in de resultaten.

Werken Fruitweg

Aan de westzijde van het partycentrum bevindt zich aan de Fruitweg een perceel van circa 8.800 m². Het gebied mag op basis van de enkelbestemming 'bedrijf' 100% worden bebouwd. Doordat in de resultaten van de BAG-populatieservice de onbenutte bestemmingsplanruimte ontbreekt, is voor dit terrein de populatie ingevoerd op basis van kentallen. De populatie is in CAROLA ingevoerd als polygoon.

In bijlage 1 van deze rapportage zijn de hiervoor genoemde uitzonderingsgebieden en de gehanteerde populatie weergegeven.



Populatie toekomstige situatie

De gewenste ontwikkeling is daarna op basis van de planomschrijving ingevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de kentallen uit handleiding populatieservice van het IOV.

In totaal zijn er circa 540 woningen en 4.500 m² aan wijkgebonden bedrijven, leer-werkplekken, commerciële ruimte, horeca zorg en welzijn en kantoren beoogd.

Tabel 2: Populatie planontwikkeling

Functie	Aantal personen per eenheid	Invoer CAROLA
Wonen	2,4 per woning	1.296 (540*2,4)
Werken	1 werknemer/bezoeker per 30 m ² b.v.o.	150 (4.500/30)

Resultaten plaatsgebonden risico

Uit de berekeningen blijkt dat de buisleiding geen plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ heeft.

Resultaten groepsrisico

Huidige- en toekomstige situatie

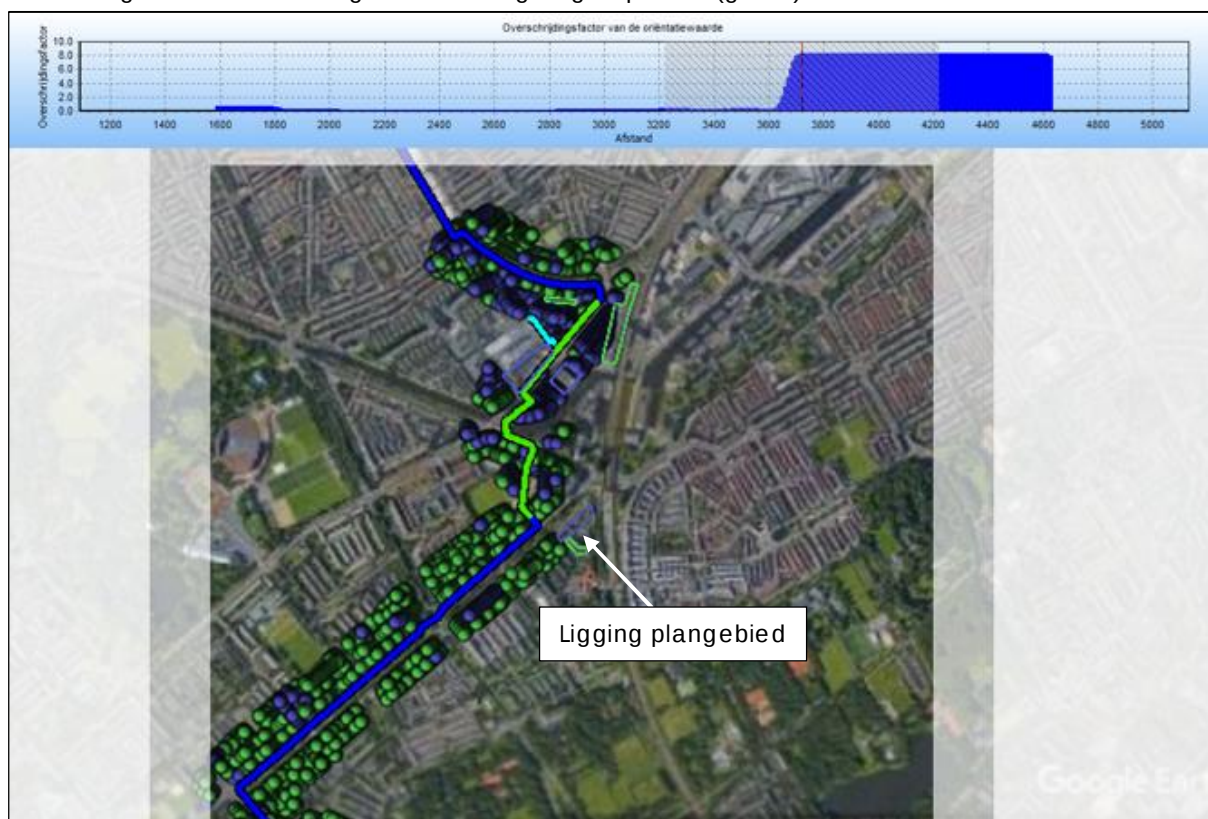
De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat, die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

Uit de berekeningen volgt dat voor de kilometer leiding met het hoogste groepsrisico de maximale overschrijdingsfactor gelijk is aan 8.279 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 3220.00 en stationing 4220.00. De maximale overschrijdingsfactor van de buisleiding wordt gevonden bij 1130 slachtoffers en een frequentie van 6.48E-008.

Uit afbeelding 5 blijkt dat de maximale overschrijdingsfactor niet gevonden wordt bij het plangebied maar verder ten noorden. Het centrum van de kilometer leiding met het hoogste groepsrisico correspondeert met stationing 3570.00. Het plangebied ligt er hoogte van stationing 3200.00. Dit betekent dat het groepsrisico ter plaatse van het plangebied lager ligt.



Afbeelding 5: Kilometer leiding met het hoogste groepsrisico (groen)



De afbeelding hierna betreft de zogenaamde FN-curve die hoort bij de kilometer leiding met de maximale overschrijdingsfactor. De rode lijn geeft de oriëntatiewaarde weer en de blauwe lijn het groepsrisico als gevolg van de buisleiding.

Afbeelding 6: FN-curve maximale overschrijdingsfactor stationing 3220.00 en stationing 4220.00

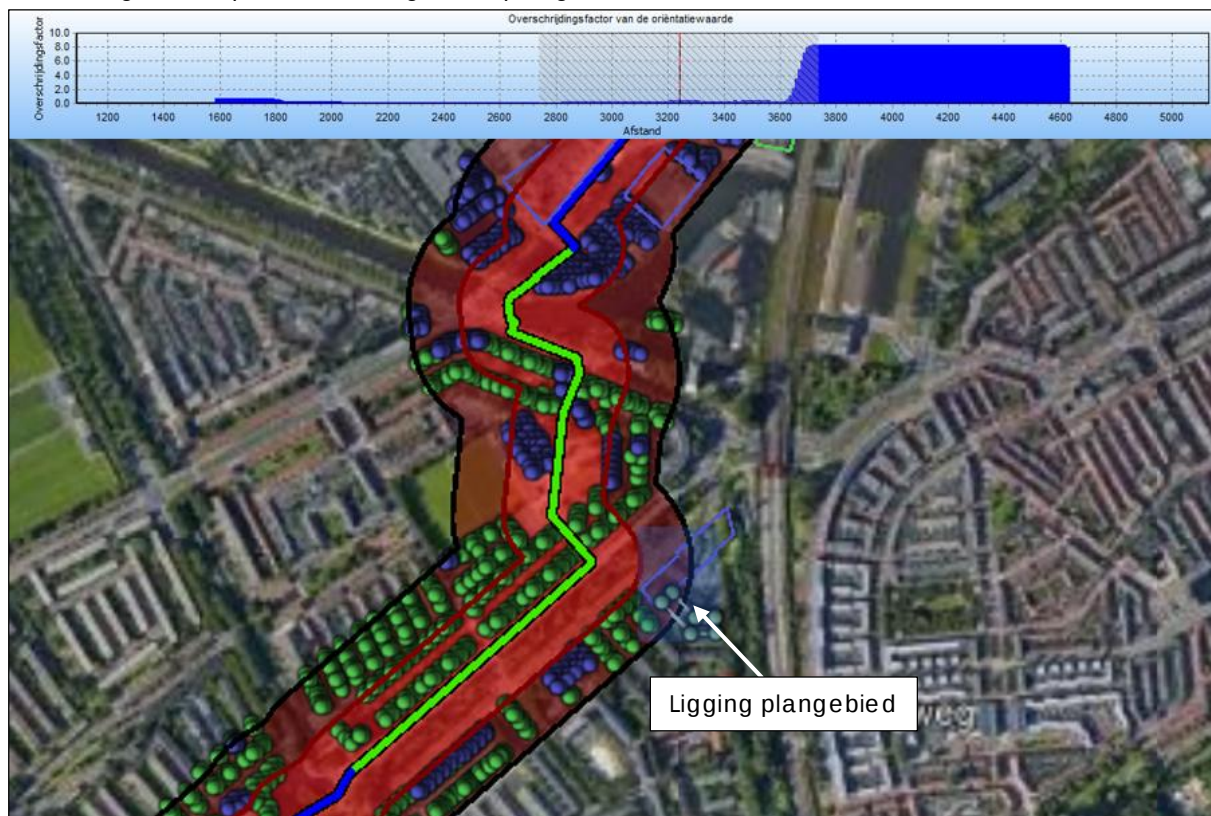


Uit de resultaten blijkt dat het groepsrisico voor de kilometer buisleiding met het hoogste groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt. De beoogde ontwikkeling heeft geen invloed op de resultaten van de kilometer buisleiding met het hoogste groepsrisico.



Ter plaatse van het plangebied wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden. De beoogde ontwikkeling leidt ter plaatse eveneens niet tot een toename van het groepsrisico.

Afbeelding 7: Groepsrisico ter hoogte van plangebied



Afbeelding 8: FN-curve groepsrisico ter hoogte van plangebied



Doordat het groepsrisico ter plaatse van het plangebied hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde voor het inventarisatiegebied wordt overschreden, is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig.



3.5 Beoordeling

Plaatsgebonden risico

Uit de berekening blijkt dat de relevante buisleiding geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} heeft. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de relevante buisleiding het groepsrisico niet toeneemt. Het groepsrisico van de kilometer leiding met het hoogste groepsrisico overschrijdt in de huidige- en toekomstige situatie de oriëntatiewaarde. Het hoogst berekende groepsrisico ligt echter ten noorden van het plangebied.

Ter plaatse van het plangebied wordt de oriëntatiewaarde in de huidige- en toekomstige situatie niet overschreden. Doordat het groepsrisico ter plaatse van het plangebied hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde voor het inventarisatiegebied wordt overschreden, is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig.

Elementen voor deze verantwoordingsplicht zijn uitgewerkt in het volgende hoofdstuk van deze rapportage.

4. VERANTWOORDINGSPLICHT GROEPSRISICO

4.1 Algemeen

In het kader van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, die voor het beschouwde project relevant is, moet het groepsrisico verantwoord worden.

Bij de verantwoording dient de regionale brandweer om advies gevraagd te worden. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (VROM, 2007) zijn de criteria aangegeven die bij de beoordeling betrokken moeten worden. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen procedures in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) of de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). In de volgende tabel wordt hiervan een beknopt overzicht gegeven.



Tabel 3: Onderdelen verantwoordingsplicht

	Onderdeel verantwoordingsplicht	Wm	Wro
1	Dichtheid van personen in invloedsgebied - functie-indeling - gemiddelde personendichtheid (totaal en per functie/locatie) - verblijfsduurcorrecties - verschil tussen bestaande en nieuwe situatie	X	X
2	Omvang van het groepsrisico - voor het van kracht worden van het besluit - na het van kracht worden van het besluit - de verandering ten gevolge van het besluit - de ligging ten opzichte van de oriëntatiewaarde	X	X
3	Mogelijke en te nemen maatregelen ter beperking van het risico bij de bron	X	X
4	Mogelijke en te nemen maatregelen ter beperking van het risico in ruimtelijke zin		X
5	Mogelijkheden tot voorbereiden op en bestrijden en beperken van de omvang van een zwaar ongeval - pro-actie - preventie - preparatie - repressie en zelfredzaamheid	X	X
6	Mogelijkheden van personen in het invloedsgebied om zichzelf in veiligheid te brengen	X	X
7	Voor- en nadelen van alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager risico		X
8	Mogelijkheden en voorgenomen maatregelen in de nabije toekomst		X
9	Voorschriften die zullen worden verbonden aan het verlenen van een oprichtingsvergunning voor risicovolle bedrijven met invloed op het (plan)gebied		X

4.2 Toelichting op onderdelen verantwoording

In deze paragraaf volgt een beknopte beschrijving van de zaken die voor dit plan relevant zijn voor de verantwoording. Deze verantwoording heeft uitsluitend betrekking op de in dit onderzoek onderzochte risico's ten aanzien van de buisleiding.

Ad 1 en 2 personendichtheid en omvang risico

In de rapportages, bijlage 2 en 3, zijn de dichtheden van personen binnen het invloedsgebied vermeld.

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de relevante buisleiding het groepsrisico niet toeneemt. Het groepsrisico van de kilometer leiding met het hoogste groepsrisico overschrijdt in de huidige- en toekomstige situatie de oriëntatiewaarde. Het hoogst berekende groepsrisico ligt ten noorden van het plangebied.

Ter plaatse van het plangebied wordt de oriëntatiewaarde in de huidige- en toekomstige situatie niet overschreden. Wel is het groepsrisico hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.



Het risico bij een buisleiding ontstaat wanneer de leiding beschadigd raakt of breekt waardoor het aardgas onder hoge druk uit de leiding stroomt. In het meest ongunstige scenario ontsteekt het aardgas, een zogenoemde fakkelbrand. Een fakkelbrand kan 1 á 2 uur duren omdat de leiding afgesloten moet worden en vervolgens moet leeglopen. Indien er een volledige breuk is van de buisleiding op een ongunstige locatie kan de directe omgeving getroffen worden door de effecten.

Ad 3 Maatregelen aan de bron

Maatregelen aan de leidingen zullen in de regel pas dan overwogen worden indien sprake is van een knelpuntsituatie. Een knelpunt bestaat indien:

1. een (geprojecteerd) kwetsbaar object zich binnen de PR=10-6 contour bevindt;
2. een (geprojecteerd) object zich binnen de belemmeringenstrook bevindt, tenzij dit object legaal is;
3. het groepsrisico niet is te verantwoorden.

Geen van de drie situaties is van toepassing op de aardgasleiding nabije het plangebied. Op basis daarvan wordt gesteld dat er geen maatregelen aan de bron noodzakelijk zijn.

Ad 4. Ruimtelijke maatregelen

Binnen het plangebied kan met de invulling rekening gehouden worden met de vluchtroutes, zodat een vluchtroute van de risicobron af ontstaat. Het plangebied ligt niet binnen de 100% letaliteitscontour waardoor vluchten vanuit het plangebied mogelijk is.

Ad 5 Voorbereiden, bestrijden en beperken van de omvang

Voor de gebouwen in het plan kunnen bouwtechnische maatregelen worden genomen. Zo kan overwogen worden om de gebouwen te voorzien van afschakelbare (mechanische) ventilatie. De initiatiefnemer van het plan is verantwoordelijk voor het treffen van eventuele maatregelen.

Het optreden van de brandweer zal zich in eerste instantie beperken tot het evacueren van mensen en het afzetten van het gevareng gebied. Daarna wordt overgegaan tot het beperken van de omvang van de calamiteit in de omgeving.

Bij een eventuele fakkelbrand en daardoor calamiteit in het plangebied zijn de personen in eerste instantie op zichzelf aangewezen, doordat een fakkelbrand niet geblust kan worden door de brandweer. Het plangebied is voor de hulpdiensten goed bereikbaar. De hulpdiensten bevinden zich aan de Waldorpstraat op minder dan 1 kilometer afstand.

In geval van een calamiteit kan tevens NL-Alert worden ingezet. NL-Alert is een aanvullend alarmmiddel van de overheid voor de mobiele telefoon. Met NL-Alert kan de overheid mensen in de directe omgeving van een noodsituatie met een tekstbericht informeren. In het bericht staat specifiek wat er aan de hand is en wat je op dat moment het beste kunt doen.



Ad 6 Zelfredzaamheid

De mogelijkheden ten aanzien van de zelfredzaamheid zijn goed. Binnen het plangebied zullen geen en/of minder zelfredzame personen aanwezig. Minder zelfredzame personen kunnen vluchten onder begeleiding. Vluchten van de bron af is in beginsel de beste manier om de calamiteit met het scenario fakkelbrand te overleven. Het snel vluchten van de bron af is voor de binnen het plangebied aanwezige personen goed mogelijk.

Ad 7 Alternatieven

Alternatieve wijzen van inrichting van het plangebied leiden niet tot een verandering van het groepsrisico ten opzichte van het nu beoogde plan. Het groepsrisico ter plaatse van het plangebied is relatief laag en er is geen stijging van het groepsrisico door de voorgenumen ontwikkeling.

Ad 8. mogelijkheden en maatregelen

Goede voorlichting en bouw conform het Bouwbesluit en de bouwtechnische maatregelen, zoals deze bij punt 5 staan genoemd.

Ad 9. Voorschriften

Niet van toepassing.

4.3 Aanbevelingen veiligheidsregio/brandweer

Door het in procedure brengen van dit rapport en deze groepsrisicoverantwoording wordt beoogd aan de adviezen van de veiligheidsregio c.q. de brandweer te voldoen. Het advies van de veiligheidsregio c.q. de brandweer wordt verwerkt in de definitieve rapportage en integraal in de bijlage 4 opgenomen PM.

4.4 Beoordeling groepsrisico

De in de vorige paragraaf genoemde maatregelen zijn haalbaar en in de tijd gezien realiseerbaar bevonden. Ook wat betreft afdwingbaarheid zijn de maatregelen realistisch. In de beoordeling van het groepsrisico zijn alle maatregelen daarom meegewogen.

Via de kleuren rood, geel en groen is het resultaat van de kwalitatieve herbeoordeling gevisualiseerd. De kleuren komen respectievelijk overeen met een negatieve, neutrale en positieve score.



Tabel 4: Beoordeling groepsrisico

Criterium	Toelichting
Ligging GR t.o.v. de oriëntatiewaarde	Zoals in paragraaf 3.4 wordt de oriëntatiewaarde in de huidige- en toekomstige situatie: - ter hoogte van het plangebied niet overschreden; - voor de kilometer leiding met het hoogste groepsrisico wel overschreden.
Toename van het GR t.o.v. de nulsituatie	Het groepsrisico van de buisleiding neemt als gevolg van de planrealisatie niet toe.
Mogelijkheden van zelfredzaamheid	De vluchtroute kan goed van de risicobron af worden geleid.
Mogelijkheden van hulpverlening	Het plangebied is rondom goed bereikbaar voor de hulpdiensten. De hulpdiensten bevinden zich op minder dan 1 kilometer afstand van het plangebied.
Nut en noodzaak van de ontwikkeling	Nut is het voorzien van in dit type woningen en wijkgebonden bedrijven, leerwerkplekken, commerciële ruimte, horeca zorg en welzijn en kantoren waar vraag naar is.
Tijdaspect	De eventueel te treffen maatregelen zullen gelijktijdig met de ontwikkeling en het gebruik van het plan worden doorgevoerd. Het tijdaspect speelt daardoor geen (negatieve) rol in de beoordeling van de risico's.
Handhaafbaarheid	Niet van toepassing

De voorgaande beoordeling levert een neutraal tot positief beeld op, als de planinrichting wel overwogen wordt uitgevoerd met de in acht neming van de risico's en effecten, wat betreft het groepsrisico voor het plan.



5. CONCLUSIES EN AANBEVELING

Voor de ruimtelijke procedure, die nodig is voor de herontwikkeling van een voormalige brandweerkazerne en woonblok aan de Assumburgweg in Den Haag, is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Dit vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van een aardgasbuisleiding.

Samenvattend wordt op basis van het uitgevoerde onderzoek externe veiligheid het volgende geconcludeerd:

1. Het plaatsgebonden risico vormt in geen van de gevallen een belemmering voor de planontwikkeling.
2. Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de relevante buisleiding het groepsrisico niet toeneemt. Het groepsrisico van de kilometer leiding met het hoogste groepsrisico overschrijdt in de huidige- en toekomstige situatie de oriëntatiewaarde. Ter plaatse van het plangebied wordt de oriëntatiewaarde in de huidige- en toekomstige situatie niet overschreden.

Doordat het groepsrisico ter plaatse van het plangebied hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de oriëntatiewaarde voor het inventarisatiegebied wordt overschreden, is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig. In deze rapportage zijn elementen hiervoor aangeleverd.

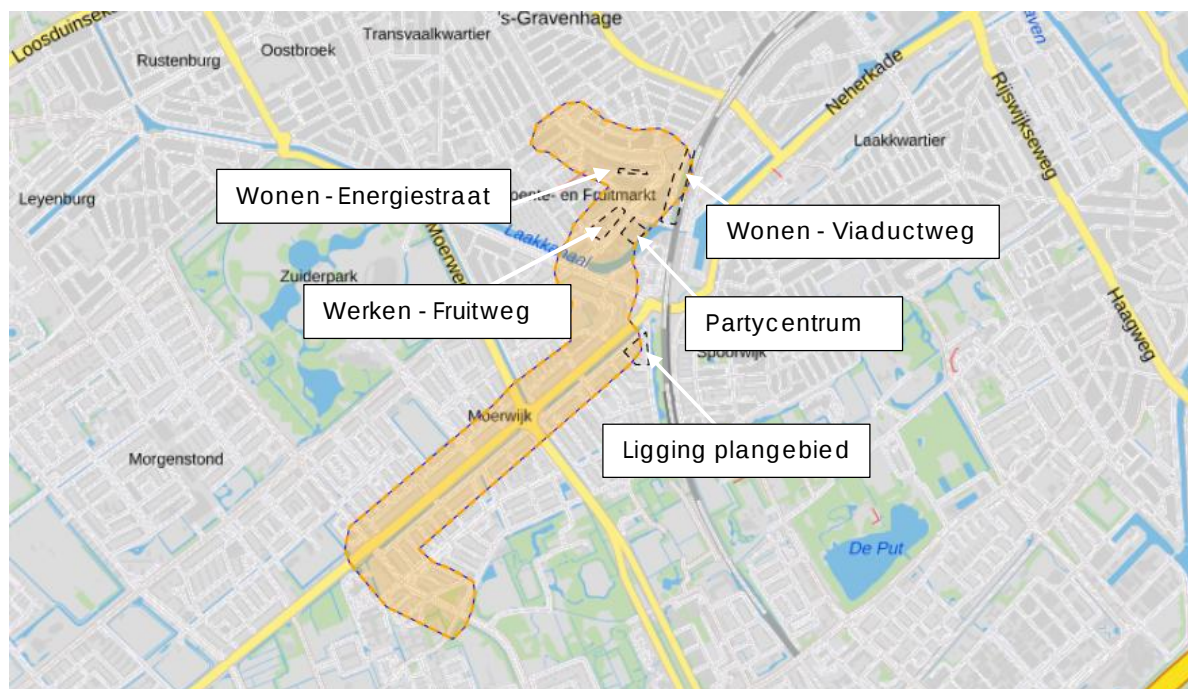
Aanbevolen wordt, ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico, deze rapportage, aan de Veiligheidsregio voor te leggen.



BIJLAGEN



Gehanteerde populatie uitzonderingsgebieden



Label	Populatie	% Dag	% Nacht
Wonen – Energiestraat	24	50	100
Wonen – Viaductweg	65	50	100
Werken – Partycentrum	2300	4	96
Werken - Fruitweg	293	100	0

Kwantitatieve Risicoanalyse 22000073 Kop Assumburgweg huidige situatie

Door:
SPA WNP ingenieurs

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Invoergegevens	5
2.1 Interessegebied	5
2.2 Relevante leidingen.....	5
2.3 Populatie.....	7
3 Plaatsgebonden risico.....	9
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	9
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	10
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	10
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	11
4 Groepsrisico screening	12
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	12
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	13
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	13
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	14
5 FN curves.....	16
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 3220.00 en stationing 4220.00	16
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00	16
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 160.00.....	17
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00	17
6 Referenties.....	18

1 Inleiding

In deze rapportage worden de gebruikte invoergegevens en de door CAROLA gegenereerde resultaten weergegeven. Deze gegevens vormen de basis voor een QRA-rapportage. Naast deze basisinvoergegevens en –resultaten wordt in de Handleiding Risicoberekeningen Bevb aangegeven welke elementen ook in de QRA beschreven moeten worden. In onderstaand overzicht worden welke elementen beschreven moeten worden en of deze door CAROLA worden aangeleverd. Indien de elementen niet door CAROLA worden gegenereerd, moeten ze door de opsteller van de QRA-rapportage worden ingevuld. Het meest recente overzicht van de te beschrijven elementen wordt gegeven in de van kracht zijnde versie van de Handleiding Risicoberekeningen Bevb.

In CAROLA berekeningen wordt gebruik gemaakt van de parameters conform de Handleiding Risicoberekeningen Bevb [1]. Achtergrondinformatie over de berekeningen kan worden gevonden in [2, 3, 4, 5].

Overzicht van de elementen die in een QRA gerapporteerd moeten worden.

Onderwerp	Vertrouwelijk/ Openbaar	Aangeleverd door CAROLA
1 Algemene rapportgegevens		
Administratieve gegevens:	Openbaar	Deels
· naam en adres van de leidingexploitant(en) (volgens Bevb)		
· naam en adres van de opsteller van de QRA		Nee
Reden opstellen QRA	Openbaar	Nee
Gevolgde methodiek	Openbaar	Ja
· rekenpakket met versienummer		
· parameterbestand met versienummer		
Peildatum QRA	Openbaar	
· datum van de berekening		Ja
· datum van aanmaak van de buisleidinggegevens		Nee
2 Algemene beschrijving van de buisleiding(en)		
Gegevens buisleiding	Openbaar	
· naam buisleiding		Ja
· diameter		Ja
· druk		Ja
· eventuele mitigerende maatregelen		Ja
Ligging van de leiding, aan de hand van kaart(en) op schaal.	Openbaar	
· leiding		Ja
· noordpijl en schaalindicatie		Ja
3 Beschrijving omgeving		
Omgevingsbebouwing en gebiedsfuncties	Openbaar	
· bestemmingsplannen al dan niet gedeeltelijk binnen de PR 10 ⁻⁶ -contour en het invloedsgebied		Ja indien ingevoerd
Actuele topografische kaart	Openbaar	Ja indien ingevoerd
Een beschrijving van de bevolking rond de buisleiding, onder opgave van de wijze waarop deze beschrijving tot stand is gekomen (o.a. incidentele bebouwing, lintbebouwing)	Openbaar	Nee
Mogelijke gevaren van buiten de buisleiding die op de buisleiding effect kunnen hebben (risicoverhogende objecten, buurtbedrijven/activiteiten, vliegroutes, windturbines)	Openbaar	
Gebruikt weerstation	Openbaar	Ja
4 Beschrijving per leiding van mogelijke risico's voor de omgeving		
Samenvattend overzicht van de resultaten van de QRA, waarin tenminste is opgenomen:	Openbaar	Ja
Kaart met het berekende plaatsgebonden risico, met contouren voor 10 ⁻⁴ , 10 ⁻⁵ , 10 ⁻⁶ , 10 ⁻⁷ en 10 ⁻⁸ (indien aanwezig)	Openbaar	Ja
FN-curve, voor zowel huidige als toekomstige situatie, met het groepsrisico voor de kilometer buisleiding met de grootste overschrijding van de oriënterende waarde. Op de horizontale as van de grafiek met de FN-curve wordt het aantal dodelijke slachtoffers uitgezet, op de verticale as de cumulatieve kans tot 10 ⁻⁹ per jaar	Openbaar	Ja
FN-datapunt waarbij de maximale overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt, inclusief de factor van de overschrijding	Openbaar	Ja
Grafiek met de screening van het groepsrisico	Openbaar	Nee
Beschrijving of er kwetsbare bestemmingen en/of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de PR contour van 10 ⁻⁶ per jaar zijn	Openbaar	
Voorgestelde preventieve en repressieve maatregelen die in de QRA zijn meegenomen	Openbaar	Ja

2 Invoergegevens

De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met CAROLA versie 1.0.0.52. De gehanteerde parameterfile heeft versienummer 1.3. De berekeningen zijn uitgevoerd op 20-03-2020.

Dit project is opgeslagen onder de naam S:\2020 projecten\22000073 Kop Assumbergweg_EV\22000073 EV\CAROLA\Basis\incl. leidingsbestand huidig.crp en is laatstelijk bijgewerkt op 20-03-2020.

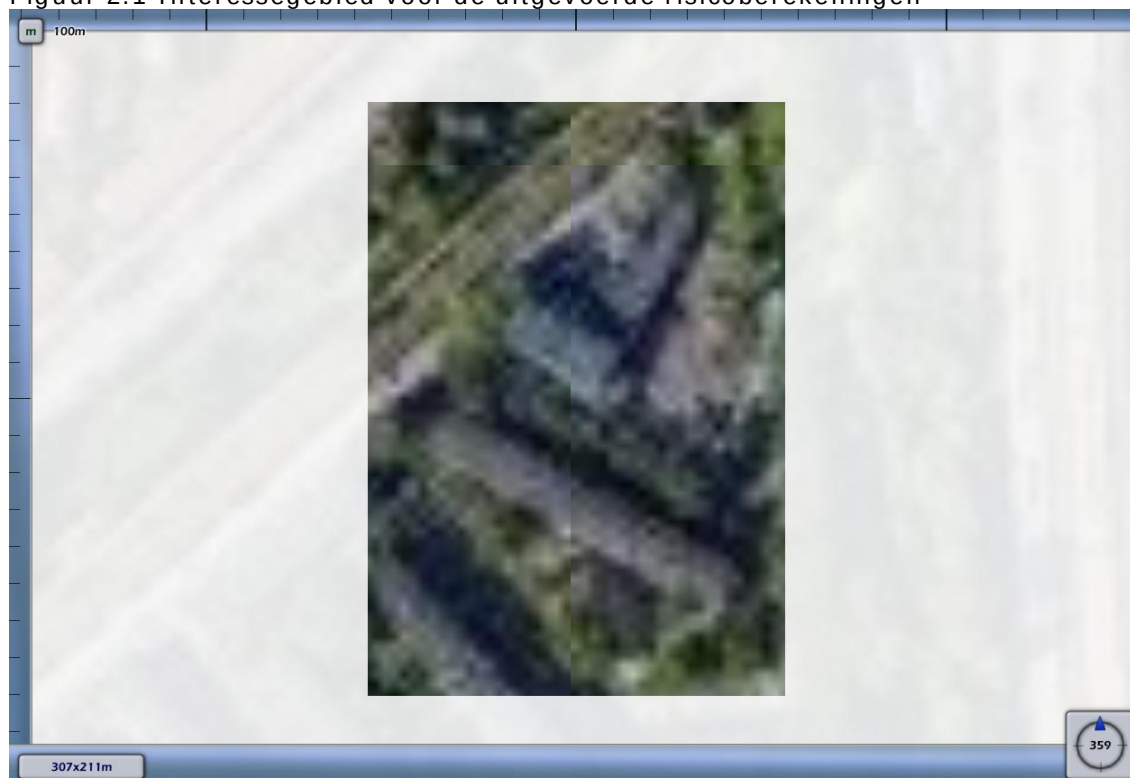
Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het weerstation Ypenburg. De gebruikte ruwheidslengte is 0,1 meter.

In dit hoofdstuk worden de verschillende invoergegevens nader gespecificeerd in de navolgende secties.

2.1 Interessegebied

Het interessegebied is weergegeven in figuur 2.1

Figuur 2.1 Interessegebied voor de uitgevoerde risicoberekeningen



2.2 Relevante leidingen

Op basis van het gespecificeerde interessegebied zijn de volgende aardgastransportleidingen meegenomen.

Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
----------	-------------	---------------	------------	---------------------------

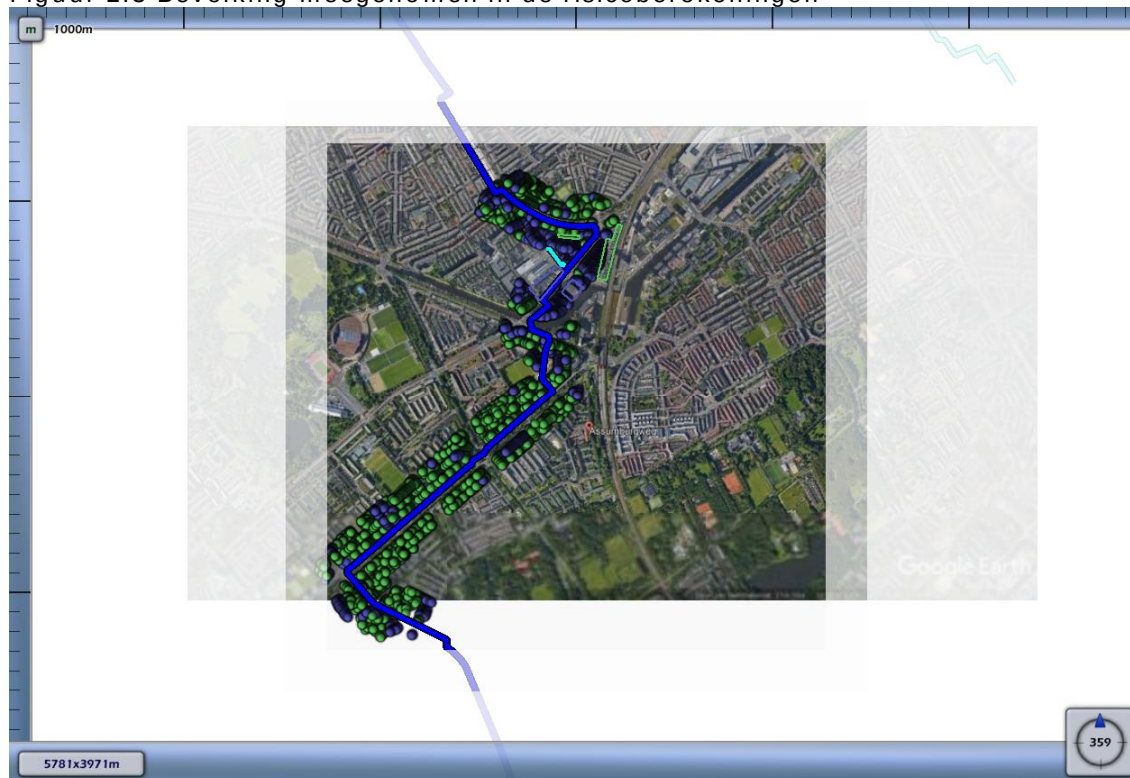
Pagina 6 van 18

Leidingnaam	Mitigerende maatregel	Begin stationing	Eind stationing
-------------	-----------------------	------------------	-----------------

2.3 Populatie

De ingevoerde populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Populatiepolygonen

Label	Type	Aantal	Dichtheid	Vervangmodus	Percentage Personen
Wonen - Energiestraat	Wonen	24.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
Wonen - Viaductweg	Wonen	65.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	

Werken - partycentrum	Werken	2300.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	4/ 96/ 7/ 1/ 100/ 100
Werken - Fruitweg	Werken	293.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	

Populatiebestanden

Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden excl. plangebied\bijeen_sport_cel_zkh-dag100- nacht80.txt	Wonen	3794	
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden excl. plangebied\industrie-dag100-nacht30.txt	Werken	444	
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden excl. plangebied\kantoor_kliniek_onderwijs_winkel- dag100-nacht0.txt	Werken	3460	
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden excl. plangebied\wonend_vakantiehuis-dag50- nacht100.txt	Wonen	9123	

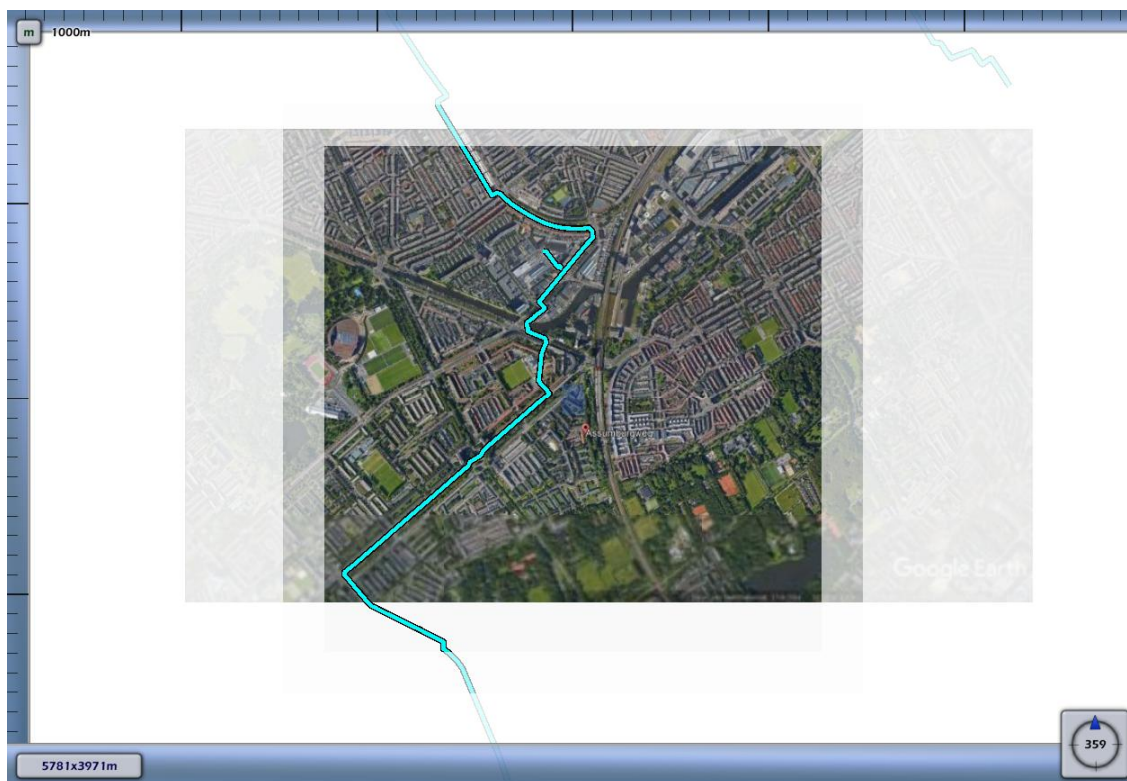
3 Plaatsgebonden risico

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

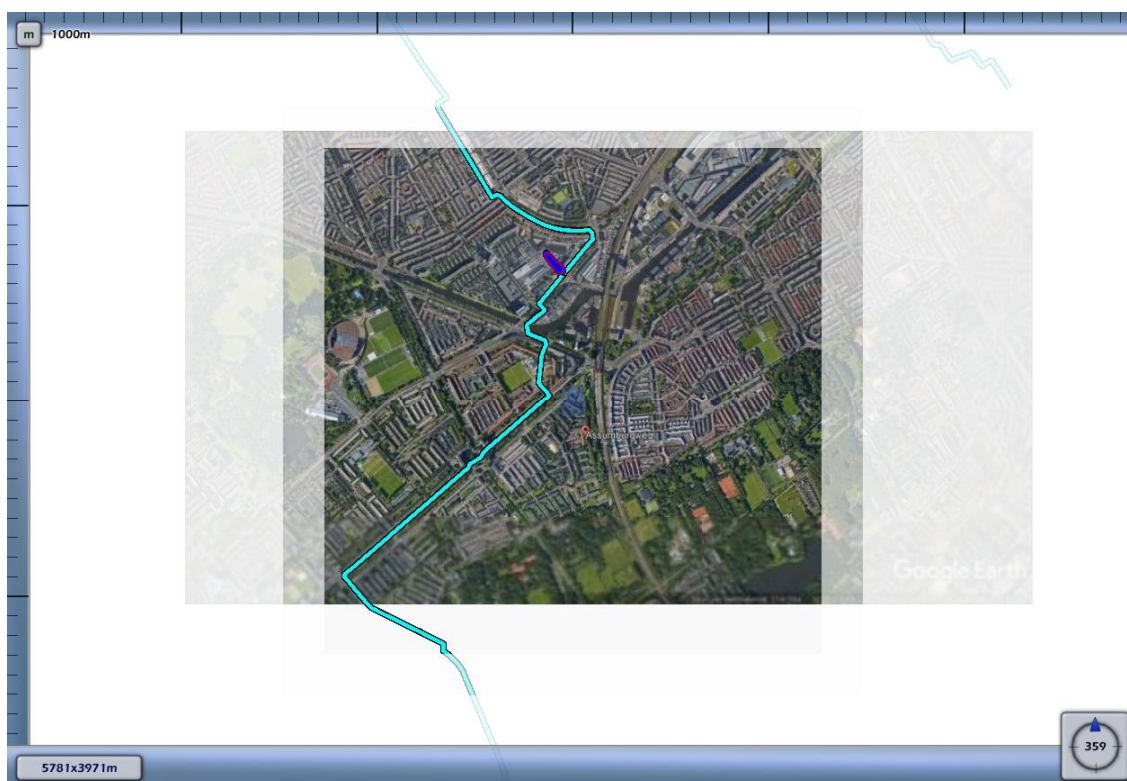
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



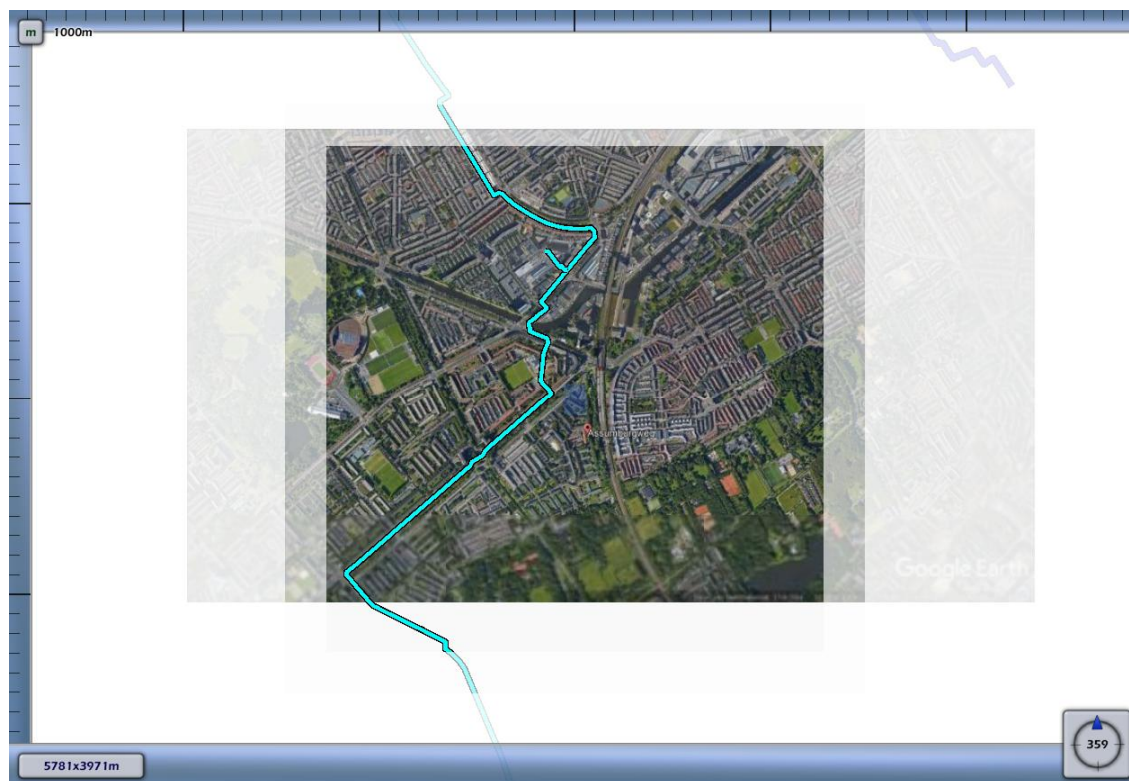
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



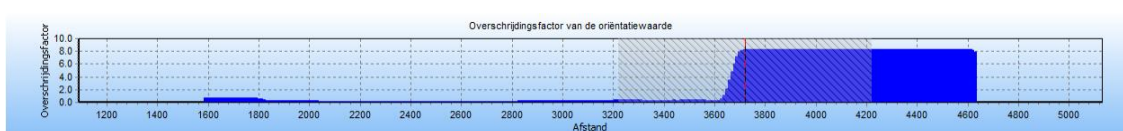
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4 Groepsrisico screening

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

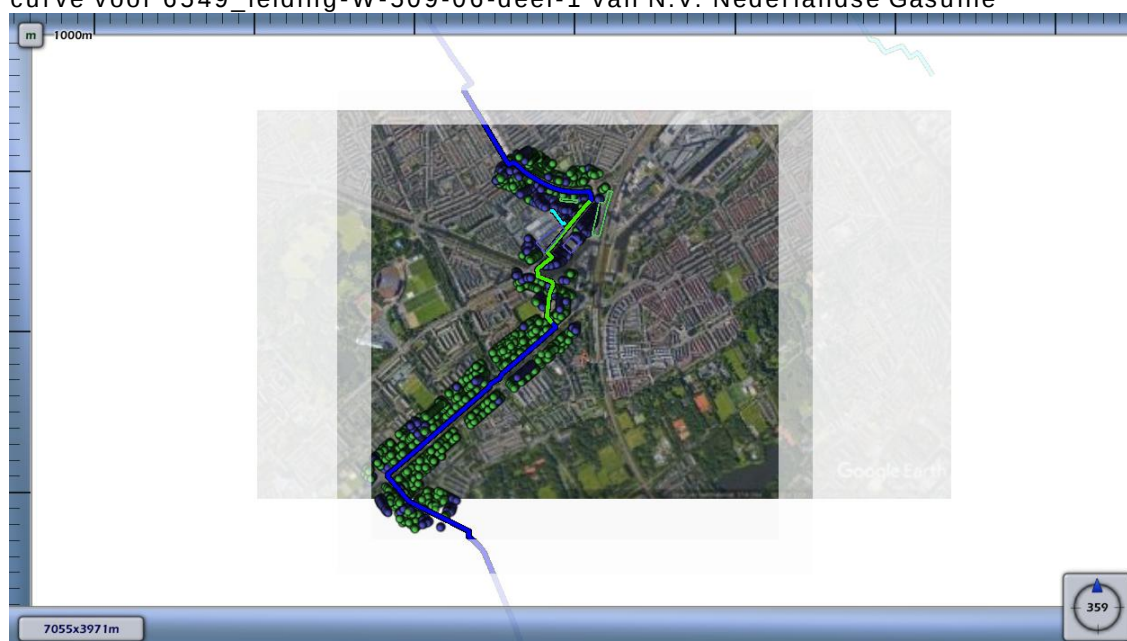
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 1130 slachtoffers en een frequentie van 6.48E-008.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 8.279 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 3220.00 en stationing 4220.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



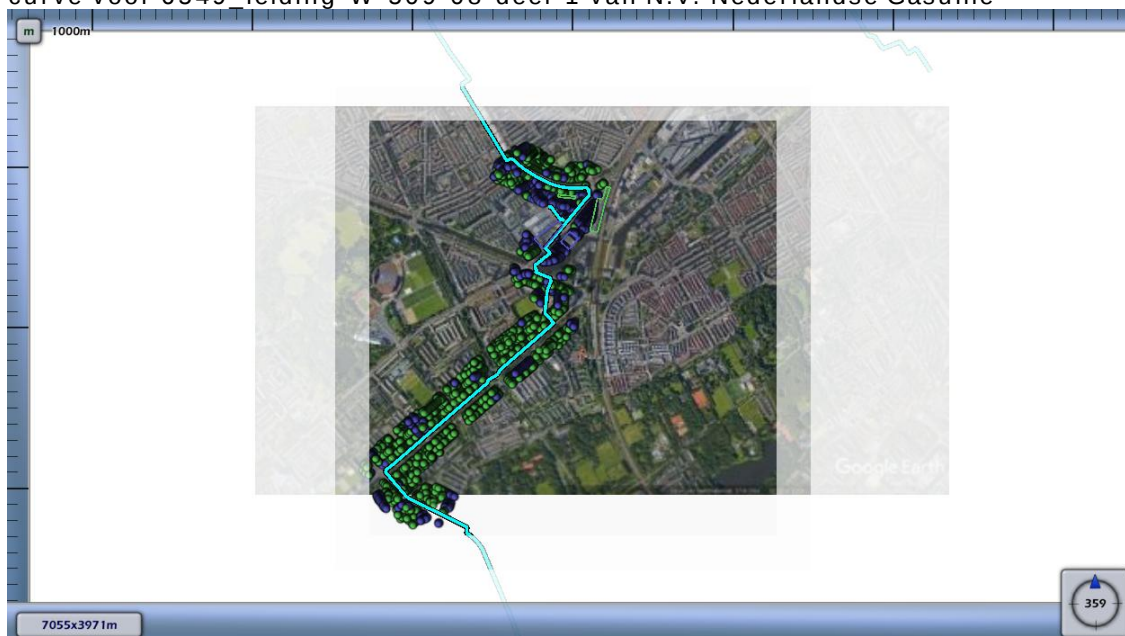
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



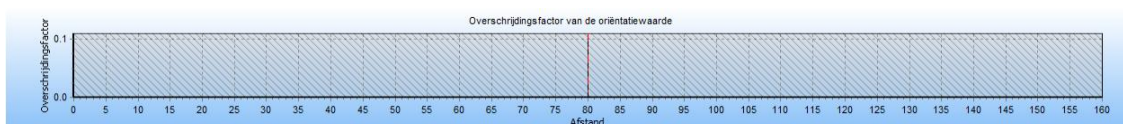
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



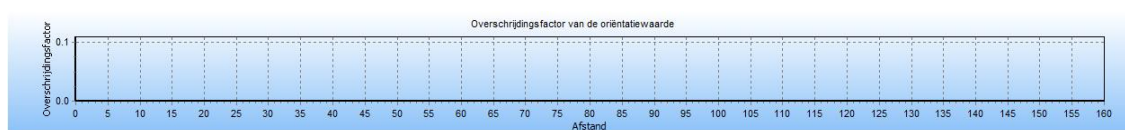
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 160.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



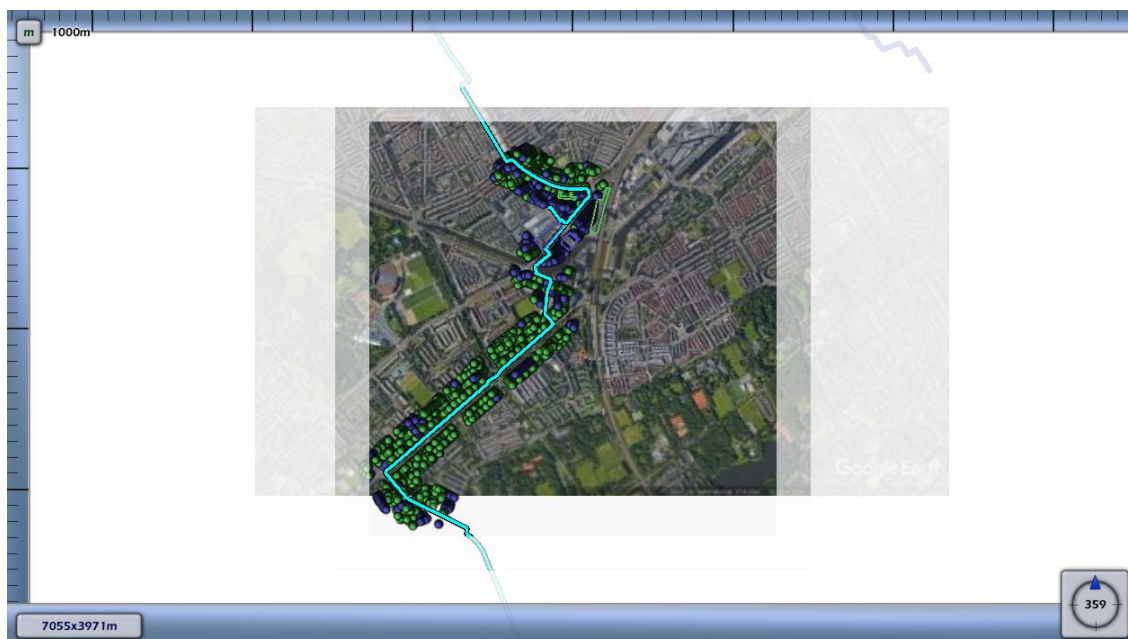
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



5 FN curves

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 3220.00 en stationing 4220.00



5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 160.00



5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



6 Referenties

- [1] Handleiding Risicoberekeningen Bevb. Versie 1.0. 20 december 2010.
- [2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.
- [3] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.
- [4] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.
- [5] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.

Kwantitatieve Risicoanalyse 22000073 Kop Assumburgweg toekomstige situatie

Door:
SPA WNP ingenieurs

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Invoergegevens	5
2.1 Interessegebied	5
2.2 Relevante leidingen.....	5
2.3 Populatie.....	7
3 Plaatsgebonden risico.....	9
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	9
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	10
3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	10
3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	11
4 Groepsrisico screening	12
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	12
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	13
4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	13
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie.....	14
5 FN curves.....	16
5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 3220.00 en stationing 4220.00	16
5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00	16
5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 160.00.....	17
5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00	17
6 Referenties.....	18

1 Inleiding

In deze rapportage worden de gebruikte invoergegevens en de door CAROLA gegenereerde resultaten weergegeven. Deze gegevens vormen de basis voor een QRA-rapportage. Naast deze basisinvoergegevens en –resultaten wordt in de Handleiding Risicoberekeningen BevB aangegeven welke elementen ook in de QRA beschreven moeten worden. In onderstaand overzicht worden welke elementen beschreven moeten worden en of deze door CAROLA worden aangeleverd. Indien de elementen niet door CAROLA worden gegenereerd, moeten ze door de opsteller van de QRA-rapportage worden ingevuld. Het meest recente overzicht van de te beschrijven elementen wordt gegeven in de van kracht zijnde versie van de Handleiding Risicoberekeningen Bevb.

In CAROLA berekeningen wordt gebruik gemaakt van de parameters conform de Handleiding Risicoberekeningen Bevb [1]. Achtergrondinformatie over de berekeningen kan worden gevonden in [2, 3, 4, 5].

Overzicht van de elementen die in een QRA gerapporteerd moeten worden.

Onderwerp	Vertrouwelijk/ Openbaar	Aangeleverd door CAROLA
1 Algemene rapportgegevens		
Administratieve gegevens:	Openbaar	Deels
· naam en adres van de leidingexploitant(en) (volgens Bevb)		
· naam en adres van de opsteller van de QRA		Nee
Reden opstellen QRA	Openbaar	Nee
Gevolgde methodiek	Openbaar	Ja
· rekenpakket met versienummer		
· parameterbestand met versienummer		
Peildatum QRA	Openbaar	
· datum van de berekening		Ja
· datum van aanmaak van de buisleidinggegevens		Nee
2 Algemene beschrijving van de buisleiding(en)		
Gegevens buisleiding	Openbaar	
· naam buisleiding		Ja
· diameter		Ja
· druk		Ja
· eventuele mitigerende maatregelen		Ja
Ligging van de leiding, aan de hand van kaart(en) op schaal.	Openbaar	
· leiding		Ja
· noordpijl en schaalindicatie		Ja
3 Beschrijving omgeving		
Omgevingsbebouwing en gebiedsfuncties	Openbaar	
· bestemmingsplannen al dan niet gedeeltelijk binnen de PR 10 ⁻⁶ -contour en het invloedsgebied		Ja indien ingevoerd
Actuele topografische kaart	Openbaar	Ja indien ingevoerd
Een beschrijving van de bevolking rond de buisleiding, onder opgave van de wijze waarop deze beschrijving tot stand is gekomen (o.a. incidentele bebouwing, lintbebouwing)	Openbaar	Nee
Mogelijke gevaren van buiten de buisleiding die op de buisleiding effect kunnen hebben (risicoverhogende objecten, buurtbedrijven/activiteiten, vliegroutes, windturbines)	Openbaar	
Gebruikt weerstation	Openbaar	Ja
4 Beschrijving per leiding van mogelijke risico's voor de omgeving		
Samenvattend overzicht van de resultaten van de QRA, waarin tenminste is opgenomen:	Openbaar	Ja
Kaart met het berekende plaatsgebonden risico, met contouren voor 10 ⁻⁴ , 10 ⁻⁵ , 10 ⁻⁶ , 10 ⁻⁷ en 10 ⁻⁸ (indien aanwezig)	Openbaar	Ja
FN-curve, voor zowel huidige als toekomstige situatie, met het groepsrisico voor de kilometer buisleiding met de grootste overschrijding van de oriënterende waarde. Op de horizontale as van de grafiek met de FN-curve wordt het aantal dodelijke slachtoffers uitgezet, op de verticale as de cumulatieve kans tot 10 ⁻⁹ per jaar	Openbaar	Ja
FN-datapunt waarbij de maximale overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt, inclusief de factor van de overschrijding	Openbaar	Ja
Grafiek met de screening van het groepsrisico	Openbaar	Nee
Beschrijving of er kwetsbare bestemmingen en/of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de PR contour van 10 ⁻⁶ per jaar zijn	Openbaar	
Voorgestelde preventieve en repressieve maatregelen die in de QRA zijn meegenomen	Openbaar	Ja

2 Invoergegevens

De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met CAROLA versie 1.0.0.52. De gehanteerde parameterfile heeft versienummer 1.3. De berekeningen zijn uitgevoerd op 20-03-2020.

Dit project is opgeslagen onder de naam S:\2020 projecten\22000073 Kop Assumbergweg_EV\22000073 EV\CAROLA\Basis\incl. leidingsbestand toekomst.crp en is laatstelijk bijgewerkt op 20-03-2020.

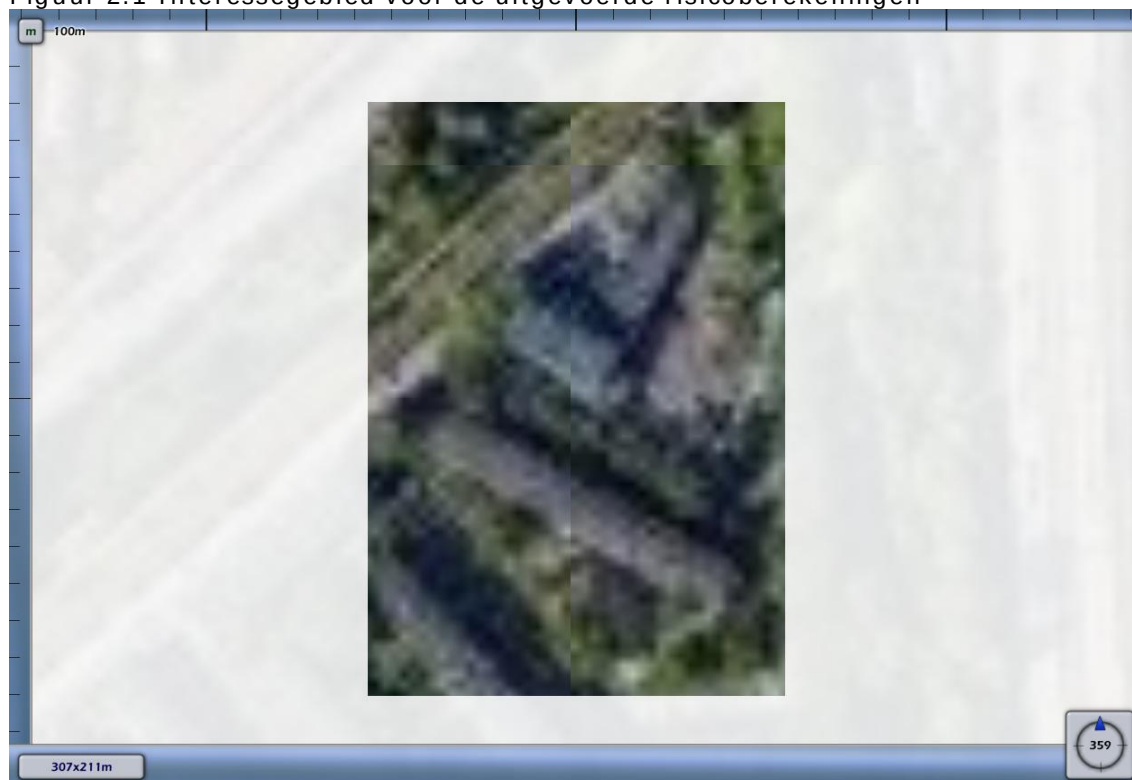
Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het weerstation Ypenburg. De gebruikte ruwheidslengte is 0,1 meter.

In dit hoofdstuk worden de verschillende invoergegevens nader gespecificeerd in de navolgende secties.

2.1 Interessegebied

Het interessegebied is weergegeven in figuur 2.1

Figuur 2.1 Interessegebied voor de uitgevoerde risicoberekeningen



2.2 Relevante leidingen

Op basis van het gespecificeerde interessegebied zijn de volgende aardgastransportleidingen meegenomen.

Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
----------	-------------	---------------	------------	---------------------------

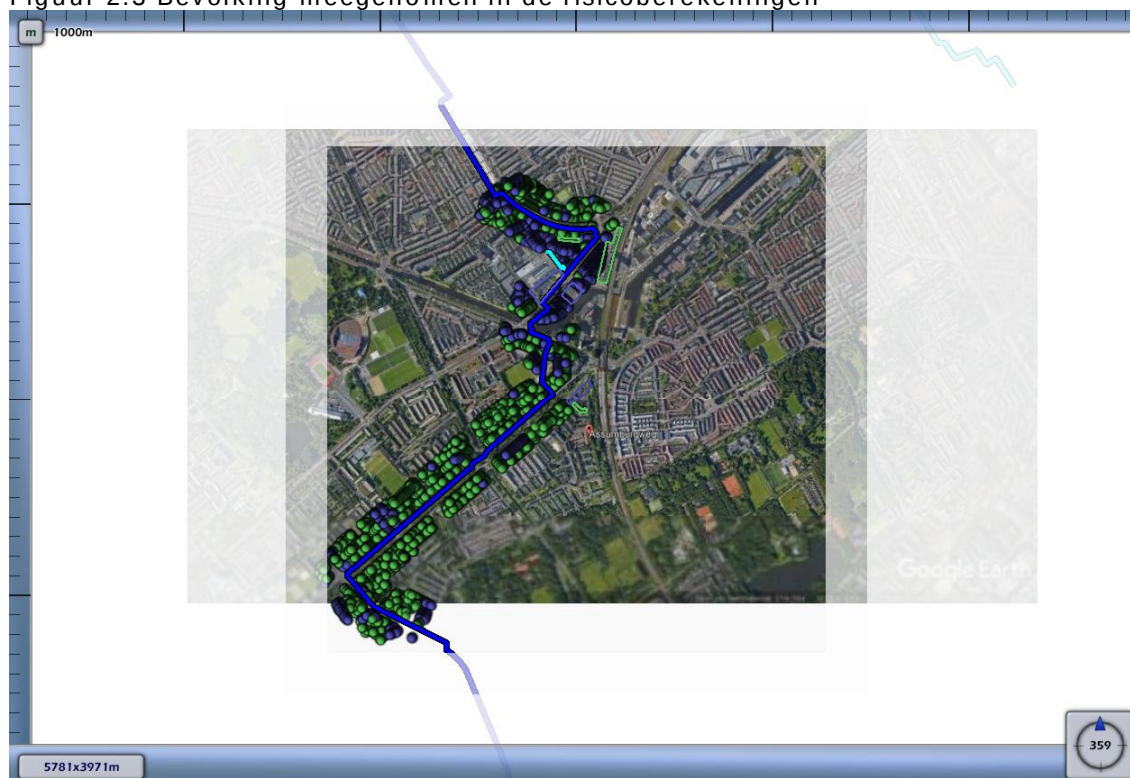
Pagina 6 van 18

Leidingnaam	Mitigerende maatregel	Begin stationing	Eind stationing
-------------	-----------------------	------------------	-----------------

2.3 Populatie

De ingevoerde populatie is weergegeven in figuur 2.3

Figuur 2.3 Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Populatiepolygonen

Label	Type	Aantal	Dichtheid	Vervangmodus	Percentage Personen
Wonen - Energiestraat	Wonen	24.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
Wonen - Viaductweg	Wonen	65.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	

Werken - partycentrum	Werken	2300.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	4/ 96/ 7/ 1/ 100/ 100
Werken - Fruitweg	Werken	293.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	
Ontwikkeling - wonen	Wonen	1296.0		Vervangen Bestaande Populatie	
Ontwikkeling - gemengd	Werken	150.0		Vervangen Bestaande Populatie	

Populatiebestanden

Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden\bijeen_sport_cel_zkh-dag100- nacht80.txt	Wonen	3794	
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden\industrie-dag100-nacht30.txt	Werken	441	
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden\kantoor_kliniek_onderwijs_winkel- dag100-nacht0.txt	Werken	3391	
..\populatie BAG\resultaten bag\incl. uitzonderingsgebieden\wonend_vakantiehuis-dag50- nacht100.txt	Wonen	9075	

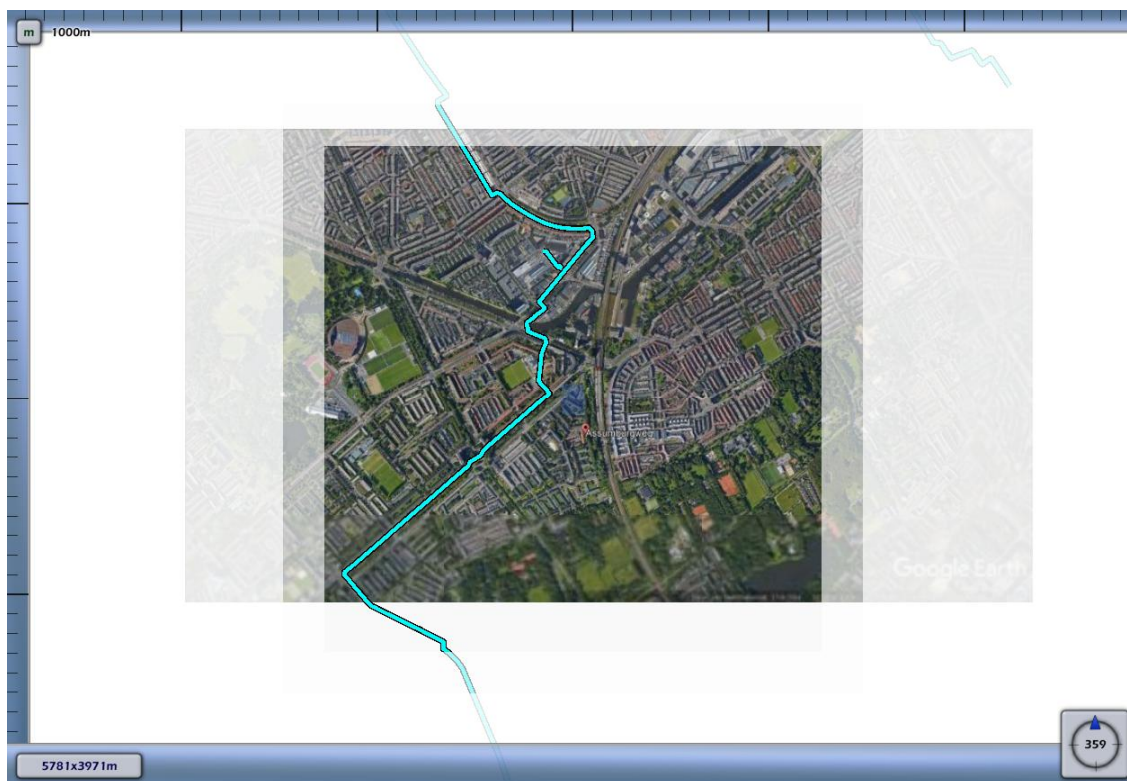
3 Plaatsgebonden risico

Voor de in voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart.

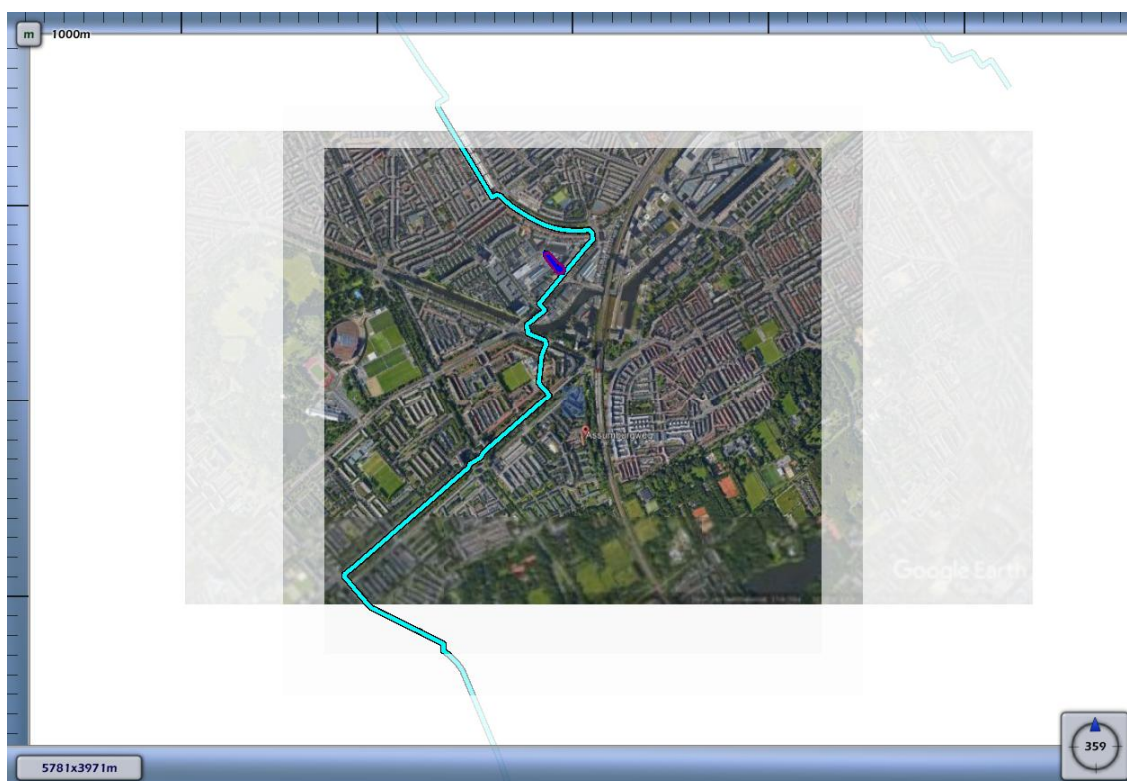
3.1 Figuur 3.1 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



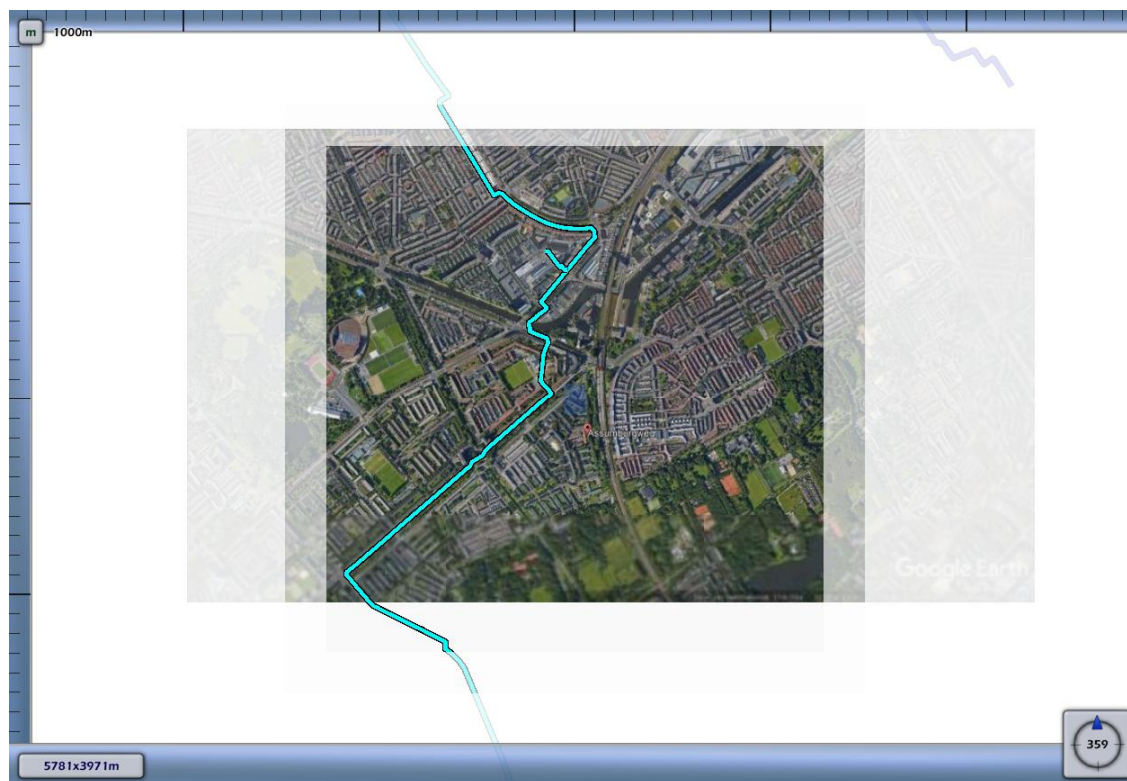
3.2 Figuur 3.2 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.3 Figuur 3.3 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



3.4 Figuur 3.4 Plaatsgebonden risico voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



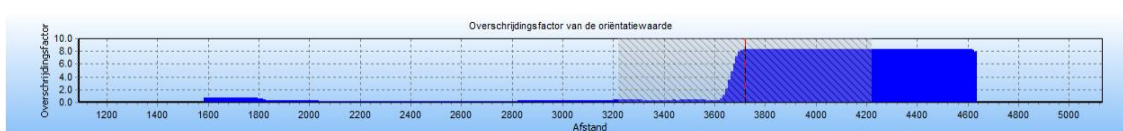
1E-4	
1E-5	
1E-6	
1E-7	
1E-8	

4 Groepsrisico screening

Om in één oogopslag een indruk te krijgen van het groepsrisico wordt het groepsrisico gescreend alvorens voor specifieke segmenten FN-curves te visualiseren. Voor elk van de leidingen wordt per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

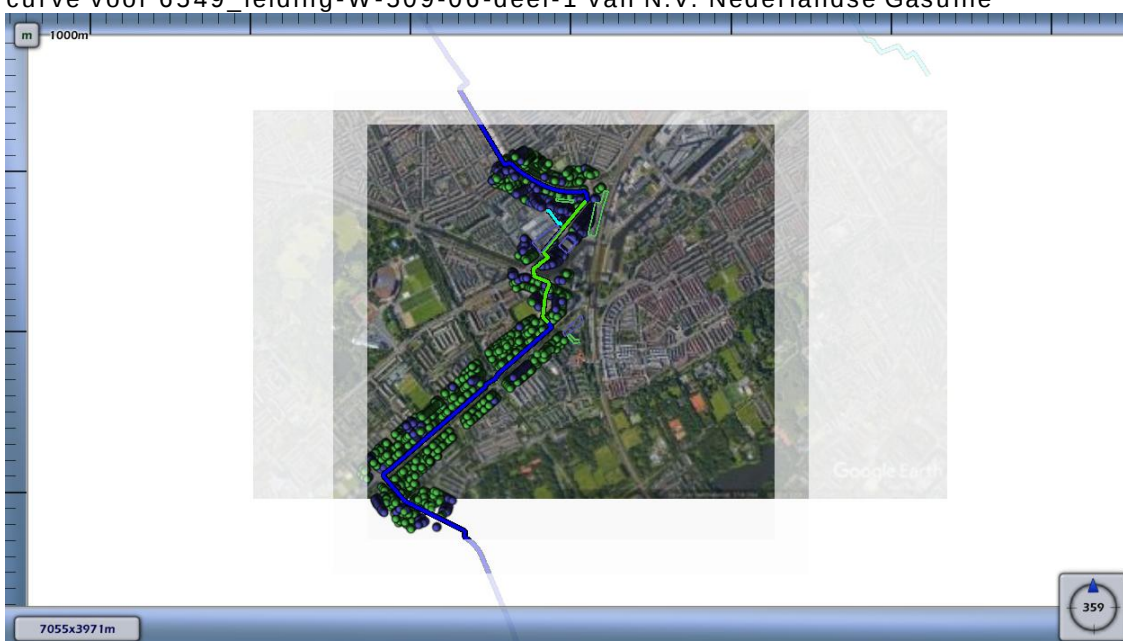
4.1 Figuur 4.1 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 1130 slachtoffers en een frequentie van 6.48E-008.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 8.279 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 3220.00 en stationing 4220.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.1

Figuur 4.1 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



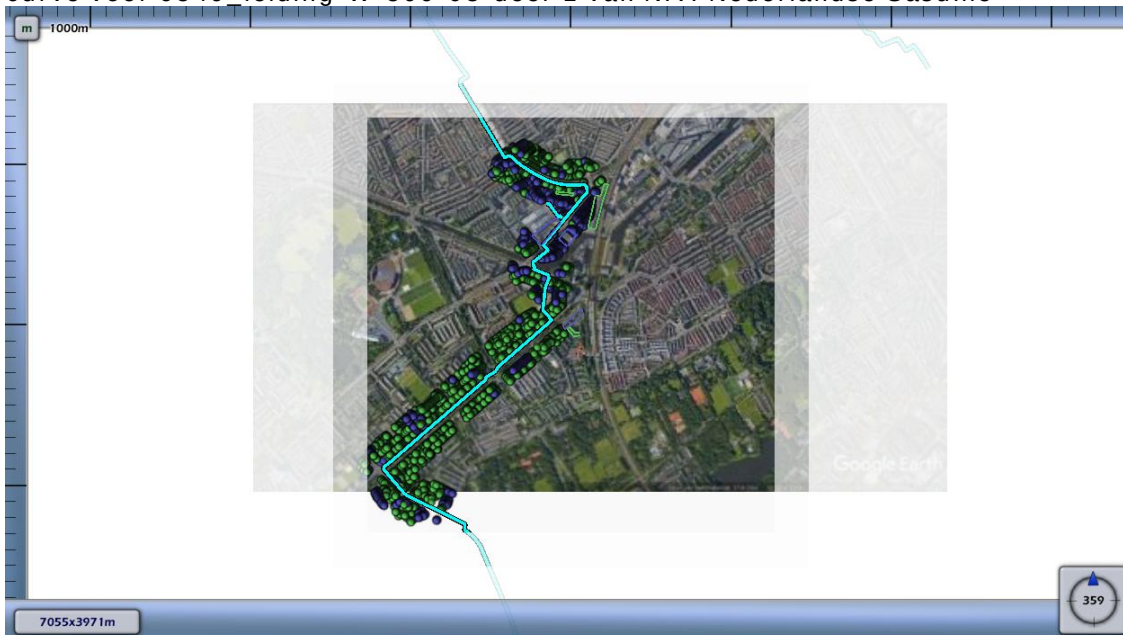
4.2 Figuur 4.2 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



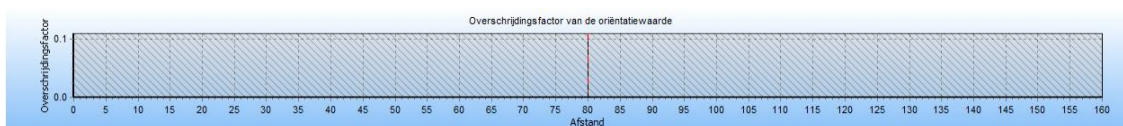
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.2

Figuur 4.2 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



4.3 Figuur 4.3 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



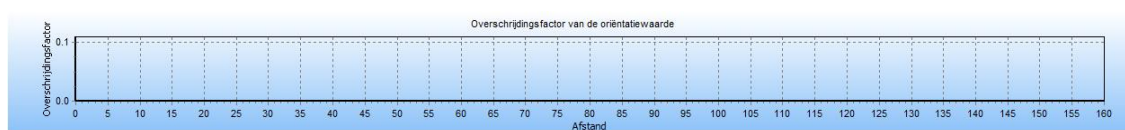
De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 160.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.3

Figuur 4.3 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



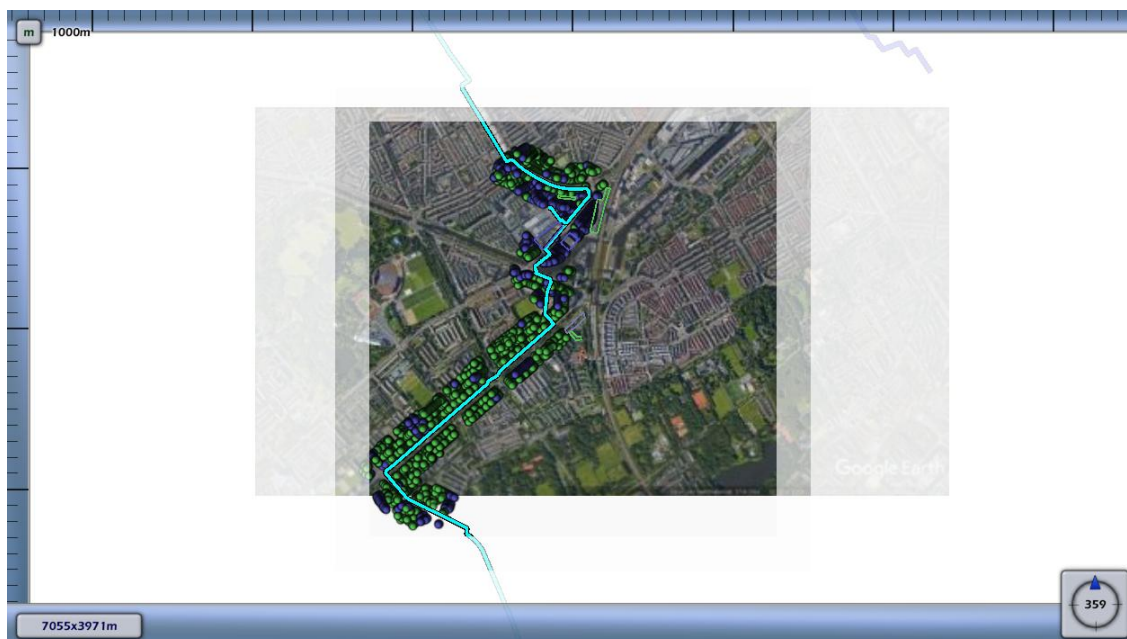
4.4 Figuur 4.4 Groepsrisico screening voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 0 slachtoffers en een frequentie van 0.00E+000.

De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0.000E+000 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 0.00 en stationing 0.00. Voor deze kilometer leiding is de FN-curve opgenomen in het volgende hoofdstuk. De betreffende kilometer leiding is gevisualiseerd in figuur 4.4

Figuur 4.4 Kilometer leiding behorende bij de maximale overschrijding van de FN-curve voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie



5 FN curves

Voor elk van de eerder genoemde leidingen is het groepsrisico berekend. Een samenvatting van de resultaten hiervan is gegeven in het voorgaande hoofdstuk; in dit hoofdstuk wordt voor elk van de leidingen de daadwerkelijke FN-curve gegeven van de (in termen van groepsrisico) "slechtste" kilometer van het betreffende tracé.

5.1 Figuur 5.1 FN curve voor 6549_leiding-W-509-06-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 3220.00 en stationing 4220.00



5.2 Figuur 5.2 FN curve voor 6549_leiding-W-509-08-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



5.3 Figuur 5.3 FN curve voor 6549_leiding-W-509-14-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 160.00



5.4 Figuur 5.4 FN curve voor 6549_leiding-W-536-01-deel-1 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de kilometer tussen stationing 0.00 en stationing 0.00



6 Referenties

- [1] Handleiding Risicoberekeningen Bevb. Versie 1.0. 20 december 2010.
- [2] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Brief 390/06 CEV Lah/pbz-1191. 6 november 2006.
- [3] Risicomethodiek aardgastransportleidingen. Ministerie van VROM. Brief 2006.334302. 7 december 2006.
- [4] Laheij GMH, Vliet AAC van, Kooi ES. Achtergronden bij de vervanging van zoneringafstanden hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. RIVM-rapport 620121001/2008. 2008.
- [5] M. Gielisse, M.T. Dröge, G.R. Kuik. Risicoanalyse aardgastransportleidingen. N.V. Nederlandse Gasunie. DEI 2008.R.0939. 2008.



Klinkenbergerweg 30a | 6711 MK EDE | 0318 614 383
Vrijlandstraat 33-c | 4337 EA MIDDELBURG | 0118 227 466
Hoenderkamp 20 | 7812 VZ EMMEN | 0591 238 110

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Juridische Zaken
T.a.v. de heer M. Bootsma
Postbus 12655
2500 DP, Den Haag

Datum: 17 april 2020
Kenmerk: 2020040235914
Onderwerp: Reactie VRH QRA Kop Assumburgweg

Geachte heer Bootsma,

Op 1 april 2020 heeft de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) de externe veiligheidsrapportage (QRA) met betrekking tot de ontwikkeling Kop Assumburgweg ontvangen. Deze rapportage heeft uitsluitend betrekking op de hoge druk aardgastransportleiding die zich op circa 40 meter van het plangebied bevindt. Zoals besproken treft u hierbij de inhoudelijke reactie van de VRH op de rapportage aan. Deze reactie is een vervolg op het advies van de VRH van 22 mei 2019 op het concept ontwerp bestemmingsplan.

Algemeen

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van het plangebied de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in de huidige- en toekomstige situatie niet wordt overschreden. Het groepsrisico is ter plaatse van het plangebied wel hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. In het aangrenzende gebied wordt de oriëntatiewaarde voor de hoge druk aardgastransportleiding wel overschreden. De overschrijding in het aangrenzende gebied heeft geen invloed op voorliggende ontwikkeling. Als gevolg hiervan dient een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico gedaan te worden. Hieronder worden een aantal maatregelen geadviseerd om de effecten van incidenten te beperken en de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren. Deze maatregelen kunnen worden opgenomen in de verantwoording van het groepsrisico.

Geadviseerde maatregelen

In het bestemmingsplan zijn al een aantal maatregelen opgenomen waardoor de effecten van incidenten met de risicobronnen worden verkleind. In dit advies wordt ervan uitgegaan dat deze maatregelen behouden blijven. In het bestemmingsplan zijn de volgende maatregelen aangegeven:

- Mechanische ventilatie;
- Ligging van de bebouwing ten opzichte van de hoge druk buisleiding.

Beide maatregelen staan vermeld in de toelichting van het bestemmingsplan, paragraaf 4.4.

Onderstaande maatregelen zijn gericht op de beheersing en vermindering van de effecten van een incident. De adviezen hebben niet alleen betrekking op het ergst denkbare scenario. Ongeacht het type incident (van een lekkage tot een fakkelfeest) hebben ze een positief effect op de zelfredzaamheid, de bestrijdbaarheid en beheersbaarheid, zowel voor de reeds bestaande objecten als de nieuw te ontwikkelen bestemmingen.

Niet alle geadviseerde maatregelen kunnen worden opgenomen in dit bestemmingsplan, maar zijn bedoeld voor andere afdelingen binnen de gemeente. Deze maatregelen kunnen mogelijk binnen andere ruimtelijke plannen of door andere disciplines van de gemeente worden geborgd. De Veiligheidsregio Haaglanden gaat ervan uit dat, na de bestuurlijke afweging, de overgenomen maatregelen bij de juiste afdeling(en) van de gemeente Den Haag bekend worden gemaakt.

Maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid

Bij incidenten met gevaarlijke stoffen is het belangrijk dat de zelfredzaamheid van mensen wordt verhoogd.

Bij een incident met de hoge druk aardgastransportleiding is het van belang dat mensen veilig kunnen vluchten. Hiervoor is een vluchtweg vanuit de objecten richting de omgeving, in een afgekeerde zijde van de gasleiding van belang. Dit geldt voor alle objecten bestemd voor het verblijf van personen zoals de nieuw te realiseren commerciële ruimte en woontoren.

- | | |
|----|--|
| A. | Bij de realisatie van de appartementen, commerciële ruimten en andere objecten voor het verblijf van personen, wordt onafhankelijk van de locatie van het incident een vluchtweg vanuit de objecten, via de tuin/gevel(s) aan de afgekeerde zijde van de risicobron geadviseerd. |
|----|--|

Het plangebied ligt in de nabijheid van een hoge druk aardgastransportleiding. Het is van belang dat bij de functies waar grote groepen mensen en/of verminderd zelfredzame mensen aanwezig zijn, het personeel en/of de BHV-organisatie is voorbereid op eventuele incidenten met de hoge druk aardgastransportleiding. Het gaat hierbij om calamiteiten die buiten het object kunnen plaatsvinden, maar effecten binnen het object kunnen hebben. Hierbij is het van belang dat het personeel en/of de BHV-organisatie weet hoe te handelen. Bijvoorbeeld om grote groepen mensen en/of verminderd zelfredzame mensen te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen.

- | | |
|----|---|
| B. | Geadviseerd wordt om het personeel, de BHV-organisatie en/of de begeleiding van groepen personen en/of verminderd- tot niet zelfredzame personen binnen het invloedsgebied van een incident met de hoge druk aardgastransportleiding. |
|----|---|

Om ervoor te zorgen dat de bewoners goed voorbereid zijn en weten hoe ze moeten reageren bij een incident met de aardgastransportleiding, is het van belang dat zij hier vooraf over worden geïnformeerd. Op dit moment is op regionaal niveau een (risicocommunicatie) campagne ontwikkeld waarin deze aspecten worden behandeld. Mogelijk kan de gemeente Den Haag voor dit plangebied gebruik maken van de hulpmiddelen die onder andere in deze campagne zijn ontwikkeld.

- | | |
|----|---|
| C. | Geadviseerd wordt om bewoners en vaste gebruikers binnen het invloedsgebied te informeren over de verschillende risico's en gevaren van de hoge druk aardgastransportleiding. Daarbij dient men tevens geïnformeerd te worden over de wijze van alarmeren en de wenselijke manier van reageren tijdens incidenten (risicocommunicatie). Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft. Voor vragen over risicocommunicatie kunt u contact opnemen met de afdeling communicatie van de Veiligheidsregio Haaglanden (communicatie@vrh.nl). |
|----|---|

Maatregelen ten behoeve van de incidentbestrijding door hulpdiensten

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten¹ en bluswatervoorzieningen voldoende zijn².

- | | |
|----|---|
| D. | De bereikbaarheid van het plangebied voor de hulpdiensten en de bluswatervoorziening dienen zodanig te zijn dat tijdig bluswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, hulpverlening kan worden geboden en dat een brand binnen redelijke tijd kan worden bestreden. Uit de aanvraag beginselplan omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen blijkt dat dit nog nader uitgewerkt dient te worden omdat dit op dit moment nog onvoldoende is. Ik adviseer u om hiervoor contact op te nemen met de risicobeheerder in de wijk, de heer P.J. van Oosten (06 - 20 50 37 70 of peter.van.oosten@vrh.nl). |
|----|---|

Ik verwacht dat deze brief voldoende informatie bevat om de verantwoording van het groepsrisico op te stellen. De bovenstaande maatregelen leveren een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid, bestrijdbaarheid van incidenten en zelfredzaamheid de aanwezige personen.

Toekomstige ontwikkelingen rondom de hoge druk aardgastransportleiding

Uit de berekeningen is gebleken dat de ontwikkeling Kop Assumburgweg niet bijdraagt aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het is echter wel van belang dat de gemeente Den Haag aandacht blijft houden voor de overschrijding van de oriëntatiewaarde bij deze hoge druk aardgastransportleiding. Dit staat los van voorliggende ontwikkeling maar is een aandachtspunt voor volgende ontwikkelingen in de nabijheid van de hoge druk aardgastransportleiding.

Tot slot

Als u vragen heeft naar aanleiding van bovenstaande, dan kunt u contact opnemen met mevrouw D. de Groot (06 - 18 99 86 56 of daphne.de.groot@vrh.nl) of de heer S. Bloemberg (06 - 23 06 68 60 of sander.bloemberg@vrh.nl). Voor vragen over de brandveiligheid kunt u contact opnemen met risicobeheersing@vrh.nl. Voor vragen over risicocommunicatie kunt u contact opnemen met de afdeling risicocommunicatie van de Veiligheidsregio Haaglanden (communicatie@vrh.nl). Voor nadere informatie over de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen kunt u contact opnemen met de heer P.J. van Oosten (06 - 20 50 37 70 of peter.van.oosten@vrh.nl).

Met vriendelijke groet,



Teamhoofd Omgevingsveiligheid
Mw. ir. I.L. (Inez) Rijnhart

¹ Eisen ten behoeve van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, zijn onder andere vermeld in de meest recente versie van het Handboek Openbare Ruimte, Deel 3, 'Technische eisen voor de inrichting van de openbare ruimte'.

² Voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de bluswatervoorzieningen is door Brandweer Nederland de 'Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid' ontwikkeld (november 2012).