



# Rijkskantoor De Monarch IV

De overheid heeft in Den Haag meer werkplekken nodig. Daarom heeft het Rijksvastgoedbedrijf in 2018 het stuk grond gekocht op de hoek van de Prinses Beatrixlaan en de Jan Pieterszoon Coenstraat. Het Rijksvastgoedbedrijf wil hier uiteindelijk 17.500 m<sup>2</sup> kantoorruimte met ruim 700 werkplekken maken in een voornamelijk houten kantoor. De Monarch IV is straks een van de eerste hoge houten gebouwen (ongeveer 72 meter) in Den Haag.

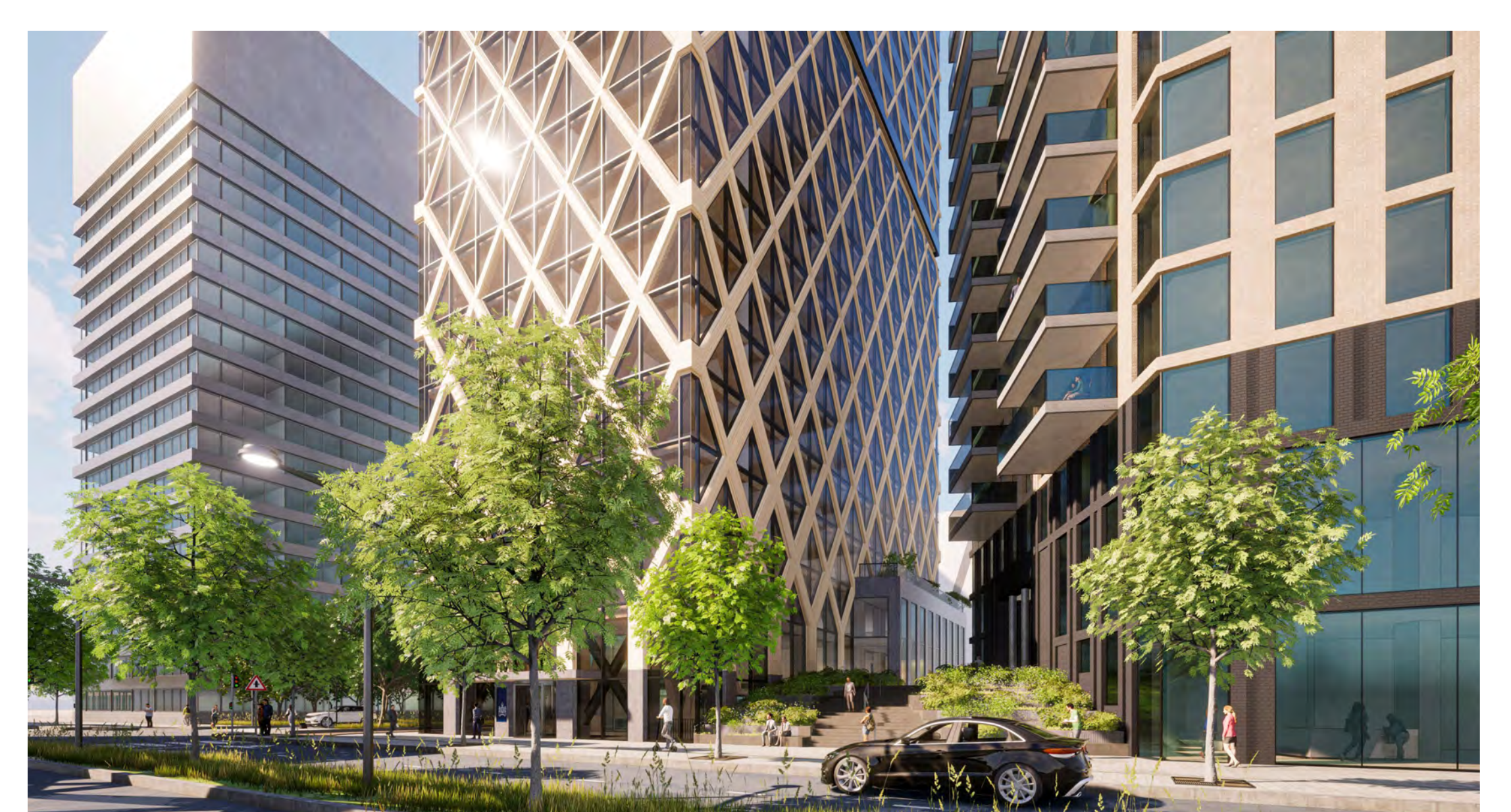
## Monarch IV Rijkskantoor, Den Haag

**Gebruiker** | Rijksoverheid

**Soort project** | Nieuwbouw

**Oppervlakte** | 17.500 m<sup>2</sup> BVO

**Ambities** | verduurzaming Haagse vastgoedportefeuille, innovatie op gebied van hoogbouw in hout en duurzaamheid





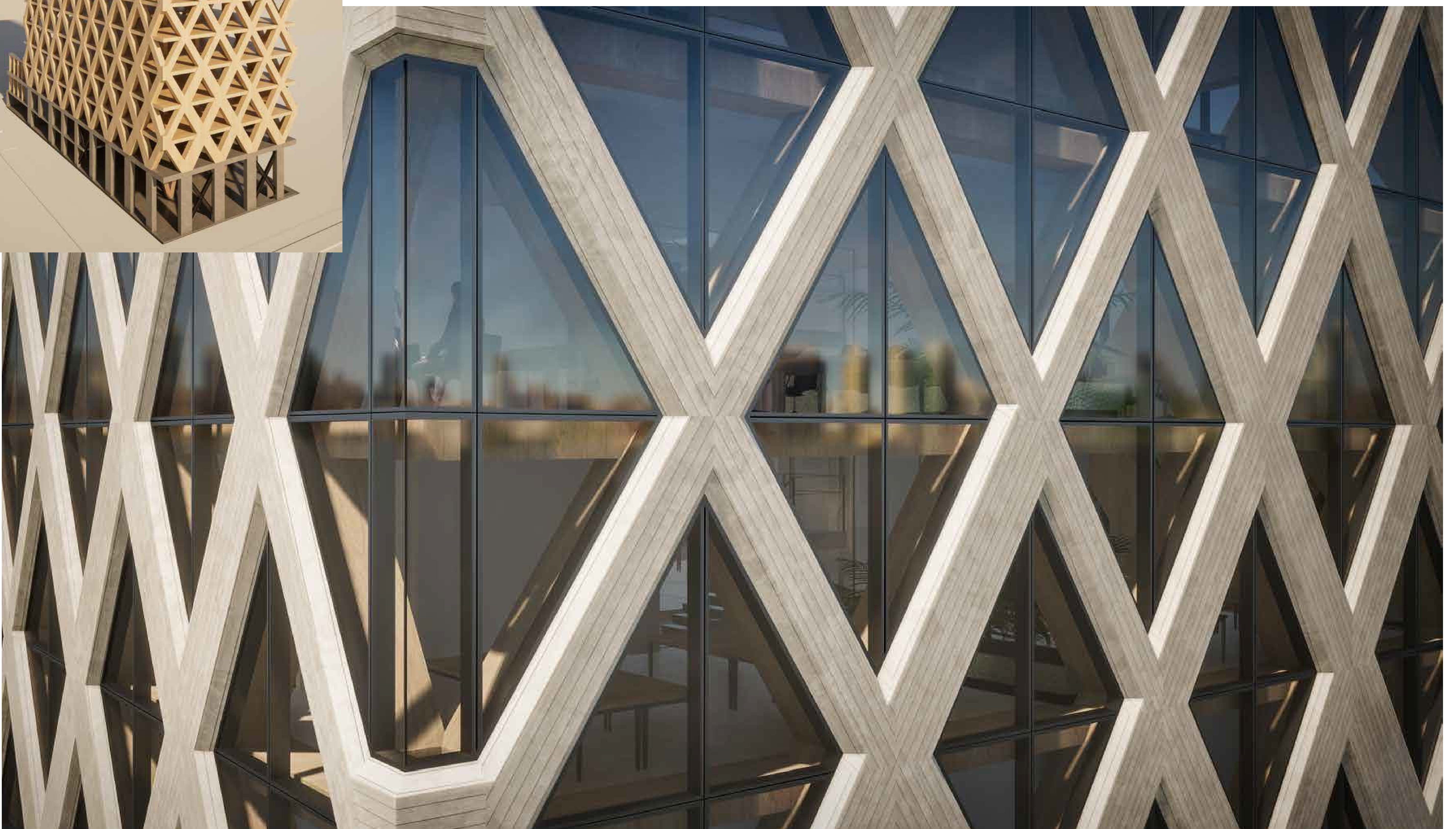
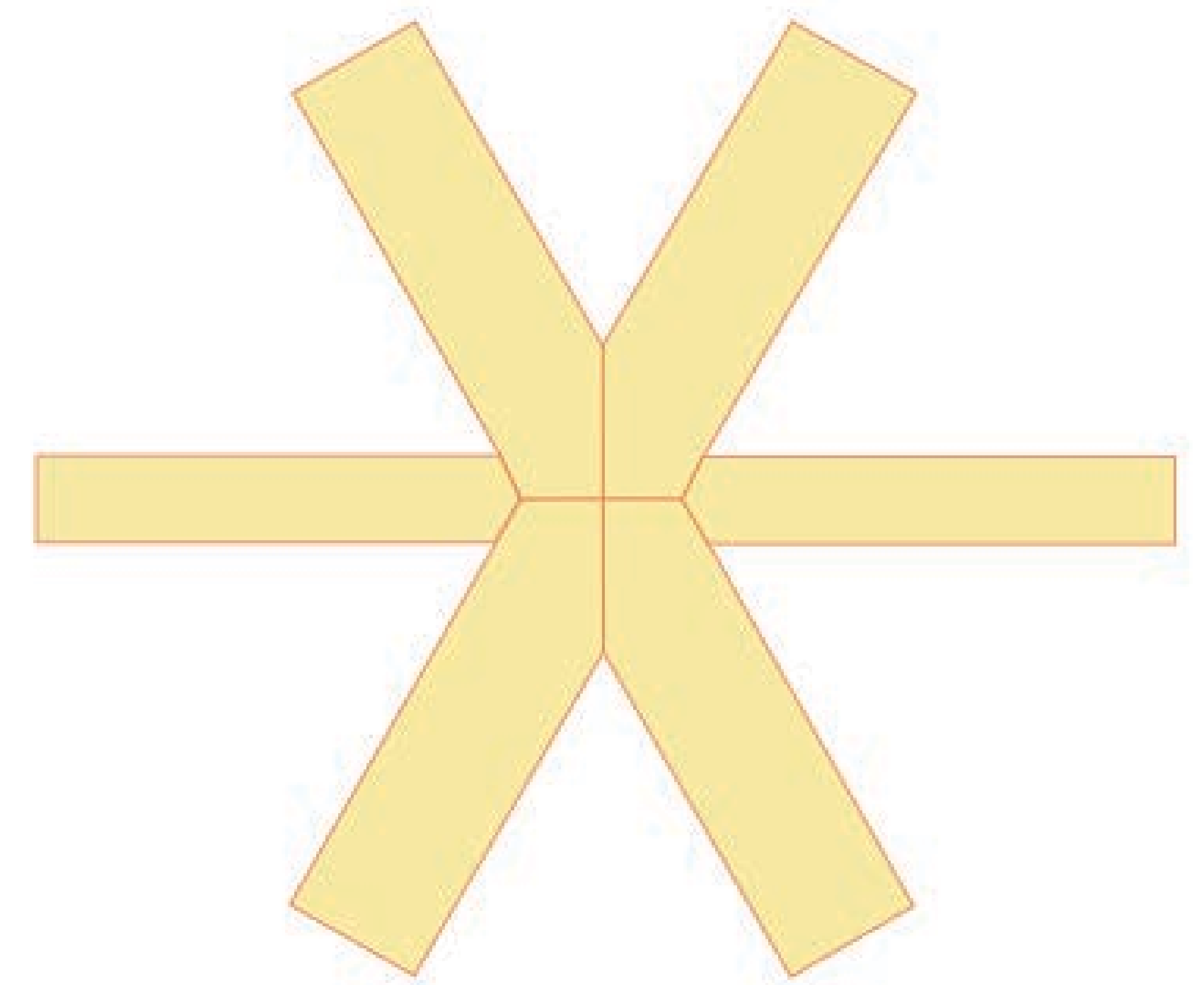
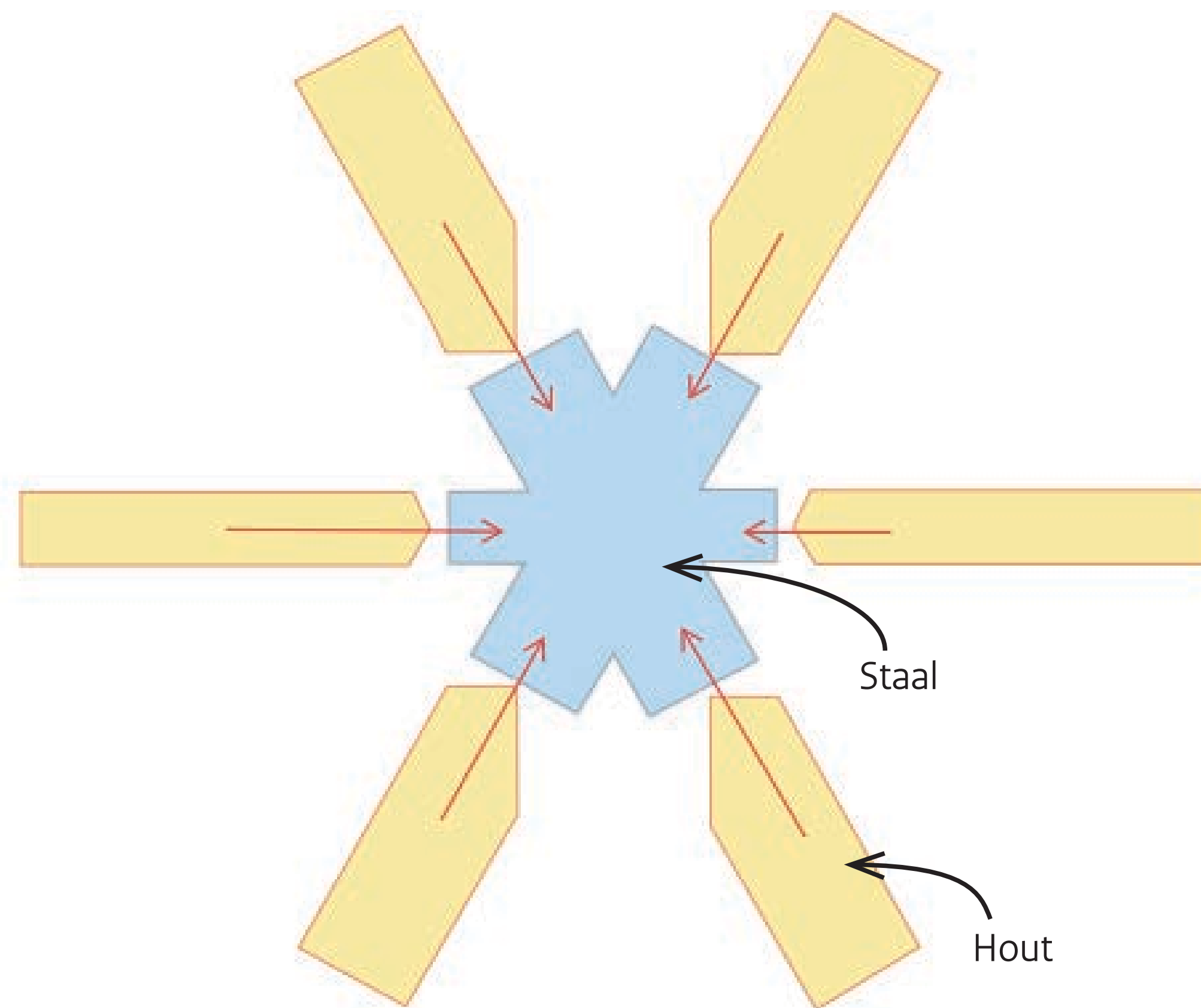
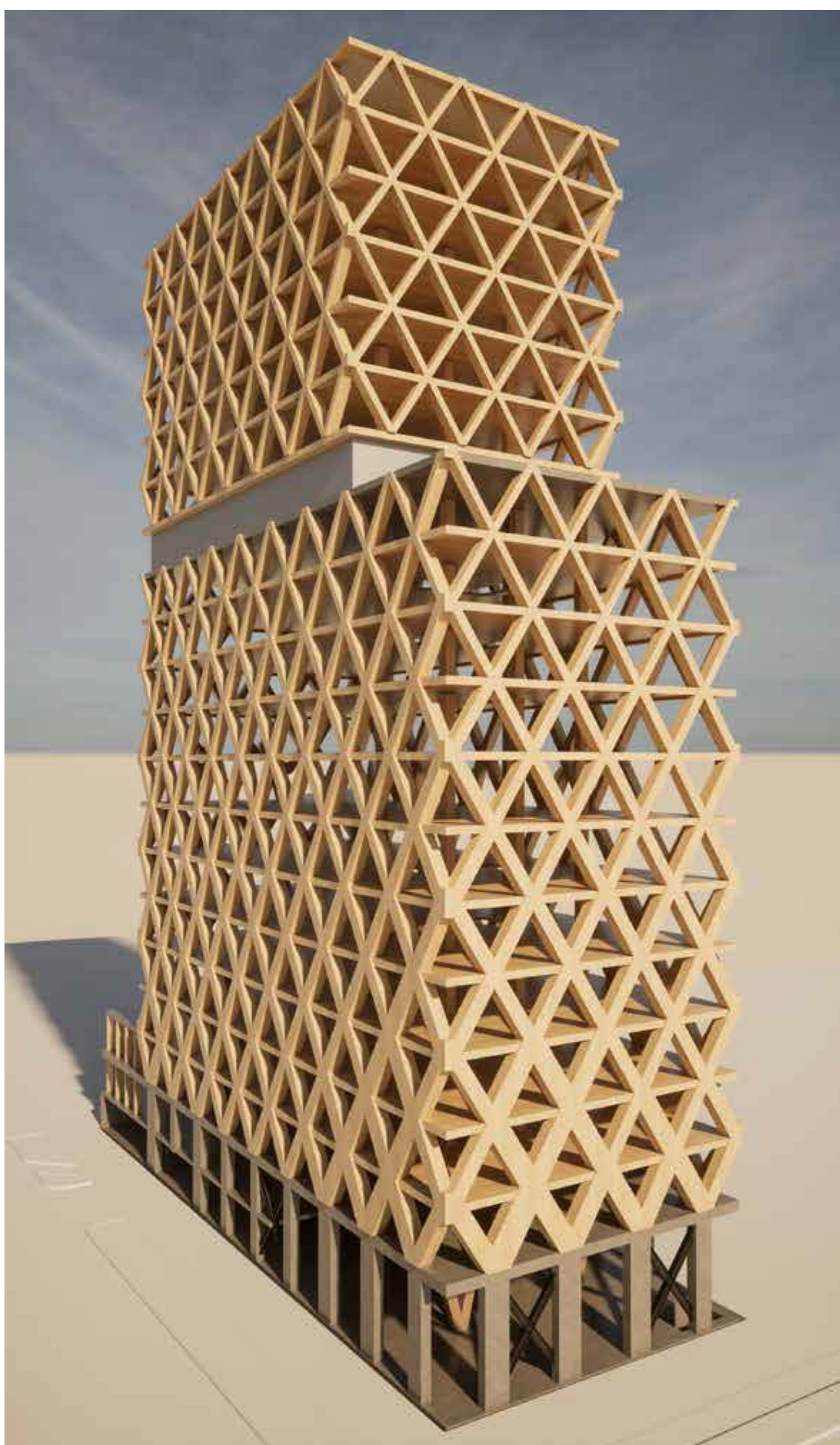
# Plattegrond





# Architectuur & duurzaamheid

Het gebouw is ontworpen volgens een gevelbuisprincipe. Dit lijkt de meest efficiënte constructie met hout. De CO<sub>2</sub> uitstoot van dit ontwerp is circa 45% minder dan bij betonstaalbouw.





# Straatbeeld



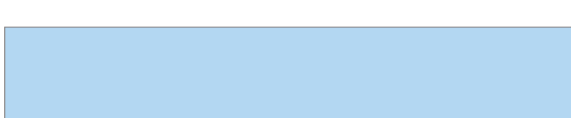
Inrit volgens bestemmingsplan



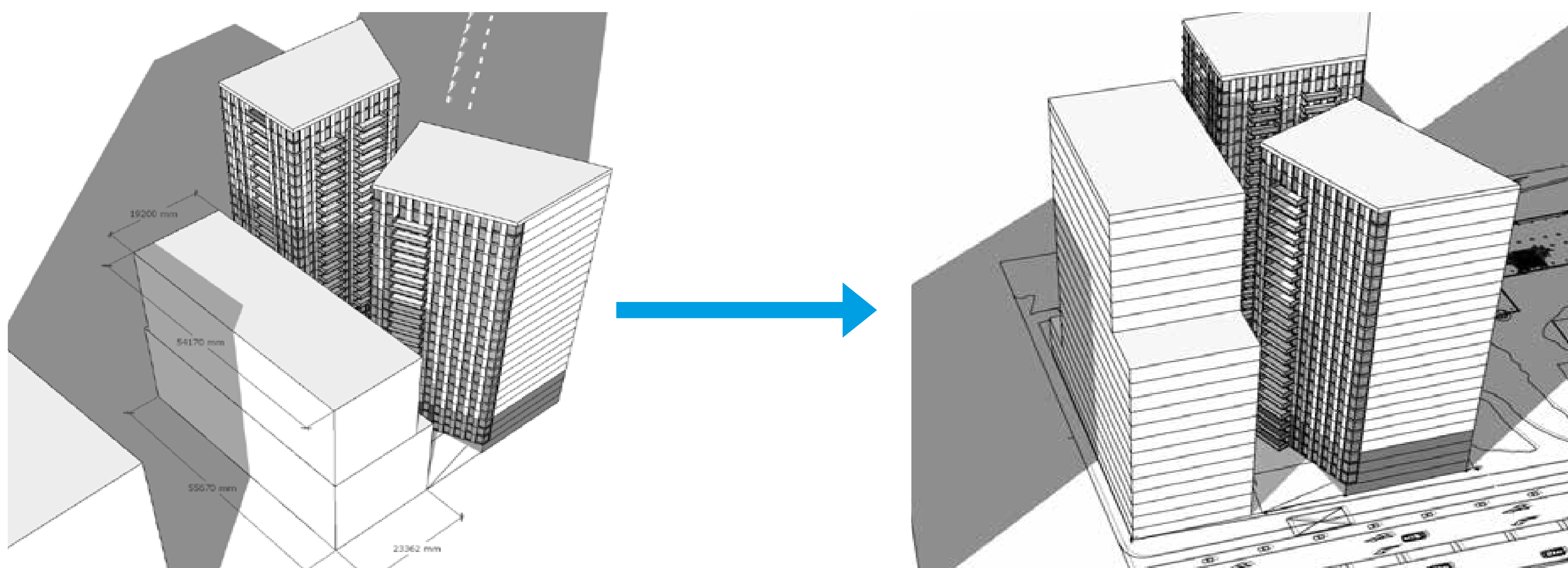
Inrit ontwerp RVB



# Bezonnning



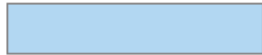




-  zon neemt toe tot >2u waardoor woning aan norm gaat voldoen (16 apt)
-  voldoet in beide scenario's niet maar zonne-uren nemen toe (3 apt)
-  voldoet in beide scenario's niet, maar zonne-uren nemen verder af (10 apt)
-  zon neemt af tot <2u. woning voldoet vanaf 23 februari (1 apt)
-  woning voldoet in beide scenario's, zonne-uren nemen af
-  woning voldoet in beide scenario's, zonne-uren nemen toe
-  geen verschil in zonne-uren

Vergelijking zonne-uren op 19 februari van het principe-ontwerp Monarch IV met een kleinere footprint en setback tot 72 meter en een conform bouwbesluit maximaal toegestaan volume tot 50 meter.



## Bezonningseffect Monarch IV op Monarch III

De tabel hieronder beschrijft de verandering op de bezonning tussen het volume in het omgevingsplan zonder stedenbouwkundige verantwoording (een dikker gebouw van 50m hoog) en het huidige ontwerp Monarch IV (slanker gebouw van 72m hoog – ook mogelijk binnen omgevingsplan mits stedenbouwkundig verantwoord). Er wordt beschreven in hoeverre aan de bezonningsnorm wordt voldaan. De veranderingen zijn per huisnummer of verdieping gespecificeerd:

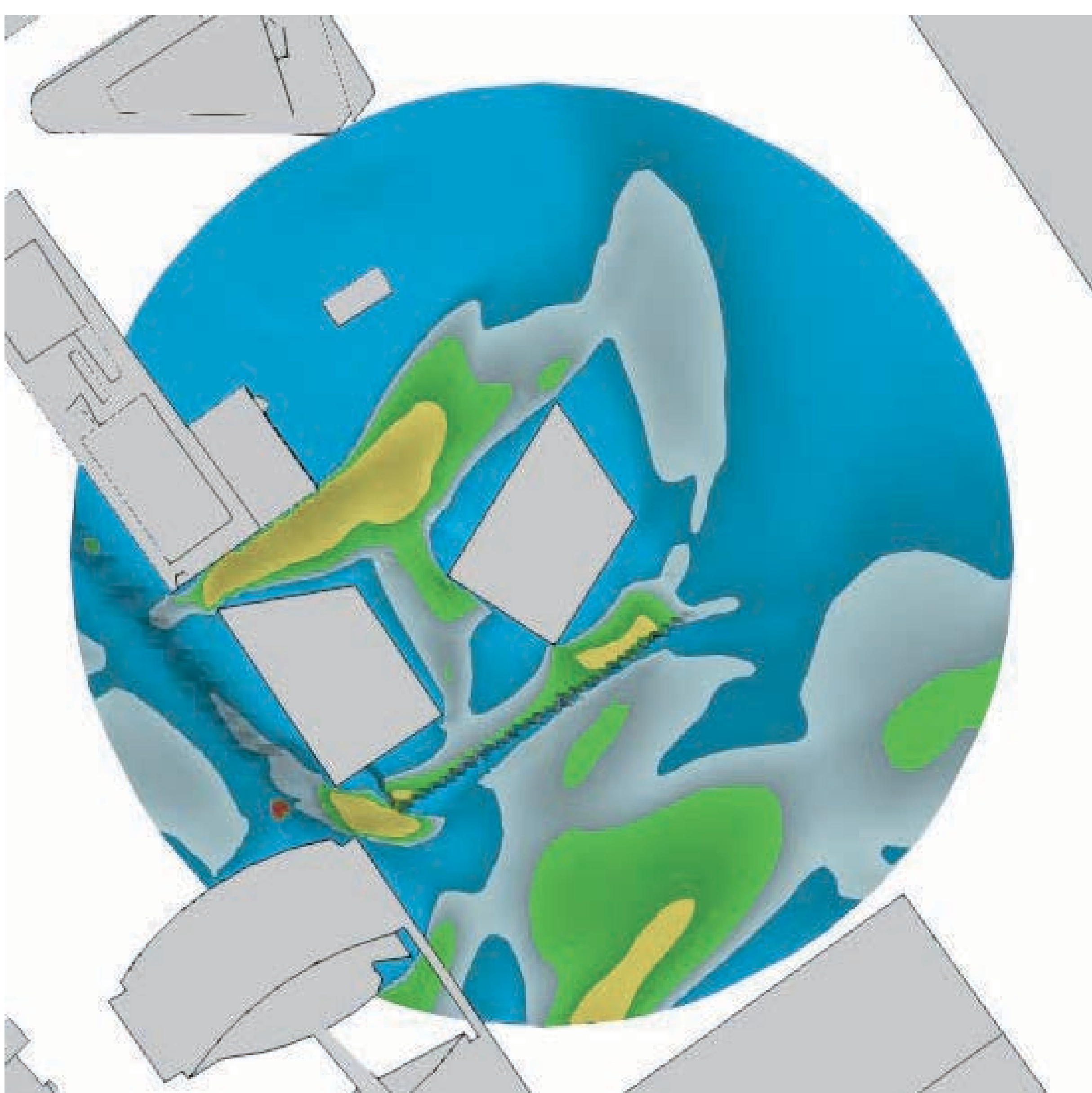
	Toren A	Toren B
 zon neemt toe tot >2u waardoor woning aan norm gaat voldoen (16 apt)	11-8, 11-13, 11-19, 11-25, 11-31 (4x)	9-1, 9-4, 9-19, 9-25, 9-31, 9-37, 9-43, 9-49, 9-55, 9-61, 9-67 (12x)
 voldoet in beide scenario's niet maar zonne-uren nemen toe (3 apt)	11	9-8, 9-13 (2x)
 voldoet in beide scenario's niet, maar zonne-uren nemen verder af (10 apt)	11-84, 11-89, 11-95, 11-99, 11-104, 11-109, 11-114, 11-119, 11-123 (9x)	9-60
 zon neemt af tot <2u. woning voldoet vanaf 23 februari (1apt)	-	9-66
 woning voldoet in beide scenario's, zonne-uren nemen af	Noord-oost hoek verdieping 16 t/m 23	Zuid-west hoek verdieping 13 t/m 23 Zuid-oost hoek verdieping 14 t/m 23 Noord-oost hoek verdieping 14 t/m 21
 woning voldoet in beide scenario's, zonne-uren nemen toe	Noord-oost hoek verdieping 7 t/m 15	Zuid-west hoek verdieping 3 t/m 12
 geen verschil in zonne-uren	overige	overige



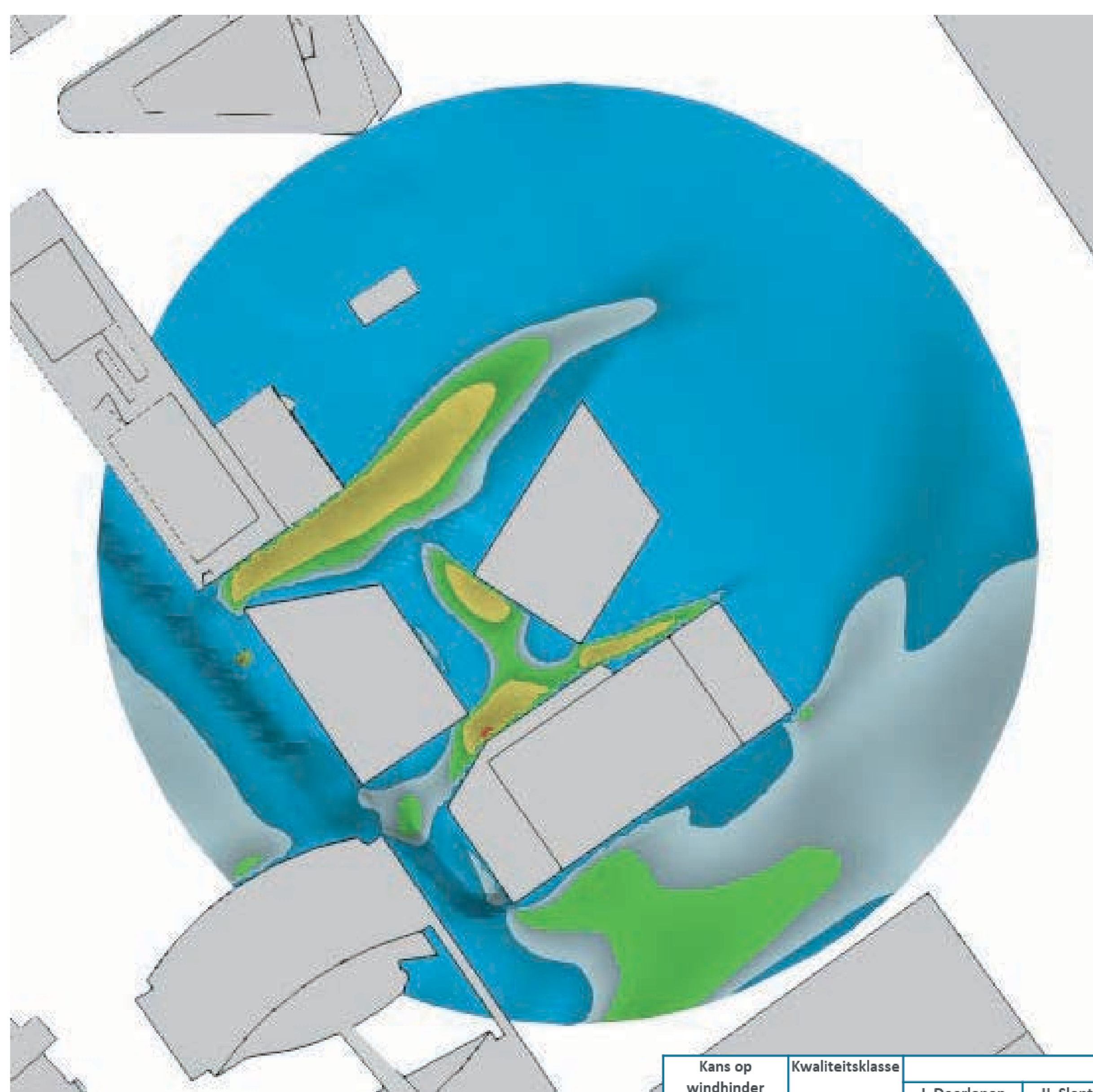
# Wind

Windonderzoek op verschillende hoogtes en met verschillende wind-richtingen laat zien dat het windklimaat in de omgeving met de komst van Monarch IV acceptabel blijft.

## Windhinder



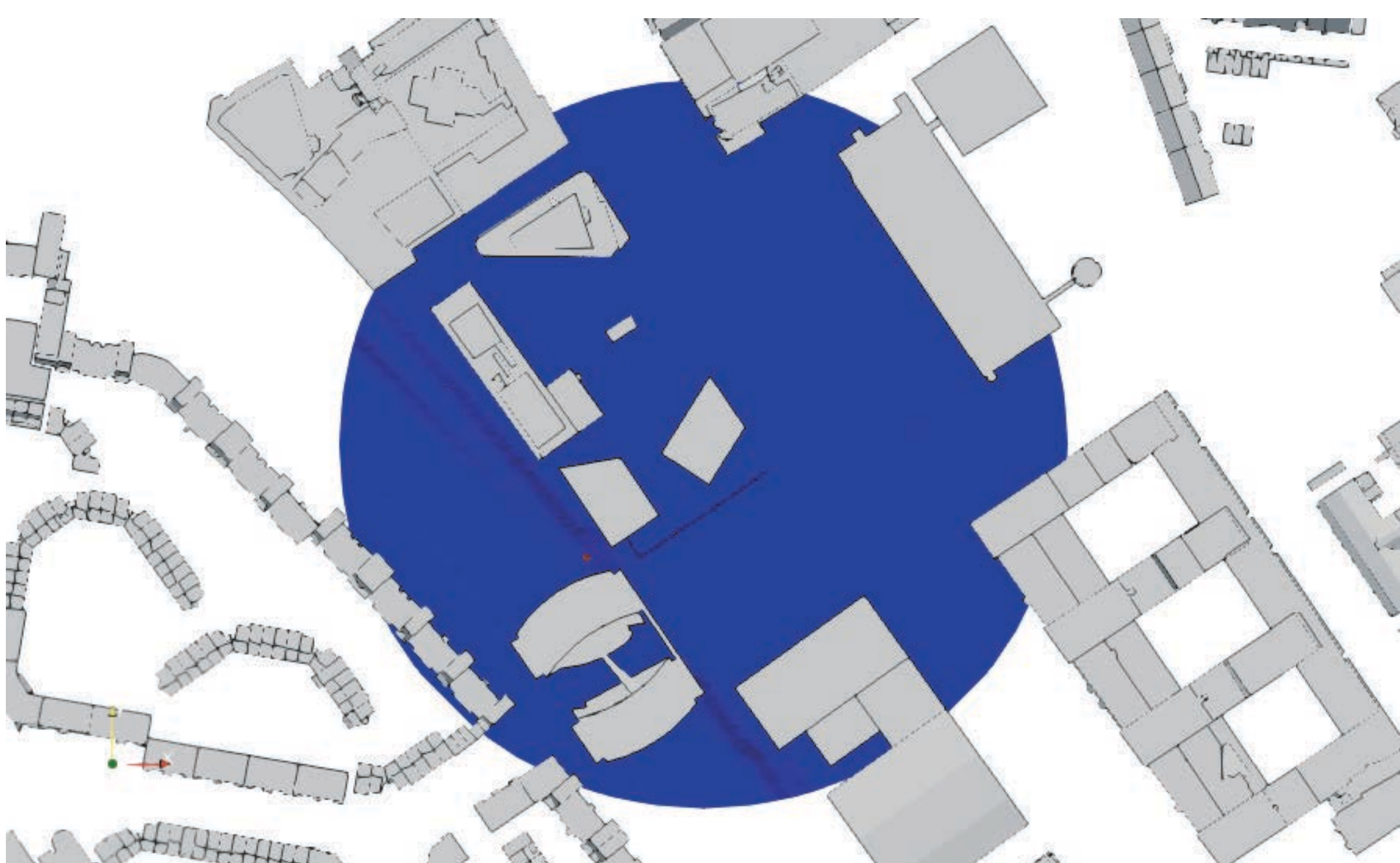
huidige situatie



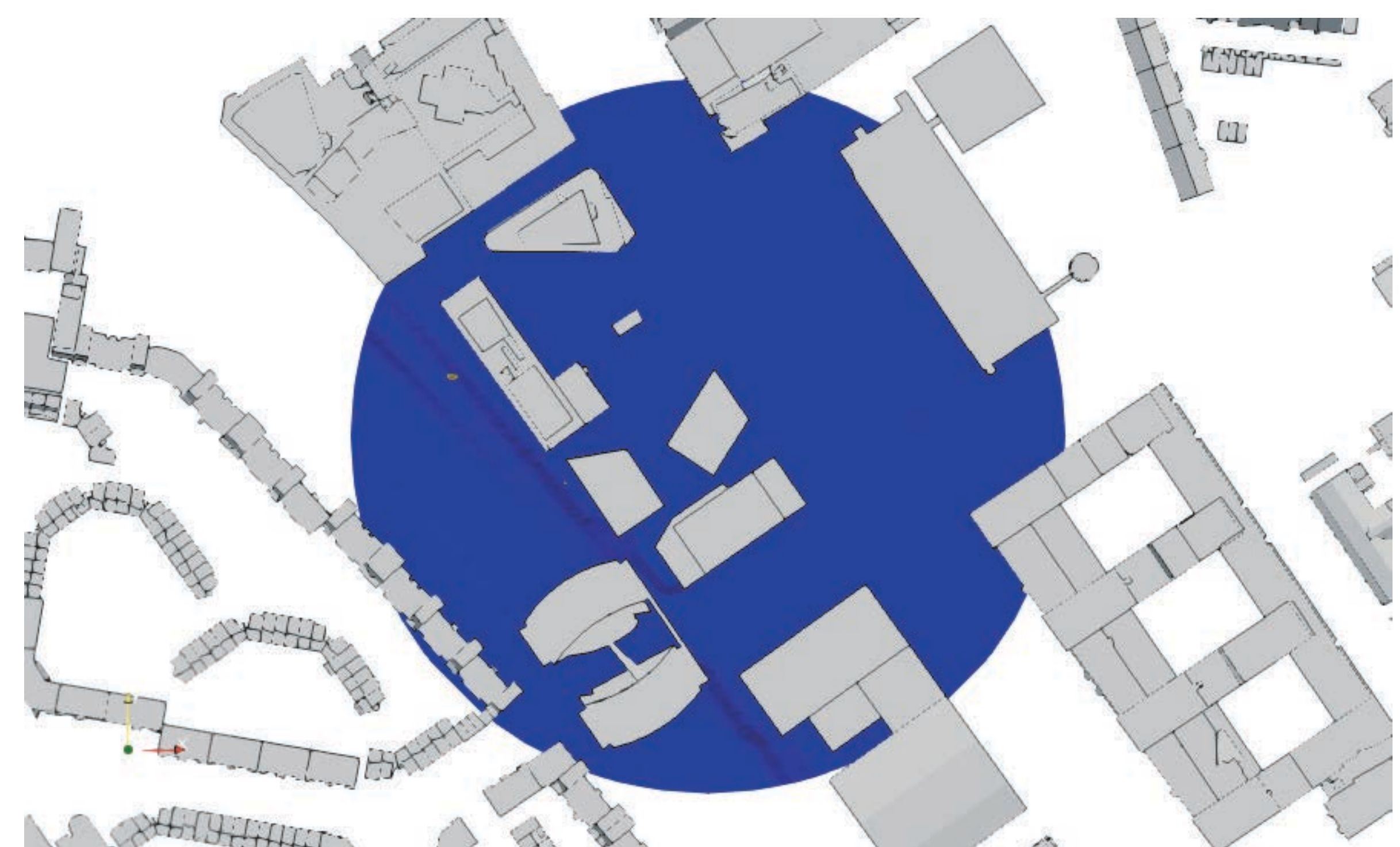
situatie met Monarch IV

Kans op windhinder	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. zitten
<2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5-5	B	Goed	Goed	Matig
5-10	C	Goed	Matig	Slecht
10-20	D	Matig	Slecht	Slecht
>20	E	Slecht	Slecht	Slecht

## Windgevaar



huidige situatie



situatie met Monarch IV

Kans op windgevaar	Kwalificatie
$p < 0,05$	Geen risico
$0,05 < p < 0,30$	Beperkt risico
$p \geq 0,30$	Gevaarlijk



# Doel verkeersonderzoek



In het huidige ontwerp van de Monarch IV is de locatie van de parkeergarage in het midden van het pand (gele pijl) aan de J.P. Coenstraat. Echter, dit is niet in overeenstemming met de specifieke aanduiding van de in- en uitrit in het omgevingsplan/bestemmingsplan (oranje pijl). Verkeerskundig onderzoek was het dus noodzakelijk om de verkeersimpact te kunnen beoordelen van het verplaatsen van de inrit met ca. 22 meter.

Om de totale situatie in beeld te krijgen is ook de huidige (tijdelijke) inrit meegenomen in het onderzoek (roze pijl).

- ▼ Variant 1 (roze): Dit is de bestaande situatie
- ▼ Variant 2a (oranje): Dit is de locatie volgens het bestemmingsplan/omgevingsplan
- ▼ Variant 2b (geel): Dit is de locatie zoals voorgesteld in plannen Monarch IV

In het verkeerskundig onderzoek zijn zowel de verkeersveiligheid als de verkeersafwikkeling onderzocht.



De drie onderzochte varianten van de positie van de parkeergarage Monarch. De gele pijl (variant 2b) geeft de locatie aan waarvoor het RVB een BOPA procedure gaat doorlopen. BOPA staat voor Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit.



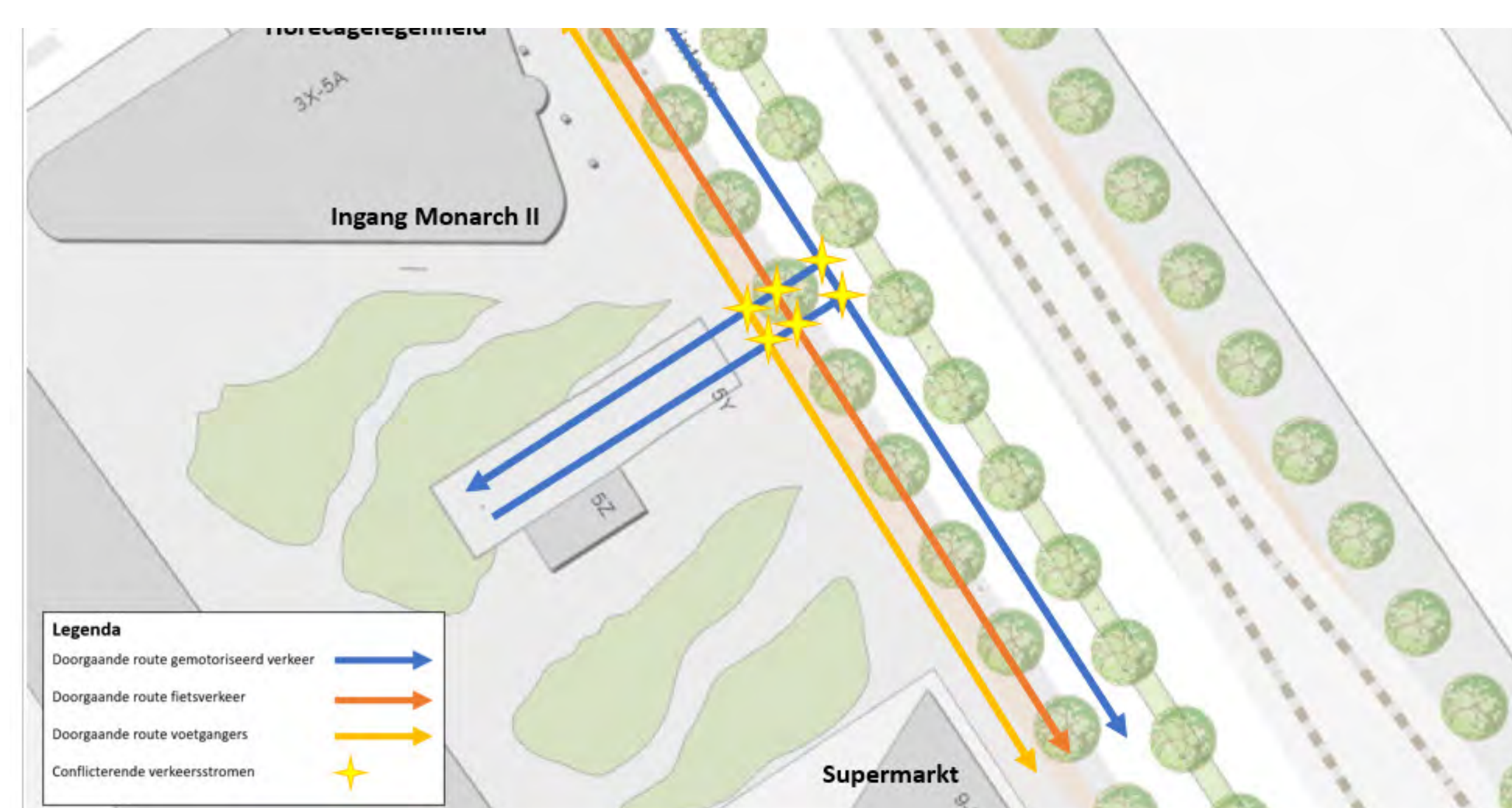


# Resultaten verkeersonderzoek



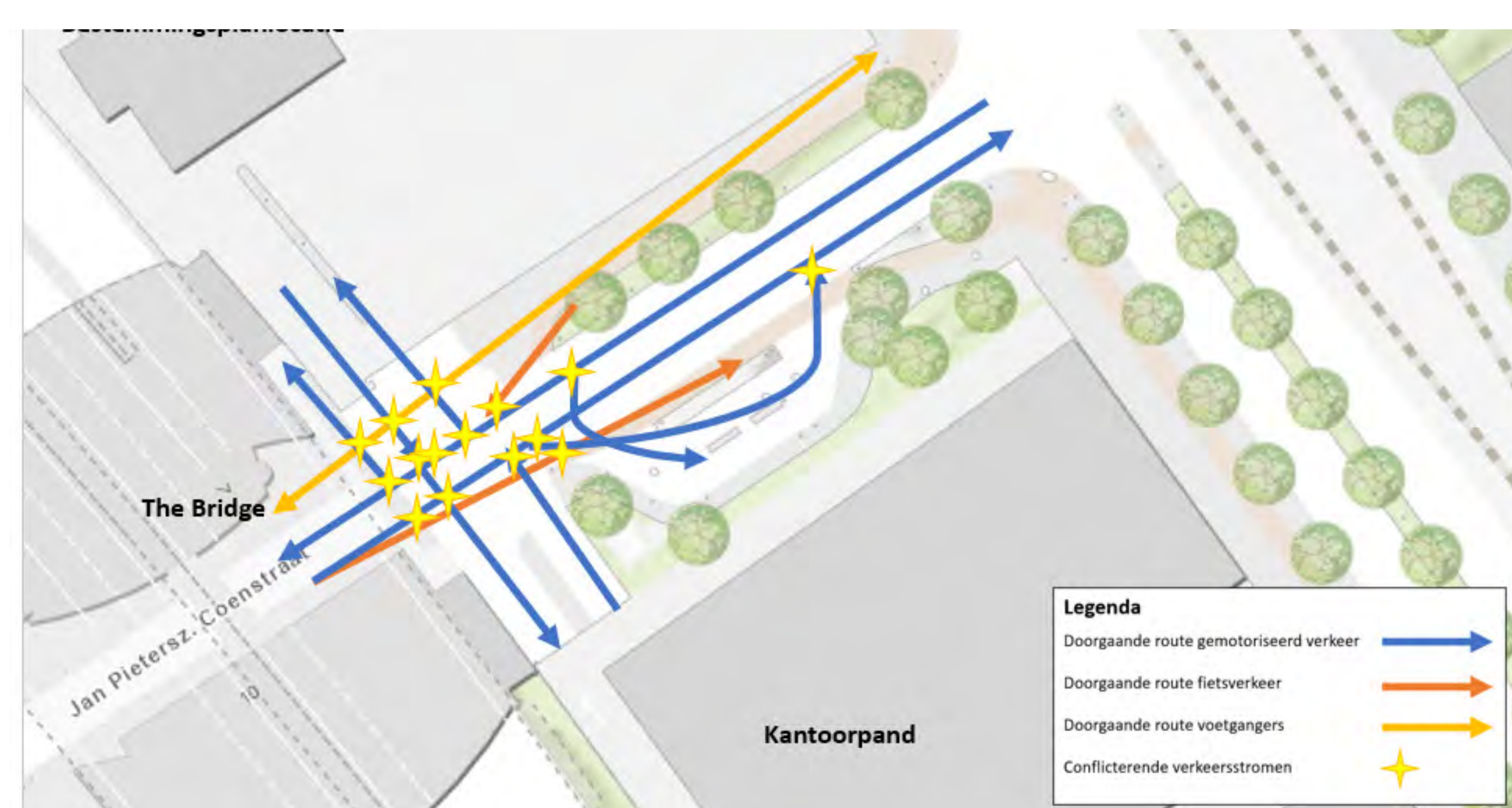
## Verkeersveiligheid

In vergelijking met soortgelijke locaties binnen de bebouwde kom van Den Haag is voor de verkeerssituatie rondom Monarch IV geen afwijkend beeld waarneembaar. Dit wil zeggen dat het aantal ongevallen niet hoger ligt en de verkeerssituatie niet onveiliger is dan bij soortgelijke locaties binnen Den Haag.



Alle drie de varianten zijn acceptabel op verkeersveiligheidsniveau. Het aantal conflictpunten bij variant 1 en 2b is echter sterk minder dan het aantal conflictpunten in variant 2a. Om deze reden gaat vanuit verkeersveiligheid de **voorkeur uit naar variant 1 en 2b**.

Conflictpunten variant 1



Conflictpunten variant 2a



Conflictpunten variant 2b



# Resultaten verkeersonderzoek



## Verkeersafwikkeling

### Aansluiting parkeergarage op openbare weg.

Uit de berekening komt naar voren dat voor alle varianten geldt dat verkeersafwikkeling voor de uitrit van de parkeergarage op de Pr. Beatrixlaan respectievelijk de J.P. Coenstraat voldoende is. Voor alle varianten ligt de gemiddelde wachttijd onder de grenswaarde van 20 seconden.

Scenario	Ochtendspits	Avondspits
Variant 1 (Pr. Beatrixlaan)	0-5 sec	5-15 sec
Variant 2 A + B (J.P. Coenstraat)	5-15 sec	5-15 sec

### Kruispunt Pr. Beatrixlaan – J.P. Coenstraat

Uit de berekening komt naar voren dat voor alle varianten in beide spitsen het kruispunt het verkeer kan verwerken. In alle situaties blijft de cyclustijd ruim onder de grenswaarde van 120 seconden.

Scenario	Ochtendspits	Avondspits
Referentie	84 s	74 s
Variant 1	84 s	79 s
Variant 2 A+B	89 s	81 s

### Wachtrijlengte

Bij variant 1 (aan de Pr. Beatrixlaan) komt de wachtrij voor het verkeerslicht (VRI) niet tot de uitrit van de parkeergarage. Dit betekent dat de wachtrij die voor het verkeerslicht staat het uitrijden van de parkeergarage niet blokkeert.

Voor variant 2a (bestemmingsplanlocatie) en variant 2b (ontwerp Monarch IV, locatie in bouwvolume), geldt dat de wachtrijlengte die voor het verkeerslicht (VRI) ontstaat langer zal zijn dan de beschikbare ruimte tussen het verkeerslicht en de uitrit van de

Scenario	Beschikbare opstellengte tot uitrit parkeergarage	Ochtendspits	Avondspits
Variant 1	84 m	54 m	60 m
Variant 2a	38 m	24 m	78 m
Variant 2b	42 m	24 m	78 m



# Conclusie verkeersonderzoek



## Conclusie

Alle drie de varianten zijn acceptabel op verkeersveiligheidsniveau. Het aantal conflictpunten bij variant 1 en 2b is echter sterk minder dan het aantal conflictpunten in variant 2a. Om deze reden gaat vanuit verkeersveiligheid de voorkeur uit naar variant 1 en 2b.

Op basis van alle onderzochte verkeerscriteria is de huidige in- en uitrit (variant 1) de voorkeursvariant. Echter, ook variant 2b is een optie die veilig toegepast kan worden.

Deze tabel geeft een samenvatting van de verkeerskundige impact van de drie varianten.

Variantenafweging	Variant 1 Huidige locatie	Variant 2A Bestemmingsplanlocatie	Variant 2B Locatie in bouwvolume
Conflictpunten	Green	Yellow	Yellow
Doorstroming	Green	Green	Green
Opstelruimte	Green	Yellow	Yellow
Intern ruimtegebruik	Yellow	Yellow	Green
U-bocht VRI	Red	Green	Green
Wachtrijvorming p-garage	Green	Red	Red



# Aanbevelingen uit verkeersonderzoek



Om de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling voor variant zb in de toekomst nog verder te verbeteren kunnen verschillende maatregelen worden getroffen:

- Het realiseren van een opstelvak langs de J.P. Coenstraat om meer opstelruimte te bieden bij het inrijden. Als gevolg hiervan vervalt het fietspad/ fietsstrook op de J.P. Coenstraat en wordt de fietser vanaf de Pr. Beatrixlaan gelijk op de rijbaan gezet.
- Nagaan of het mogelijk is twee rechtsaf stroken op de J.P. Coenstraat te maken richting de Pr. Beatrixlaan. Hierdoor kunnen meer auto's tegelijk de Pr. Beatrixlaan en wordt wachtrijvorming op de J.P. Coenstraat verkort.
- Verkeersmanagement in te voeren, waarbij werknemers van de Monarch IV de avondspits mijden. Dit zodat het verkeer minder gepiekt vertrekt en een betere benutting van de capaciteit wordt bereikt.
- Onderzoeken van de optimale cyclus van het verkeerslicht (VRI). Door het aanpassen van de cyclustijden kan mogelijk een optimalisatie worden doorgevoerd in het verkeerssysteem. Door J.P. Coenstraat meer groentijd te geven, worden wachttijden en wachtrijlengtes verkleind.
- Onderzoeken exacte locatie slagbomen en speedgates om optimale opstelruimte binnen en buiten de parkeergarage te bieden.



# Motivering RVB voor keuze positie in- en uitrit parkeergarage

Alles in overweging nemende, kiest het Rijksvastgoedbedrijf voor de positie van de in- en uitrit van de parkeergarage in het midden van de gevel aan de J.P. Coenstraat (variant 2b). We leggen graag uit waarom:

- Het **stedenbouwkundig** masterplan van Busquets: De voorgestelde positie van de inrit blijft in lijn met het stedenbouwkundig plan van Busquets. Dit plan is de basis geweest voor het huidige omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan).
- Het **bestemmingsplan** schrijft een inrit van de parkeergarage voor aan de J.P. Coenstraat. In de uitwerking van het plan is gekeken naar de positie van de inrit in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Dit heeft ertoe geleid dat in het ontwerp van Monarch IV de inrit van de parkeergarage in de J.P. Coenstraat is verschoven naar het midden van de gevel. Het RVB voorstel is een beperkte afwijking van het omgevingsplan, namelijk een verschuiving van 22 meter.
- De **Verkeersveiligheid** blijft gewaarborgd. Dit is een belangrijk aandachtspunt vanuit de gemeente en de participatie met de omgeving. De nieuwe positie van de inrit is niet meer of minder veilig.
- De **Ruimtelijke kwaliteit**: op straat is in het voorstel van de RVB beter dan in de omgevingsplan variant, doordat er een rustigere en snellere looproute is naar de Pr. Beatrixlaan. De inrit wordt opgenomen in het gebouwvolume en wordt zo weggewerkt in het gebouw, waardoor deze minder opvalt en de beeldkwaliteit ten goede komt.
- Door de inrit in het gebouw op te nemen ontstaat er naast het gebouw de mogelijkheid om een **brede groene trap** te realiseren die aansluit op de ingangen van Monarch III.
- De mate van **levendigheid** van de plint is in overeenstemming met de eisen van de gemeente Den Haag.
- **Intern ruimtegebruik**: Met de inrit van de parkeergarage op de voorgestelde locatie is een parkeergarage te realiseren met het meest aantal parkeerplekken.
- Een inrit aan de J.P. Coenstraat is in lijn met **contractuele afspraken**. Voordeel van variant 2b (RVB) ten opzicht van 2a (omgevingsplan) is dat de bergingen van de bewoners van Monarch III niet allemaal hoeven worden te verplaatst.



Impressie straatbeeld van de J.P. Coenstraat met de brede groene trap en de inrit van de parkeergarage in het midden van de gevel.



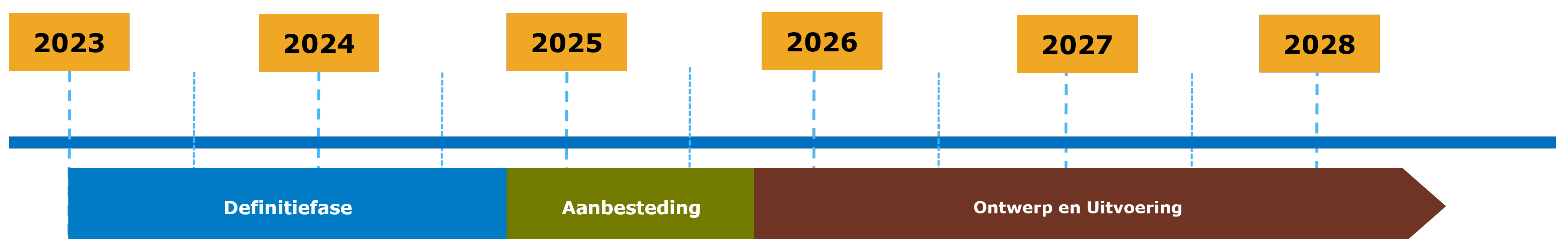
# Paneel 3: Proces tot nu toe





# Voorlopige planning

- Najaar 2024: Start aanbesteding DBM Monarch IV
- Najaar 2024: Aanvraag BOPA (Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit) procedure voor afwijking locatie inrit parkeergarage (door Rijksvastgoedbedrijf)
- Derde kwartaal 2025: Gunning opdracht aan een aannemer
- Medio 2026: Aanvraag omgevingsvergunning (door aannemer)
- Eind 2026: Start bouw



# Uitleg BOPA procedure voor verplaatsing in- en uitrit parkeergarage Monarch IV (ca. 22 meter opschuiven)

- **BOPA = Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (voorheen: afwijking bestemmingsplan)**
- **Planning BOPA procedure:**
  - September 2024: Aanvraag BOPA procedure (door Rijksvastgoedbedrijf)
  - Doorlooptijd behandeling door de gemeente: 8 weken (+ mogelijkheid op 6 weken verlenging)
  - Besluit op vergunning voor afwijking positie parkeergarage in- en uitrit
  - Bezwaartermijn: 6 weken
  - Behandeling eventuele bezwaren bezwarencommissie gemeente Den Haag: 6 weken (+ mogelijkheid op 6 weken verlenging)
  - Mogelijkheid tot beroep bij Rechtbank en hoger beroep bij afdeling bestuursrechtspraak Raad van State
  - Vergunning voor afwijking positie parkeergarage in- en uitrit onherroepelijk

Indien er geen vergunning voor afwijking positie parkeergarage wordt verleend, is de bestemmingsplan locatie de terugvaloptie van het RVB.



Positie van de parkeergarage op drie locaties, de gele pijl geeft de locatie aan waarvoor het RVB een BOPA gaat doorlopen





# Uitgangspunten voor aansluiting Monarch IV op de openbare ruimte

Het projectteam van de gemeente Den Haag onderschrijft de locatie van de inrit parkeergarage aan de J.P. Coenstraat, in het midden van de gevel. Het Rijksvastgoedbedrijf en het projectteam van de gemeente Den Haag hebben gezamenlijk een aantal uitgangspunten geformuleerd voor nadere uitwerking van de openbare ruimte rondom Monarch IV:

- Het gebied rondom de in- en uitrit van de parkeergarage moet ook verkeersveilig zijn voor voetgangers en fietsers.
- Langs de J.P. Coenstraat (aan de zijde van de Monarch IV) komt een groenstrook waarbij bomen van eerste grootte zoveel mogelijk worden behouden of teruggeplaatst. Dit zijn bomen die minimaal 15m hoog kunnen worden.
- De in- en uitrit van de parkeergarage Monarch IV voldoet qua maatvorming aan de NEN2443 norm voor een niet openbare garage.
- Er komt een laad- en los parkeerplaats in de J.P. Coenstraat.
- De rolcontainers van het Monarch IV kantoor worden binnen in het pand opgesteld.

Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de herinrichting van de J.P. Coenstraat en omgeving. Dit gebeurt in het traject van de gemeente Den Haag om een Ontwikkelvisie op te stellen voor het Beatrixkwartier en Bezuidenhout West.

Meer informatie hierover is te vinden op de website van de gemeente: [projecten.denhaag.nl/project/plannen-voor-het-beatrixkwartier](https://projecten.denhaag.nl/project/plannen-voor-het-beatrixkwartier).



Scan de QR code voor meer informatie over de Ontwikkelvisie Beatrixkwartier van de gemeente Den Haag



# Communicatie en participatie

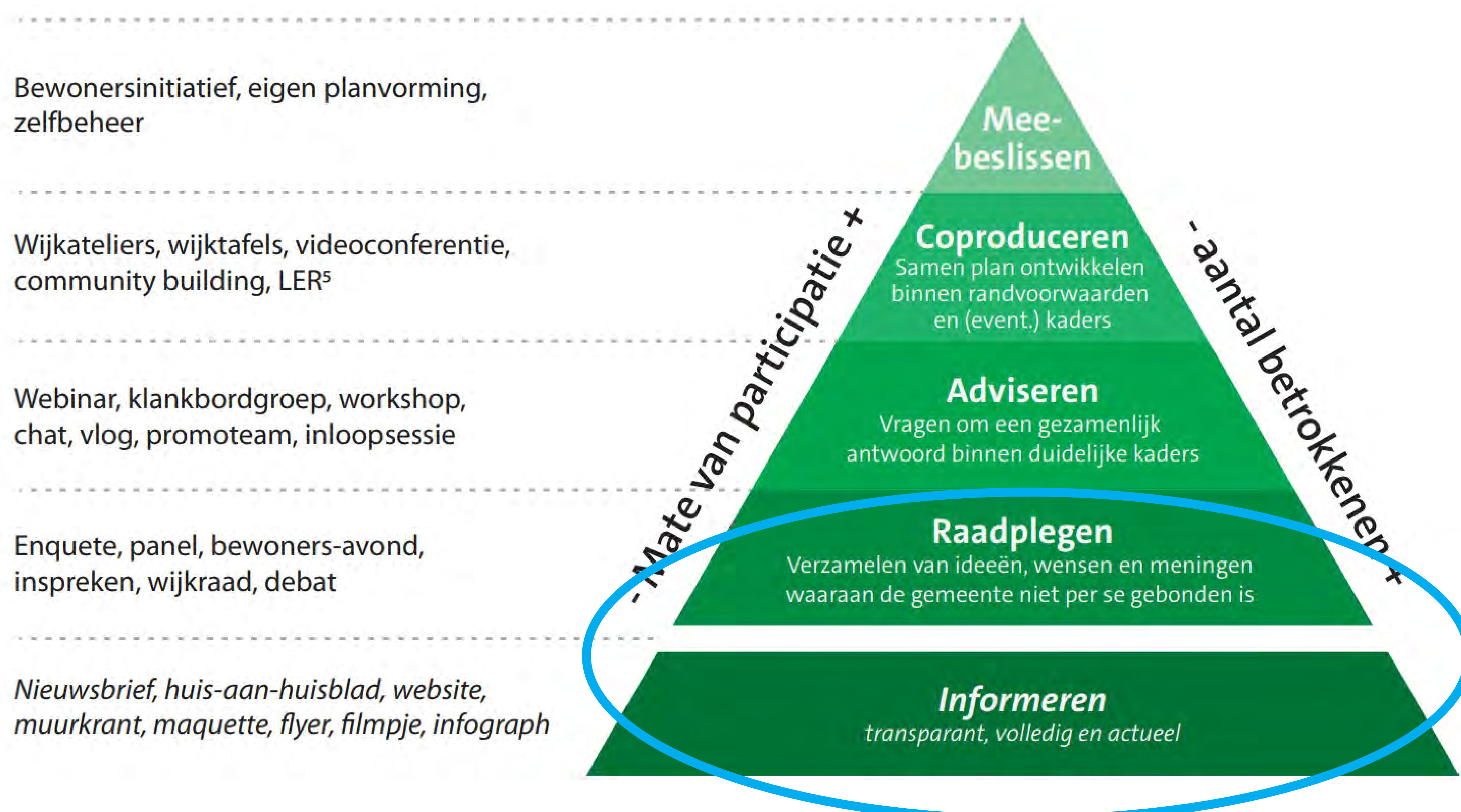
## Op de hoogte en betrokken blijven?

- Opgeven voor de nieuwsbrief door een account te maken op de website:  
[Overzicht - RVB in het Beatrixkwartier - Rijksvastgoedbedrijf community](#);
- Persoonlijk contact met Omgevin gsmanager via [postbus.rvb.beatrixkwartier@rijksoverheid.nl](mailto:postbus.rvb.beatrixkwartier@rijksoverheid.nl)
- Voor bijeenkomsten wordt het gebied in een straal van ca. 250m rondom Monarch IV uitgenodigd, altijd per brief



Scan de QR code om op de projectwebsite van het Rijksvastgoedbedrijf te komen.

## Communicatie- en participatiestrategie/niveau



Bron: Gemeente Den Haag, CID Communicatie en participatieplan (RIS303004)

De communicatie- en participatiestrategie is het **informeren en raadplegen** van de omgeving.