Rotterdamsebaan

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan 5
1.2 Ligging plangebied 7
1.3 Doel van het bestemmingsplan 9
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 9
1.5 Leeswijzer 10

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie **11**
2.1 Inleiding 11
2.2 Ontstaansgeschiedenis van het plangebied 11
2.3 Planvorming Rotterdamsebaan 13
2.4 Cultureel erfgoed 13
2.5 Ruimtelijke structuur 21
2.6 Functionele structuur 27

Hoofdstuk 3 Beleidskader **31**
3.1 Inleiding 31
3.2 Cultureel erfgoed 31
3.3 Ruimtelijk beleid 36
3.4 Sectoraal beleid 46

Hoofdstuk 4 Milieu **63**
4.1 Inleiding 63
4.2 Milieueffectrapportage 63
4.3 Gebiedsgericht milieubeleid 63
4.4 Verkeer 65
4.5 Externe veiligheid 66
4.6 Geluid 74
4.7 Luchtkwaliteit 78
4.8 Groen 79
4.9 Water 87
4.10 Bodem 97

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving **103**
5.1 Functie Rotterdamsebaan 103
5.2 Rotterdamsebaan 104
5.3 Gevolgen aanleg Rotterdamsebaan 113
5.4 Overige ontwikkelingen 115
5.5 Beeldkwaliteit Vlietzone 116
5.6 Keuze en verantwoording van bestemmingen 123
5.7 Toelichting op de regels 129

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid **141**

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak **143**

Bijlagen **155**
Bijlage 1 Verkeersmodel Haaglanden en NRM 156

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

Den Haag is een wereldstad met een hoog aanzien in de internationale politieke en diplomatieke wereld. Den Haag is derde VN-stad, huisvest internationaal vermaarde instituten op het gebied van recht en arbitrage en is gastheer van internationale conferenties van topniveau. Den Haag is de tweede kantorenstad van Nederland, met een groeiend aantal hoofdkantoren. De Shell, het grootste internationale bedrijf volgens de Fortune Global 500 heeft bijv. zijn hoofdkantoor in Den Haag. Ook is Den Haag de stad van de regering, het koningshuis en ongeveer 150 ambassades en consulaten. Den Haag is de tweede toeristenstad van Nederland. In de toeristische concentratiegebieden telde het laatste bezoekersonderzoek 50,7 miljoen mensen.

Centrale Zone Den Haag

De kerngebieden van deze activiteiten zijn het centrum (incl. Beatrixkwartier), Scheveningen, de internationale zone en de Binckhorst, samen ook wel de Centrale Zone genoemd. In die Centrale Zone zitten de grote internationale en nationale instituten en bedrijven en werken ruim 150.000 mensen.

De Binckhorst is een motor van de Haagse economie en vormt een belangrijke schakel om de economische kerngebieden van Den Haag te verbinden met de regio. De Binckhorst dient sterker verankerd te worden in de ruimtelijke structuur van de stad en de regio.
De noodzaak van de aanleg van de Rotterdamsebaan vormt de leidende opgave en de kern van de gemeentelijke inzet in de Binckhorst voor de komende jaren en schept condities op basis waarvan de Binckhorst kan uitgroeien tot een gemengd stedelijk gebied.

Het is van cruciaal belang dat Den Haag goed bereikbaar is en blijft. De internationale concurrentie tussen steden - zowel als het gaat om vestigingen van internationale bedrijven als om instituten van de Europese Gemeenschap of de VN - groot. Bij de afweging die bedrijven en instellingen maken is de bereikbaarheid van hun vestiging een cruciale factor.

Door de groei van de bevolking, uitbreiding van internationale instellingen, aanwas van nieuwe bedrijven en de toenemende bezoekersaantallen zal de verkeersdruk in Haaglanden sterk toenemen. De plannen voor uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoer, het verhogen van het fietsgebruik en de inzet van mobiliteitsmanagement kunnen de groei van de automobiliteit afremmen, maar helpen onvoldoende om de huidige en nog te verwachten verkeersknelpunten op te lossen.

Ten aanzien van deze bereikbaarheid is er in Den Haag een bijzondere situatie. In Den Haag vindt de ontsluiting van verkeer namelijk niet, zoals bij andere grote steden in Nederland, via een ringstructuur plaats. Dit heeft te maken met de ligging van de gemeente met haar 'rug' tegen de zee. De rijks snelwegen A4, A12 en A13, die de primaire toegangswegen voor mensen buiten Den Haag tot de "Centrale Zone" vormen, liggen in zuidelijke en oostelijke richting. Aan deze kant is de verkeersdruk dan ook het hoogst. De bereikbaarheid van de Centrale Zone staat onder druk. De files, die vrijwel dagelijks op de snelwegen rond Den Haag en op de toegangswegen van de Centrale Zone staan, illustreren dat.

Daarnaast is er een hoge mate van kwetsbaarheid voor calamiteiten die een groot effect hebben op de doorstroming van het wegennet en daarmee de bereikbaarheid. De diverse redelijk recente afsluitingen op last van de politie, zoals bijvoorbeeld de grote brand die bij een bedrijfsverzamelgebouw heeft gewoed en de diverse ongevallen, getuigen hiervan.

De Utrechtsebaan is en blijft in de toekomst ook de belangrijkste invalsweg voor Den Haag. Als invalsweg is de Utrechtsebaan direct aangesloten op het rijkswegennet vanuit alle richtingen. Voor veel verkeer is dit dan ook een logische route om de stad in en uit te rijden. De capaciteit van de Utrechtsebaan is niet groot genoeg om al dit verkeer in de toekomst te kunnen verwerken. Vergroten van de capaciteit van de Utrechtsebaan is niet mogelijk, vanwege ruimtelijke beperkingen. De Utrechtsebaan loopt bovendien diep in het stedelijk gebied als het ware dood op het stedelijk wegennet van Den Haag. Daarnaast sluit de Utrechtsebaan ook maar beperkt aan op de centrumring die daardoor de verdeelfunctie voor het verkeer minder goed kan vervullen. Ook alternatieve routes hebben onvoldoende capaciteit om het extra verkeersaanbod op te vangen. Overlast is het gevolg. De leefbaarheid komt in het gedrang. Momenteel maakt veertig procent van het verkeer dat Den Haag in- en uitrijdt gebruik van de Utrechtsebaan. De file die hier met grote regelmaat ontstaat, heeft grote gevolgen (economie en leefbaarheid) voor de bereikbaarheid van de stad en de overige wegen in en om Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Al vanaf 1995 is er gezocht naar oplossingen om het probleem van de autobereikbaarheid van de Centrale Zone op te lossen. Die oplossing is gevonden in een nieuwe wegverbinding, een nieuwe inprikker, tussen het rijkswegennet (A4-A13) en de Centrumring. Deze biedt een goed alternatief voor de huidige routes door Leidschendam-Voorburg, Rijswijk of de Utrechtsebaan (A12).
Met de aanleg van de Rotterdamsebaan moet een meer robuust netwerk ontstaan, waardoor de dreiging van structurele problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid langs de stedelijke doorgangsroutes voor Den Haag en haar buurgemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk wordt weggenomen. Bovendien moet de Rotterdamsebaan zorgen voor minder sluipverkeer door de woonwijken (zie Hoofdstuk 5 Planbeschrijving voor een beschrijving van het ontwerp).

In het verkeersplan van Den Haag uit 2001 werd die nieuwe wegverbinding overigens nog aangeduid als 'het Trekvliettracé' (TvT). Ook in de Regionale Nota Mobiliteit van het stadsgewest Haaglanden uit 2005 is het Trekvliettracé in het streefbeeld voor het wegennet opgenomen. Sinds het vaststellen door de raad van de Nota van Uitgangspunten Rotterdamsebaan, is de naamgeving 'Trekvliettracé' gewijzigd in 'Rotterdamsebaan'.

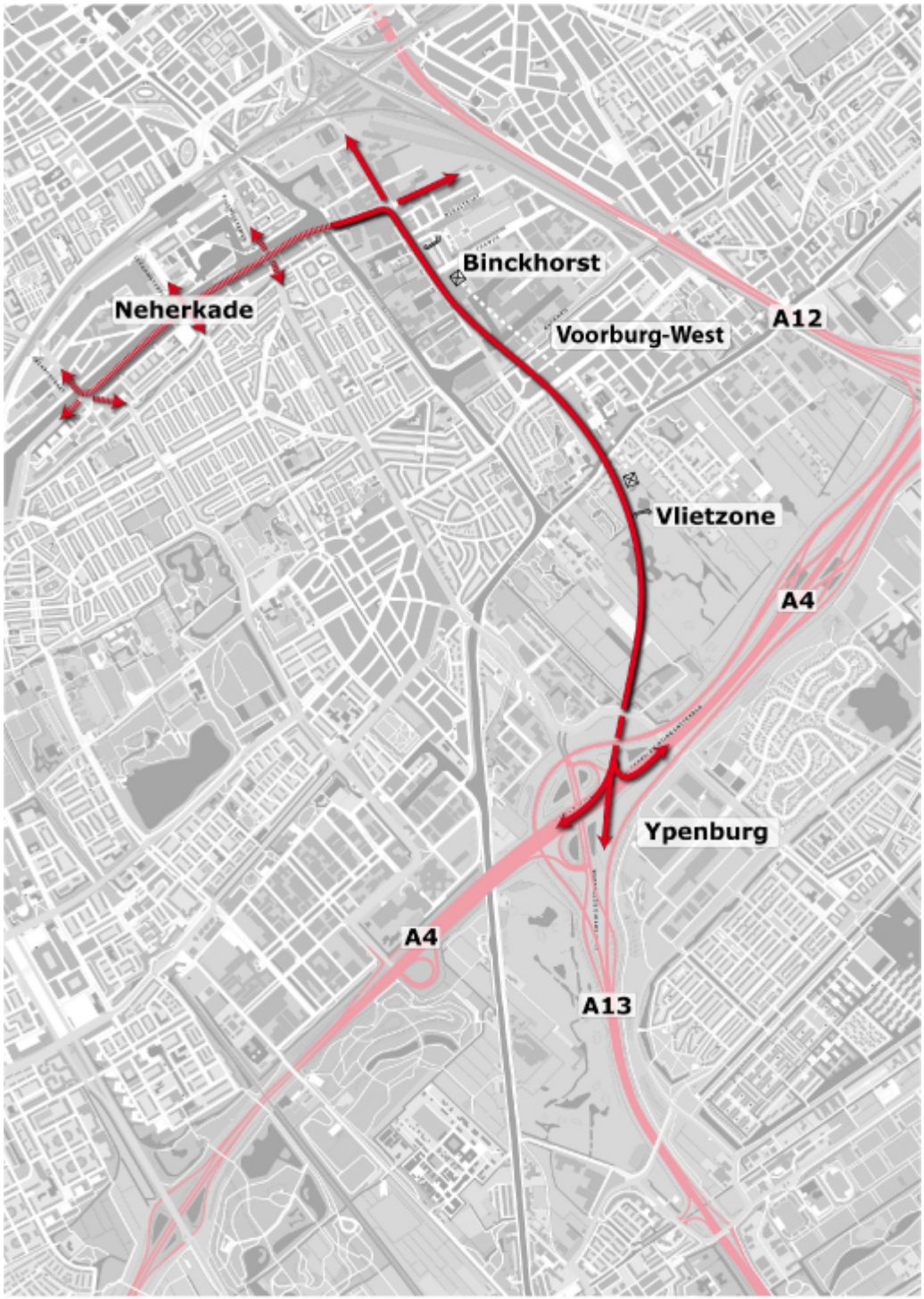
De Nota Voorkeursalternatief, waarin gekozen is voor de zogenaamde Noordelijke Boortunnel, en het Milieu Effect Rapport (MER) bevatten de uitgangspunten voor de Rotterdamsebaan. De rapporten zijn in het voorjaar van 2008 vastgesteld in de raden van de gemeente Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De nota van uitgangspunten Rotterdamsebaan is op 14 januari 2010 in de gemeenteraad van de gemeente Den Haag vastgesteld. De uitgangspunten vormden de basis voor het verdere ontwerpproces.

Een uitgebreidere beschrijving van de planontwikkeling is opgenomen in paragraaf 2.3 Planvorming Rotterdamsebaan.

De gemeente Den Haag heeft samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg dit bestemmingsplan opgesteld. Het plan biedt een actueel planologisch-juridisch kader om de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken.

1.2 Ligging plangebied

Op onderstaande kaart wordt de ligging van de Rotterdamsebaan weergegeven. Het tracé loopt vanaf het knooppunt Ypenburg tot aan de trekvlietbrug (Neherkade) en doorkruist daarmee de gemeentegrenzen van de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg. Een gedeelte van het tracé wordt ondergronds aangelegd (Voorburg-West). De boortunnel start in de Vlietzone (nabij landgoed Zeerust) en komt vervolgens voorbij de Zonweg (Binckhorst) weer uit boven maaiveld niveau. De aansluiting van de Rotterdamsebaan bij knooppunt Ypenburg loopt over de N-kavel (een stuk grond ter grootte van circa 1600 m² tussen het knooppunt Ypenburg en de Laan van Hoornwijck in eigendom van industrieschap Plaspoelpolder). Na de Laan van Hoornwijck ligt de Rotterdamsebaan in de Vlietzone Zuid op maaiveld. In de Vlietzone bevinden zich ter plaatse van het beoogde tracé op dit moment onder andere het golfterrein Leeuwenbergh, parkeerplaats actractiepark Drievliet en naastgelegen weilanden. De tunnelmonden liggen op het terrein van de golfbaan nabij landgoed Zeerust. De Rotterdamsebaan passeert ondergronds (Voorburg-West) de landgoederen langs de Zuidvliet, de volkstuinen (Amateurtuindervereniging Arentsburgh) en een aantal woningen gelegen in Leeuwenbergh en Prinses Mariannelaan. De Rotterdamsebaan blijft tot na de Zonweg ondergronds en komt daarna via de tunnelmond van de tunnel terug op maaiveld niveau. Tussen de Zonweg en de Wegastraat ligt het tracé in de Binckhorstlaan in een rechte lijn in het midden van de planologische bebouwingsgrenzen. Bij de Mercuriusweg sluit de Binckhorstlaan aan op de Centrumring van Den Haag.



Schetsontwerp tracé Rotterdamsebaan

ligging tracé Rotterdamsebaan vanaf knooppunt Ypenburg tot aan de Trekvlietbrug (Neherkade)

Behalve de gronden die direct deel uitmaken van de Rotterdamsebaan, zijn ook enkele nieuwe of vanwege de Rotterdamsebaan te herstructuren wegen onderdeel van dit bestemmingsplan. Tenslotte is de corridor tussen het 'oude' Den Haag en de Vinexwijken bestaande uit een deel van de Trekvliet en een naastgelegen weg opgenomen in dit bestemmingsplan omdat deze corridor nog niet binnen een Haags bestemmingsplan viel.

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Met het oog op een verantwoord beheer van de ruimtelijke structuur heeft het bestemmingsplan Rotterdamsebaan tot doel:

1. Verbetering van de verkeersafwikkeling tussen de rijkswegen (A12/A13) en de centrale zone van Den Haag door middel van een tracé dat loopt onder Voorburg-West naar de Centrumring. De weg wordt met name aangelegd voor het verkeer van en naar Rotterdam en om het netwerk rondom Den Haag robuuster te maken. Bovendien wordt de bereikbaarheid van de centrale zone via OV verbindingen verbeterd. Verder bestaat de Rotterdamsebaan uit ondergrondse infrastructuur (een boortunnel) met twee doorgaande rijstroken per richting.
2. Doorvertaling van het gekozen voorkeursalternatief (op basis van de MER inclusief aanvullingen en noodzakelijke vervolgonderzoeken) ten behoeve van de Rotterdamsebaan in een juridisch-planologisch kader.
3. Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan maakt bovengenoemde ontwikkelingen en daarmee de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden tot het van kracht worden van het onderhavige bestemmingsplan de volgende planologische regelingen:

bestemmingsplan	Datum vaststelling	Datum goedkeuring	Onherroepelijk
Ypenburg - Midden (verkeersplein)	26 januari 1979	29 april 1980	10 februari 1983
Hoornwijck	6 juli 1995	6 februari 1996	27 oktober 1997
Westvlietweg 1992	10 februari 1992	29 sept. 1992	26 mei 1994
Nieuw Binckhorst Zuid	1 oktober 2009	n.v.t.	28 november 2012
Leeuwendaal ged. (Corridor)	25 juni 1986	23 dec 1986	25 juli 1988
Cromvliet ged. (N-kavel, knooppunt Ypenburg)	28 oktober 1997	19 februari 1998	-
Beheersverordening Vlietzone	22 december 2011	-	5 januari 2012
West (Gemeente Leidschendam-Voorburg)	29 november 1989	20 juli 1990	5 december 1991

Met de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan Rotterdamsebaan komen de hierboven genoemde planologische regelingen te vervallen voor zover deze specifiek zijn gelegen binnen de plangrenzen van de Rotterdamsebaan. Er wordt geen gebruik gemaakt van de in bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid opgenomen uitwerkingsplichten ten behoeve van een gedeeltelijke aanleg van de Rotterdamsbaan (Binckhorstlaan) en de hierin opgenomen uitwerking voor de Verlengde Regulusweg. Het gehele ontwerp van de Rotterdamsebaan en bijbehorende ontsluiting van onderliggende infrastructuur zijn op basis van actuele gegevens, onderzocht in het MER Rotterdamsebaan. Op basis van dit actueel integraal onderzoek, waarin de gehele ligging van de Rotterdamsebaan en onderliggende infrastructuur als uitgangspunt is genomen, is er gekozen voor één bestemmingsplan. Het deel Leidschendam-Voorburg (West) wordt conform de bepalingen uit de Wro door gemeente Leidschendam-Voorburg in procedure gebracht en vastgesteld.

Naast bestemmingsplannen die op een specifiek plangebied van toepassing zijn, kennen de gemeentes Den Haag en Leidschendam-Voorburg een aantal parapluherzieningen dat op het hele gemeentelijke grondgebied van toepassing is en dat door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied Rotterdamsebaan wordt vervangen.

bestemmingsplan	Datum vaststelling	Datum goedkeuring
Parapluherziening seksinrichtingen	25 november 2004	15 maart 2005
Parapluherziening detailhandel vuurwerk	25 november 2004	5 juli 2005

Parapluherziening uitwerkings-/wijzigingsbepalingen o.g.v. artikel 11 WRO	8 maart 2007	9 mei 2007
Paraplubepaling prostitutie (GLV)	6 juni 2005	15 sept. 2005

1.5 Leeswijzer

Nadat in dit eerste hoofdstuk de aanleiding van het opstellen van het bestemmingsplan, de ligging en begrenzing van het plangebied, het doel van het bestemmingsplan en de vigerende planologische regelingen zijn beschreven wordt in het volgende hoofdstuk een beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de beleidskaders die voor het plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende milieuaspecten. Hoofdstuk 5 geeft de planbeschrijving weer. In dat hoofdstuk wordt een integrale afweging gemaakt ten aanzien van alle relevante beleidsuitgangspunten en hoe deze zijn "vertaald" naar het plan. Hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 7 zijn de resultaten van het overleg en de inspraak verwerkt.

Waar in dit bestemmingsplan het beleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg wordt genoemd wordt de gemeentenaam genoemd. Waar het plangebied wordt beschreven wordt de gebiedsaanduiding Voorburg-west gebruikt.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

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

2.2 Ontstaansgeschiedenis van het plangebied

Het plangebied doorsnijdt volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk van knooppunt Ypenburg tot aan het Mercuriusplein achtereenvolgens:

- een strandvlakte waar in het verleden veen en klei zijn afgezet - De Vlietzone,
- de brede strandwal van Leidschendam, Voorburg en Rijswijk - Voorburg-west,
- een afwisseling van smalle banen veen en strandwallen vanaf de Broeksloot tot aan de Zonweg en de brede met veen overgroeide strandvlakte die loopt tot aan de strandwal waarop het centrum van Den Haag ligt - De Binckhorst.

Deze indeling in drie zones komt terug in de verdere beschrijving van het plangebied.

Geologie algemeen

Strandwallen zijn grofweg evenwijdig aan de kustlijn gelegen zandruggen die enige duizenden jaren voor Christus door natuurlijke processen zijn gevormd. De lage gebieden tussen deze ruggen worden strandvlaktes genoemd. De hooggelegen strandwallen en daarop afgezette duinen kwamen tot ontwikkeling doordat in de kustzone zoveel zand door de zee werd afgezet in de strandvlakte dat hoogtes ontstonden die niet meer iedere vloed overspoelden. Hierdoor kon het zand opdrogen en verstuiven. Het fijne zand zette zich verder landinwaarts af en vormde kleinere en grote duinen. Dit gebeurde ook in het plangebied. Doordat de strandwallen de ontwatering van het achter de strandwal gelegen gebied belemmerde kwam veenvorming op gang. Het veen ontwikkelde zich het eerst op de laagstgelegen, meest drassige delen van de strandvlaktes en groeide tegen de duinen en strandwallen op. De hoger gelegen duinen en strandwallen bleven altijd boven het veen uitsteken. Rond 500 voor Christus brak de zee door en ontstond er achter de strandwal een wijd vertakt getijdegeulengebied. De hoofdgeul is bekend als de Gantel. Vanuit het getijdegeulenstelsel werd een deel van het veen opgeruimd en klei afgezet. Dit gebeurde ook in de lagergelegen delen van de Vlietzone en strandvlakten tussen de strandwal van Den Haag en Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Op de plaatsen waar geen klei werd afgezet ging de veenvorming door. Uiteindelijk heeft het veen de kleiafzettingen overgroeid en volledig afgedekt. Het veen werd in de loop van de middeleeuwen ontgonnen.

Vlietzone

Bewoningsmogelijkheden in de Haagse regio ontstonden nadat de strandwallen waren gevormd. Dit waren droge plekken, met aan de ene kant de zee, en aan de andere kant het veengebied. De vroegste bewoning in de regio bevond zich op de strandwal en enkele van de geïsoleerde duinen daarachter en dateert uit het laat neolithicum, rond 3800 v. Chr.

Door de veenontwikkeling was er in het lagergelegen achterland vanaf de late bronstijd (+/- 1200 v. Chr.) tot de midden-ijzertijd (+/- 500 v. Chr.) geen bewoning in het gebied mogelijk. Het was een drassig moerassig gebied. Na de doorbraak van de zee en het ontstaan van getijdegeulenstelsel van de Gantel werd het gebied geleidelijk weer bewoonbaar doordat het gebied weer kon ontwateren. Veel bewoningssporen uit de late ijzertijd en Romeinse tijd hangen samen met het geulensysteem en de afzettingen daarvan. In de Romeinse tijd maakte de Vlietzone deel uit van een grootschalig cultuurlandschap, dat waarschijnlijk deels was vormgegeven door de Romeinen of met Romeinse kennis (o.a. zaken als de infrastructuur, verkavelingspatronen, verdedigingswerken), maar voor een belangrijk deel in gebruik door de inheemse bevolking, de Cananefaten. Rond het eind van de derde eeuw na Christus lijkt de bevolking uit het gebied te vertrekken. Er zijn in ieder geval geen aanwijzingen voor bewoning vanaf dan tot in de vroege middeleeuwen.

Waarschijnlijk zijn rond 1000 na Chr. de veengebieden ontgonnen. Rond de 15de eeuw ontstonden de polders. Door oxidatie van het veen (inklinking) kwam het land steeds lager te liggen en werd het weer natter. De afwatering via de gegraven sloten en de stroompjes op de Vliet alleen was niet meer genoeg. Er moesten dijken worden aangelegd en door middel van uitlaatsluisjes en later ook bemaling met molens werd het water buiten de polder geloosd.

Het plangebied doorsnijdt de Hoge Broekpolder en de Tedingerbroekpolder. Deze polders werden afgewaterd via onder andere de Molensloot en Bovenwetering, die beide voor een deel nog aanwezig zijn. Zij worden van elkaar gescheiden door de Postenkade. Dit is een oude veendijk, waarvan uit historische bronnen bekend is dat daar in de 13de eeuw al de ambachtsgrens (bestuurlijke grens) lag.

Rond de 16de en 17de eeuw ontstond een reeks buitenplaatsen aan de oever van de Vliet, te weten Vredenoord, Drievliet, Zeerust, Zuiderburch, Overburch, Leeuwenbergh, Den Hoonaert, Nabij en Visvliet. Ook verder van de Vliet gelegen kwamen enkele landgoederen voor, zoals Ypenburg, Zuidwijck en Delfvliet. Mogelijk waren dit voortzettingen van oudere boerderijplaatsen.

Aan de Vliet is in de 20ste eeuw de bebouwing geïntensiveerd en zijn enkele buitenplaatsen verloren gegaan. In het plangebied zijn alleen Zeerust en Vredenoord bewaard gebleven. Het achterland is relatief ongeschonden de 20ste eeuw doorgekomen. Een grote ingreep is de aanleg van het golfterrein geweest. Het golfterrein is voor de aanleg gedeeltelijk archeologisch onderzocht, hierbij is de inheems-Romeinse nederzetting Leidschendam Leeuwenbergh gevonden. Het booronderzoek in het kader van de plannen voor Rotterdamsebaan heeft aangetoond dat in de rest van het golfterrein de bodemopbouw eigenlijk alleen ter plaatse van de waterpartijen verstoord is, maar voor het overige goed behouden is.

Voorburg-west

Op de strandwal, ter plaatse van de landgoederen Arentsburgh en Hoekenburg en onder een deel van het Diaconessenziekenhuis, bevond zich in de Romeinse tijd de stad Forum Hadriani. Bij opgravingen van deze stad zijn ook sporen en vondsten uit eerder perioden aangetroffen. Er zijn aanwijzingen dat de strandwal ook al in het neolithicum bewoning heeft gekend. De Romeinse stad lag aan het zogenaamde kanaal van Corbulo dat de Maas met de Rijn verbond en in 47 na Chr. door het Romeinse leger is aangelegd.

Op de strandwal van Leidschendam-Voorburg en Rijswijk ontstonden in de 16de en 17de eeuw buitenplaatsen en landgoederen. Of deze ook vroegere wortels hadden in de vorm van boerderijen is niet bekend. Pas in de 20ste eeuw is de woonwijk Voorburg-West gebouwd langs de oude weg Rijswijk-Voorburg-Leidschendam (de huidige Prinses Mariannelaan). De landgoederen zijn grotendeels als groengebieden bewaard gebleven.

Binckhorst

Rond het midden van de twaalfde eeuw, in de late middeleeuwen, is de Trekvliet gegraven als verbinding tussen de Vliet en het Spui. Aan het begin van diezelfde eeuw is het kasteel De Binckhorst gebouwd. Dit kasteel heeft zijn naam gegeven aan de polder waarin het staat. Ten noordwesten van de vroegere Bovenkade, die ongeveer ter hoogte van de Mercuriusweg liep, bevond zich de Veenpolder. In de 19de eeuw zijn de Binckhorstpolder en Veenpolder samengevoegd.

Eeuwenlang bleven de polders als agrarisch gebied in gebruik. Pas aan het begin van de 20ste eeuw werden de eerste plannen gemaakt het gebied te ontwikkelen als industriegebied. Hoewel in de aanleg van de Binckhorsthaven in de jaren dertig aangevangen is, is het industriegebied De Binckhorst pas na de Tweede Wereldoorlog tot bloei gekomen en de meeste bebouwing gerealiseerd. Het industriegebied is niet goed aangesloten op de stad en het Rijkswegennet. De (spoor)infrastructuur en de Trekvliet sluiten De Binckhorst af van het overig stedelijk gebied. In 1949 presenteert Dudok een plan voor een rechtstreekse aansluiting van de Binckhorst op het centrum en de snelwegen. Dit wordt niet gerealiseerd, alleen lokale verbindingen met Voorburg en het Laakkwartier worden verbeterd. In 1985 wordt met de realisatie van de Utrechtsebaan de Binckhorst op het landelijke wegennet aangesloten.

2.3 Planvorming Rotterdamsebaan

Al in 1990 werd in het Verkeersplan Den Haag een tweede verbinding tussen de rijkswegen A4/A13 en het centrum van Den Haag voorzien. In vervolg hierop heeft er een studie plaatsgevonden waarin voor het autoverkeer twee alternatieven naast elkaar zijn gezet, het Mercuriustracé en het Trekvliettracé. Op basis van deze studie is in juni 1999 besloten om nader onderzoek te verrichten en dit te richten op het Trekvliettracé.

In 2006/2007 hebben het stadgewest Haaglanden, de Gemeente Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg gezamenlijk een voorkeursalternatief gekozen voor het Trekvliettracé. Basis voor deze keuze was een plan-MER-procedure die ten behoeve hiervan is doorlopen. In de MER zijn verschillende tracémogelijkheden met elkaar en met de referentiesituatie (de situatie in het planjaar zonder aanleg van het Trekvliettracé) vergeleken. Daarbij is gekeken naar de mate waarin de tracémogelijkheden bijdragen aan het bereiken van het vooraf gestelde doel (doelbereik) en naar de verwachte effecten op het milieu, de economie en de bouwmogelijkheden. De doelen van het Trekvliettracé zijn destijds gedefinieerd als een goede bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag, vermindering van sluipverkeer door bepaalde woonwijken in Voorburg, Rijswijk en Den Haag en verbetering van de doorstroming op de A4 tussen het knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein en op de A12 tussen het Prins Clausplein en de aansluiting Voorburg.

Er zijn voor negen hoofdvarianten van het Trekvliettracé en meer dan vijftig subvarianten modelberekeningen uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze berekeningen en een grondige analyse hebben de besturen van Haaglanden en de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg een keuze gemaakt voor de zogenaamde Noordelijke Boortunnel als voorkeursalternatief voor het Trekvliettracé. Aanvankelijk was nog sprake van acht varianten waaruit bestuurlijk geen keuze kon worden gemaakt. Op basis van het Intergemeentelijk Bestuurlijk Overleg IBO-traject - RIS 248060 is een negende variant voorgesteld, waarbij de belangen met betrekking tot de wijze van inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone en de aansluiting bij knooppunt Ypenburg, het best waren gediend. In het trechteringsdocument vond de afweging richting een voorkeursvariant voor de Rotterdamsebaan plaats. Vervolgens is ten behoeve van de Milieu effectrapportage de notitie reikwijdte en detailniveau opgesteld, waarin wordt aangegeven waarop de onderzoeken van de MER zich moeten richten.

In 2008 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT voor de Zuidvleugel besloten dat het rijk een bijdrage levert van maximaal € 225 mln. In oktober 2008 zijn de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden gestart met de MIRT Verkenning Haaglanden. In deze verkenning is in kaart gebracht voor welke bereikbaarheidsvraagstukken de regio op langere termijn (2020-2040) zal komen te staan, hoe de bereikbaarheid van de regio kan worden verbeterd en welke vraagstukken in de tijd als eerste aangepakt dienen te worden. Als uitgangspunt voor deze verkenning geldt dat de Rotterdamsebaan in 2020 is gerealiseerd.

Dit heeft geresulteerd in het benoemen van prioritaire opgaven voor Haaglanden, zoals de A4-passage en de poorten en inprikkers van Den Haag. Vervolgens zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor de A4-passage benoemd: parallelstructuur A4, een alternatief op het onderliggend wegennet en optimalisatie van de huidige structuur door kleinschalige maatregelen. Eind 2011 is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld. Deze is in 2012 uitgewerkt in de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten&Inprikkers, die met het plan-MER in de periode van 24 mei tot en met 4 juli 2012 ter inzage heeft gelegen en in november 2012 is vastgesteld.

In augustus 2012 volgde het collegebesluit van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg over de voorkeursvariant na de inspraakperioden. In september en oktober 2012 vond de definitieve besluitvorming voorkeursvariant in de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk plaats. Daarna werd gestart met verder onderzoek naar deze variant door het opstellen van het MER.

2.4 Cultureel erfgoed

“Het begrip cultuurhistorie heeft drie aspecten:

- Historische (stede)bouwkunde / bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten.
- Archeologie; sporen en vondsten die door mensen(werk) in het verleden in de grond zijn achtergebleven, bijvoorbeeld potscherven, resten van voedselbereiding, graven, maar ook verkleuringen in de grond die duiden op bewoning of infrastructuur. Een verzamelterm hiervoor is 'archeologische waarden'. Alle archeologische waarden bij elkaar zijn het 'bodemarchief'.
- Cultuurlandschap/historische geografie: alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen.

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

In deze paragraaf staat een beschrijving van de in het plangebied Rotterdamsebaan aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten.

2.4.1 Cultuurhistorische waarden

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

2.4.1.1 Bebouwingsstructuur

Vlietzone en Voorburg-west

Langs de Vliet hebben diverse landgoederen gelegen. Historische kaarten noemen Hoornwijck, Vredenoord, Buiten Gedachte, Drievliet, Zeerust en Aan de overkant van de Vliet, Leeuwendaal, Hoekenburg en Arentsburg. De Vliet vormde de verbinding tussen deze buitens. Veel buitenplaatsen zijn ontstaan vanuit boerenhoeves, die eerst versterkt of verfraaid werden en soms later vervangen werden door voorname buitenhuizen.

De meeste buitenhuizen zijn nog altijd aanwezig. De ligging in het landschap is voor de meeste van de huizen echter wel sterk veranderd. Zo hebben bijvoorbeeld Hoornwijck en Drievliet de tuin/het park geheel verloren en bestaat er geen relatie meer met het open landschap dat eerder wel tot de omgeving van deze buitenplaatsen behoorde. Beide huizen zijn wel aangewezen als rijksmonument. De buitenhuizen Vredenoord en Zeerust zijn nog wel gelegen in een parkachtige omgeving. Beide buitenhuizen zijn - met de parken daaromheen en eventuele overige bebouwing - aangewezen als rijksmonument.

Tussen Hoornwijck en Vredenoord in bevindt zich nog de Beukenhof. Dit huis is niet aangewezen als monument. Het huis heeft een beperkte omvang en is gelegen op grondgebied van de buitenplaats Hoornwijck.

Aan de Voorburgse zijde van de Vliet liggen Arentsburg en Hoekenburg. Hoekenburg heeft een zichtlijn die direct is gerelateerd aan de inpassing van de Rotterdamsebaan.

Alleen de buitenplaatsen die met hun landgoedbiotoop binnen de invloedssfeer van de Rotterdamsebaan vallen worden beschreven. Dit zijn: Vredenoord, Zeerust en Arentsburgh, Hoekenburg en Zuidhoorn.

Binckhorst

Cultuurhistorisch waardevolle structuren in de Binckhorst zijn het groen van de begraafplaats Sint Barbara, de historische locatie van het kasteel de Binckhorst en de havenarmen.

2.4.1.2 Beplanting
Er zijn geen monumentale bomen in het plangebied aanwezig

2.4.1.3 Beschermd stadsgezicht
Het plangebied valt niet in een rijks- of gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

2.4.1.4 Gebouwde monumenten
Volgens de monumentenwet 1988 zijn rijksmonumenten beschermd.

Monumenten zijn:

1. Alle voor tenminste vijftig jaar vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde (nb. met ingang van de nieuwe monumentenwet per 1-1-2012, vervalt de leeftijdsgrens van vijftig jaar).
2. Terreinen welke van algemeen belang zijn wegens daar aanwezige zaken als bedoeld onder 1.

In het plangebied zijn (complexen van) gebouwen met monumentale waarden aanwezig. De volgende gebouwen/bruggen zijn aangewezen als rijksmonument.

Adres	**Beschrijving**
Westvlietweg 148-149	Buitenplaats Zeerust
Jan Thijssenweg 16	Buitenplaats Drievliet , Herenhuis (vóór 1612)
Jan Thijssenweg	Ophaalbrug 'de Nieuwe Tolbrug' voor voetgangers en fietsers ligt in het verlengde van de Hoekweg op de grens van de gemeentes Voorburg, Rijswijk en Leidschendam, over de Zuidvliet. De handbediende voetbrug dateert van 1891-1892 en verving destijds de aan de andere kant van de Haagse Trekvliet gelegen brug. De brug is ook bekend geworden onder de naam 'Kippetjesbrug' of 'Kippebruggetje'.
Arentsburghlaan 2	villa, Huis Arentsburgh
Arentsburghlaan ongen.	park Arentsburgh, Hoekenburg
Arentsburghlaan ongen.	tuinmuur en park Arentsburgh, Hoekenburg
Hoekenburglaan 43-45	villa Huis Hoekenburg

De landgoederen worden beschreven in paragraaf 2.4.1.7 Landgoedbiothoop

De volgende (complexen van) gebouwen zijn aangewezen als gemeentelijk monument ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag:

Adres	**Beschrijving**
Jan Thijssenweg 8	Aan de oude landgoederenzone langs de Vliet gelegen vrijstaand landhuis in eclectische stijl van rond 1900
Westvlietweg 150/151	Boerenhoeve, genaamd Meyvliet, bestaande uit een erf met een uit 1882 daterende T-huisboerderij en diverse opstallen. De hoeve is gelegen op een oude strandwal aan de rand van de Tedingerbroekpolder

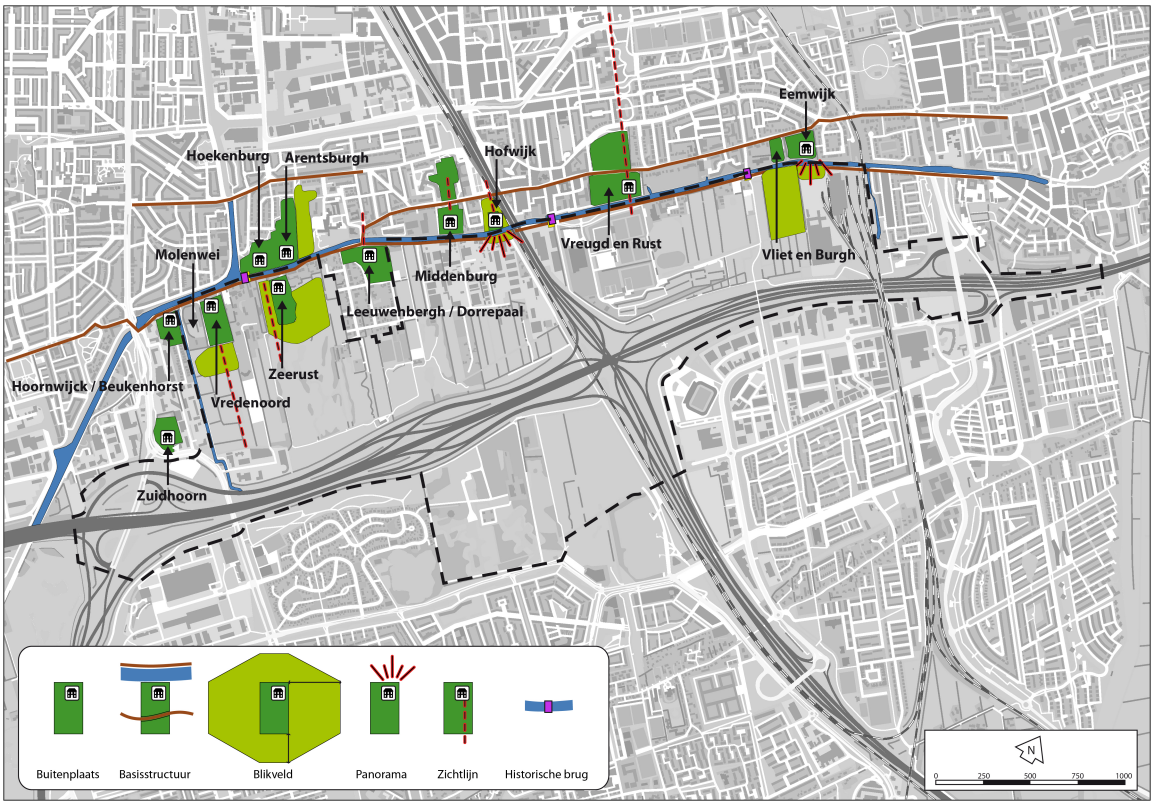
Er zijn in het gebied geen (complexen van) gebouwen aanwezig die zijn aangewezen als gemeentelijk monument ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Voorburg - Leidschendam.

2.4.1.5 Karakteristieke gebouwen
De afdeling Monumentenzorg van de gemeente Den Haag heeft een selectie gemaakt van de gebouwen in de Binckhorst die een zekere cultuurhistorische waarde bezitten en representatief zijn voor de ontwikkeling van het gebied.

- Binckhorstlaan ongenummerd - Geestbrug. Brugwachtershuisje met basculebrug over de Haagse Trekvliet uit 1933.
- Binckhorstlaan 249-251. De Anthony Fokkerschool wijkt qua programma van eisen af van normale ambachtsscholen/technische scholen door de grote montagehal van 30 bij 40 meter en een vrije

hoogte van 7 meter voor het opstellen van complete vliegtuigen.

2.4.1.6 Landgoederen



Interpretatie landgoedbiotopen in de Vlietzone

De Vlietzone ligt op de vrij brede noordoost - zuidwest georiënteerde strandwal die van Voorschoten naar Rijswijk loopt. De buitenplaatsen liggen langs de zuidrand daarvan, op de overgang naar het veengebied. De zone, die zo'n vier kilometer lang is, wordt ongeveer in het midden doorsneden door het viaduct van de A12. De zone valt binnen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag.

Binnen de Vlietzone liggen dicht tegen elkaar aan de drie basisstructuren: het Oosteinde en het Westeinde in elkaars verlengde, en parallel daaraan de Vliet met de Westvlietweg direct erlangs. De buitenplaatsen ten noordwesten van de Vliet zijn met hun voorgevel gekoppeld aan het Oosteinde/Westeinde en met hun achtergevel aan de Vliet. Die ten zuidoosten van de Vliet staan direct aan de Westvlietweg. Alleen het in het westen van de zone gelegen Arentsburgh (en voorheen ook Hoekenburg) is met zijn oprijlaan gekoppeld aan de Prinses Marianneweg, die in feite het verlengde vormt van de Rijswijkse reeks buitenplaatsen. Hier maken de huizen - ook Arentsburgh en Hoekenburg - front naar de Vliet. Langs de Westvlietweg staan de buitenplaatsen met hun voorgevels op de weg georiënteerd.

De Vlietzone is goed als buitenplaatsenzone herkenbaar, maar dan vooral het westelijk en het zuidelijk deel ervan. Wel rukken andere ontwikkelingen aan alle kanten op. Oost- en Westeinde en de Westvlietweg zijn duidelijk herkenbaar als de basisstructuren waaraan de buitenplaatsen zijn gekoppeld. Het profiel van het Oosteinde is weinig continu. In het noorden, bij Eemwijk, is het historische profiel goed bewaard gebleven, omdat daar wegsloten, kavelsloten, ingangshekken en laanbomen nog aanwezig zijn. Elders, vooral waar woonwijken aan de weg grenzen, zijn sloten en laanbomen verdwenen of vervangen. Alleen erfafscheidingen zorgen daar voor continuïteit.

Langs het Westeinde ontbreken bomen en sloten grotendeels; wel zijn Hofwijk en Middenburg op de weg georiënteerd. Aan de overzijde van de Vliet, zuidelijk van de A12, zijn de buitenplaatsen direct

gekoppeld aan de Westvlietweg en de Vliet daarlangs. Tussen de buitenplaatsen zijn vrij veel kavelsloten dwars op de weg bewaard; de wegsloten zijn meestal verdwenen. De smalle Westvlietweg heeft hier een belangrijke verkeersfunctie. Bij herprofilering is een fietspad aangelegd. Hier heeft het jaagpad gelegen. Noordelijk hiervan staan weinig buitenplaatsen; die zijn hier ook nauwelijks gebouwd. Intensivering van de bebouwing hier doet onmiskenbaar afbreuk aan het 'buitenplaatskarakter' van de zone als geheel. Een aantal buitenplaatsen ligt immers direct ertegenover, aan de andere oever van de Vliet. In de Vlietzone is het belang van laanbomen, weg- en kavelsloten, en erfafscheidingen voor herkenbaarheid als buitenplaatsenzone duidelijk zichtbaar.

Op de CHS zijn van oost naar west de volgende buitenplaatsbiotopen opgenomen: Eemwijk/Vliet en Burgh, Vreugd en Rust, westelijk van de A12 Hofwijck, Middenburg, Arentsburg/Hoekenburg en ten zuiden van de Vliet Dorrepaal/Leeuwenberg, Zeerust, Vredenoord, Hoornwijck/Beukenhorst en Zuidhoorn.

Westelijk van de A12 ligt het restant van de voormalige buitenplaats Drievliet. Het huis en enkele onderdelen zoals hekpijlers zijn nog intact, het terrein is nu een pretpark. Over de Trekvliet is een lange zichtlijn op het huis en vice versa.

Aan het buitenplaatskarakter van de Vlietzone draagt een aantal gebieden bij als 'groen' en 'villagebieden'. Oostelijk van de A12 de op het terrein van de buitenplaatsen gebouwde (villa)wijkjes Leeuwensteijn (het omgrachte huisterrein ligt nog onbebouwd op het binnenterrein), Park Vronesteyn en de nieuwe wijk Vlietwyck. Langs het Oosteinde staan aan beide kanten huizen met diepe voortuinen en soms oude bomen, bijvoorbeeld de voormalige boerderij Woelwijk en de huizen Klein Gansenhoef en Klein Rusthof. Westelijk van de A12 is achter het huidige Dorrepaal, vroeger Leeuwensteijn, het terrein tot woonwijk verkaveld. De omtrek van het terrein, de kavelsloten en enkele oude bomen zijn bewaard. De wijk Hoekenburg is aangelegd in het park van de gelijknamige buitenplaats. Ook weiland en sportvelden, vooral aan de zuidkant van de Vliet, vallen onder deze categorie.

2.4.1.7 Landgoedbiothoop

Concentraties van buitenplaatsen en landgoederen, die vaak zijn gerelateerd aan de landschappelijke onderlegger, kunnen aangeduid worden als landgoederenzones. Het gaat dan om een element/structuur van enige omvang (weg en/of water) waaraan een aantal buitenplaatsen is gekoppeld. In het kader van de definitie van de landgoedbiotoop is een dergelijke weg of waterloop aangeduid als de basisstructuur. De koppeling is ruimtelijk aanwijsbaar.

In essentie is een landgoederenzone een serie landgoedbiotopen, waarbij de basisstructuur steeds hetzelfde landschappelijke gegeven is (weg, water). Uit praktisch oogpunt gaan we bij het begrip landgoederenzone uit van drie landgoedbiotopen of meer. Behalve uit ten minste drie landgoedbiotopen met een gemeenschappelijke basisstructuur, bestaat de landgoederenzone uit de omgeving daarvan.

Langs de Vliet hebben diverse landgoederen/buitenplaatsen gelegen. Historische kaarten noemen Hoornwijck, Vredenoord, Buiten Gedachte, Drievliet, Zeerust en aan de overkant van de Vliet Leeuwendaal, Hoekenburg en Arentsburgh. De Vliet vormde de verbinding tussen deze buitens. Veel buitenplaatsen zijn ontstaan vanuit boerenhoeves, die eerst versterkt of verfraaid werden en soms later vervangen werden door voorname buitenhuizen.

De meeste buitenhuizen zijn nog altijd aanwezig. De ligging in het landschap is voor de meeste van de huizen echter wel sterk veranderd. Zo hebben bijvoorbeeld Hoornwijck en Drievliet de tuin/het park geheel verloren en bestaat geen relatie meer met open landschap dat eerder wel tot de omgeving van deze buitenplaatsen behoorde. Beide huizen zijn wel aangewezen als rijksmonument. De buitenhuizen Vredenoord en Zeerust zijn nog wel gelegen in een parkachtige omgeving. Beide buitenhuizen zijn -met de parken daaromheen en eventuele overige bebouwing- aangewezen als rijksmonument.

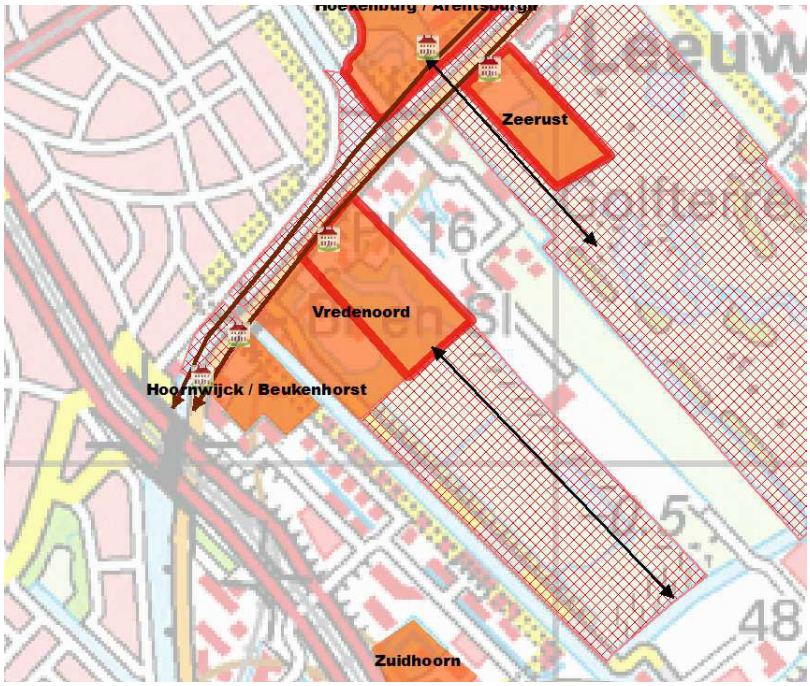
Tussen Hoornwijck en Vredenoord in bevindt zich nog de Beukenhof. Dit huis is niet aangewezen als monument. Het huis heeft een beperkte omvang en is gelegen op grondgebied van de buitenplaats Hoornwijck.

De buitenplaatsen aan de overzijde van de Vliet worden in deze paragraaf niet behandeld, omdat de realisatie van de Rotterdamse Baan er geen invloed op heeft. Ter plaatse van deze buitens wordt het tracé in alle gevallen ondergronds gerealiseerd (door middel van een boortunnel). Uitzondering hierop is de buitenplaats Arentsburg en Hoekenburg. Deze heeft een zichtlijn die direct is gerelateerd aan de

inpassing van de Rotterdamsebaan.

Buitenplaatsen die wel worden beschreven zijn: Vredenoord; Zeerust en Arentsburgh, Hoekenburg.

Vredenoord (124) – Den Haag



Status: Beschermd complex.

Beschrijving: Vredenoord is van oorsprong een 18de-eeuwse buitenplaats, waarop in 1915 het huidige huis is gebouwd. Het park in landschappelijke stijl is ontworpen door J.D. Zocher sr. begin 19de eeuw. Op het terrein staan bijgebouwen, een folly, een smeedijzeren hek en een muur langs de straat. Het park heeft een dichte groene wand langs de weg. Het ten zuidwesten gelegen parkachtige terrein is bij de buitenplaats getrokken.

Biotoop[1] :

- huis met tuin/park
- basisstructuur (weg/water): Vliet, Westvlietweg
- zichtlijn: twee zichtlijnen naar het zuidoosten, één van en naar de theekoepel achterin het
- park, één van en naar het 'bergje'
- panorama: geen
- blikveld: open weiland aan de zuidoost kant

Zeerust (107) – Den Haag

Status: Beschermd complex.

Beschrijving: Van oorsprong 18de-eeuwse buitenplaats, waarvan het huis in 1889 werd vernieuwd in neorenaissancestijl. Erachter en ernaast lag een park met landschappelijke aanleg. De historische parkaanleg is goed herkenbaar, vooral vanwege de grote diversiteit aan bomen. Huis, dienstwoning en toegangsbrug met hek zijn duidelijk zichtbaar vanaf de weg.

Biotoop:

- huis met tuin/park
- basisstructuur (weg/water): Vliet, Westvlietweg
- zichtlijn: geen
- panorama: geen
- blikveld: aan west-, oost- en zuidkant

Arentsburgh en Hoekenburg (86, 92) - Leidschendam / Voorburg

Status: Beschermd complex.

Beschrijving: Van de van oorsprong 17de-eeuwse buitenplaats Arentsburgh zijn een huis uit 1913, de tuinmuur en delen van de parkaanleg bewaard gebleven. Onder de buitenplaats liggen de restanten van de Romeinse stad Forum Hadriani. Het buiten heeft een oprijlaan met kastanjes en linden vanaf huidige Prinses Mariannelaan. Sedert 1834 hoort Arentsburgh bij Hoekenburg en is nu al enige tijd in bezit van doveninstituut Effatha, dat paviljoens en andere bijgebouwen neerzette. Forse nieuwbouw met appartementen wordt achter het huis gerealiseerd. Een deel van het park is openbaar.

Huis Hoekenburg (van oorsprong 17de-eeuws) is gerestaureerd, het koetshuis annex tuinmanswoning is bewaard, samen met een deel van het park. Op de rest van het park is een woonwijkje gebouwd. Hoekenburg had een servituut voor vrij uitzicht tussen Zeerust en Drievliet door, dit terrein is onbebouwd gebleven.

Biotoop:

- huizen met tuin/park en de oprijlaan Arentsburgh
- basisstructuur (weg/water): Vliet en tegenwoordige Prinses Mariannelaan
- zichtlijn: met servituut (?) over het terrein tussen Zeerust en Drievliet
- panorama: geen
- blikveld: perceel tegenover het huis en over het water, moestuinen ten noordoosten.

2.4.1.8 Molenbiotoop
De molenbiotoop van de Laakmolen aan de Trekweg 102 valt deels binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied Rotterdamsebaan. De uit 1621 daterende, maar bij herstel in 1699 grotendeels vernieuwde molen bemaalde tot 1938 de Noordpolder. De molen werd na brand in 1986 gerestaureerd en heeft nu de functie van waterververser voor het Laakkwartier. Vanwege de slechte biotoop staat de molen stil. Ook het kruien gaat moeilijk. Het eigenlijke maalwerk wordt nu gedaan door een elektrisch gemaal naast de molen. De provinciale regelgeving ten aanzien van molenbiotopen is opgenomen in paragraaf 3.3.2 Provinciaal beleid.

2.4.1.9 Waterlopen
De Molensloot (Kansjesmolensloot) blijft als boezemwater intact. De Rotterdamsebaan kruist deze watergang. Het Molenslootpad dat langs de Molensloot ligt maakt gedeeltelijk onderdeel uit van de langzaam verkeerroute tussen tramhalte Laan van Hoornwijck en Drievliet.

2.4.1.10 Zichtlijnen
Het belangrijkste blikveld in de landgoederenbiothoop is die vanuit het landgoed Vredenoord in zuidoostelijke richting evenwijdig aan de verkavelingsstructuur van de percelen in de Vlietzone. Het blikveld rijkt nu tot aan de bebouwing van het bedrijventerrein aan de Laan van 's-Gravenmade.

2.4.1.11 Overige cultuurhistorische waarden
De Postenkade krijgt opnieuw betekenis, doordat deze oude polderkade en historische route getransformeerd wordt tot het Trekfietstracé (zie 3.4.1.3 Gemeentelijk beleid Den Haag).

2.4.2 Archeologie

De ontstaansgeschiedenis van het gebied is beschreven in paragraaf 2.2. De geologie bepaalt voor een deel de bewoningsmogelijkheden in het verleden en daarmee de kans op het voorkomen van archeologische resten (zie voor een uitgebreide beschrijving het achtergrondrapport Cultuurhistorie en Archeologie).

Vlietzone

Voor de Vlietzone zijn de duinkopjes belangrijk die na het ontstaan van de strandwal van Leidschendam, Voorburg en Rijswijk in het getijdengebied daarachter zijn ontstaan.

Duinkopjes met bewoningssporen zijn mogelijk ook in het plangebied aanwezig. Een onlangs uitgevoerd onderzoek bij de Westvlietweg 28 heeft op een duinkopje resten uit het laat-neolithicum aan het licht gebracht. Bij het inventariserende booronderzoek dat in het kader van de plannen voor Rotterdamsebaan is uitgevoerd is mogelijk een duinkopje aangetoond in de Hoge Broekpolder, net ten oosten van landgoed Vredenoord.

Het geulensysteem van de Gantel en de afzettingen daarvan bepaalden vanaf de late ijzertijd de mogelijkheden voor bewoning. Net buiten het plangebied is een inheems-Romeinse nederzetting (bekend als Leidschendam-Leeuwenbergh) aangetroffen en onderzocht die op de oeverwal van een geul gelegen was. Naar alle waarschijnlijkheid is nog een deel van de nederzetting in de Hoge Broekpolder aangeboord bij het inventariserende booronderzoek in het kader van de plannen voor Rotterdamsebaan. Dit deel zou op de andere oever van de vroegere geul gelegen kunnen zijn.

Een deel van het bestemmingsplangebied valt samen met AMK-terrein (archeologisch monument) 4056. Bij proefsleuvenonderzoek ter plaatse van dit AMK-terrein zijn verkavelingsgreppels uit de Romeinse tijd aangetroffen die vermoedelijk bij het akkerstelsel rond de nederzetting horen.

In de Hoge Broekpolder en Tedingerbroekpolder ontstonden in de middeleeuwen boerderijen die in sommige gevallen in de nieuwe tijd uitgroeiden tot buitenplaatsen. Veel van deze buitenplaatsen zijn op historische kaarten aangeduid. Bij het proefsleuvenonderzoek dat in het kader van de plannen voor Rotterdamsebaan is uitgevoerd zijn sporen aangetroffen van een erf uit de late middeleeuwen dat niet van kaartmateriaal bekend is. Wel waren bij eerder onderzoek door de gemeente Rijswijk al aanwijzingen voor dit erf gevonden. Het erf ligt binnen de begrenzing van het AMK-terrein 4056.

Voorburg-west

Op de brede strandwal van Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zijn bij opgravingen ter plaatse van Landgoed Arentsburgh vondsten uit het neolithicum en de bronstijd gedocumenteerd.

Waarschijnlijk werd er al in de ijzertijd op de strandwal ter plaatse van het latere Forum Hadriani gewoond. Er is echter niet sprake van heel duidelijke sporen en structuren uit die periode. Halverwege de tweede eeuw na Christus kreeg de nederzetting die aan het kanaal van Corbulo lag in ieder geval stadsrechten en werd een Romeinse stad. De exacte ligging van het kanaal van Corbulo is ter plaatse van het plangebied nog niet met zekerheid vastgesteld. Het is mogelijk dat het op dezelfde plek lag als de huidige Vliet, maar dat is geenszins zeker. Als het kanaal meer naar het oosten heeft gelopen moet er rekening mee gehouden worden dat zich in het plangebied nog resten van Forum Hadriani aan de overzijde van de huidige Vliet kunnen bevinden. Ook is het mogelijk dat een deel van de stad zich aan de andere kant van het toenmalige kanaal bevond.

De invloed van de stad op de omgeving is een belangrijk onderzoeksthema. In dat kader is de wisselwerking van de stad met de inheems-Romeinse nederzetting Leidschendam-Leeuwenbergh onderwerp van onderzoek, maar ook de infrastructuur rond de stad. Een specifieke vraag betreft of er een weg was tussen Forum Hadriani en de militaire Romeinse versterking die zich in de Romeinse tijd in Scheveningen ter hoogte van de kruising Frankenslag-Scheveningseweg bevond.

Aan het eind van de derde eeuw na Christus vertrok de bevolking uit de regio en zijn er gedurende een lange periode geen concrete aanwijzingen voor menselijke aanwezigheid in het plangebied.

In de periode tot de achtste eeuw na Christus, de vroege middeleeuwen, zijn een aantal vondsten bekend uit de opgravingen ter plaatse van Forum Hadriani. Het gaat dan om vondsten die uit de vroege middeleeuwen dateren, maar geen duidelijke context (sporen/structuren) hebben. Deze zouden ook later in de grond terecht kunnen zijn gekomen.

Binckhorst

Op de smallere strandwallen in de Binckhorst en het veengebied daartussenin zijn bij het booronderzoek ter plaatse van het plangebied geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van archeologische niveaus uit de prehistorie en vroeghistorische perioden. De bodemopbouw is daar bij de ontwikkelingen in de vorige eeuw tot op grote diepte verstoord geraakt.

De eerste concrete sporen uit de middeleeuwen in de directe omgeving van het plangebied dateren uit de late middeleeuwen. Het gaat om het oorspronkelijke Kasteel De Binckhorst dat in het begin van de twaalfde eeuw werd gebouwd en de Trekvliet die halverwege de twaalfde eeuw werd gegraven.

Ter hoogte van Kasteel De Binckhorst bevonden zich aan de Binckhorstlaan boerderijen. Deze zijn in de jaren dertig van de twintigste eeuw gesloopt ten behoeve van een verlegging van de Binckhorstlaan. Bij het booronderzoek is vastgesteld dat de fundamenten van deze boerderijen wellicht nog aanwezig zijn.

2.5 Ruimtelijke structuur

2.5.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsbeeld

Geologisch is het plangebied opgebouwd uit strandwallen, evenwijdig aan de kust, met ertussen gelegen veengebieden. De eerste nederzettingen ontstonden op de drogere strandwallen. Over de strandwallen liepen ook de doorgaande routes. In de lager gelegen veengebieden woonden weinig mensen en er liepen ook geen wegen. Verbindingen tussen de strandwallen, in dwarsrichting, waren schaars. Opvallend genoeg is dit ook vandaag de dag nog zichtbaar.

Het plangebied van de Rotterdamsebaan doorsnijdt de historische lijnen bestaande uit geologische lagen maar ook de weg- en waterstructuur evenwijdig aan de kust. Er zijn nagenoeg geen loodrechte verbindingen in de hoofdstructuur op deze strandwallen, behoudens dan de Binckhorstlaan.

Vlietzone

De Vliet vormt als waterweg nog steeds een belangrijke functie, het kanaal wordt nog altijd druk gebruikt door de beroepsvaart en recreatievaart. Delen langs de Vliet blijken al sinds mensenheugenis aantrekkelijk te zijn voor bewoning. Aan de landzijde van de Vliet liggen landgoederen en buitenplaatsen die worden afgewisseld door lagere bebouwing van bedrijventerreinen, volkstuinen,

sportcomplexen en de golfbaan van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh.

Voorburg-west

De historische weg vanuit Rijswijk over de strandwal naar Voorburg en Leidschendam is nu nog goed herkenbaar: Geestbrugweg - Prinses Mariannelaan - Parkweg - Oosteinde en de parallel gelegen Westeinde - Oosteinde in Voorburg. De ouderdom van de bebouwing (delen in Rijswijk en Voorburg) langs deze weg is goed afleesbaar. De strandwal wordt aan de noordzijde begrenst door de Broeksloot, de Vliet vormt nog steeds de zuidelijke scheiding van de strandwal. Aan de overzijde van de watergangen lagen aan de noordoostzijde de Binckhorstpolder en aan de zuidoostzijde de Tedingerbroekpolder.

Tussen de twee waterlopen ontstond langzamerhand de bebouwing aan weerszijden van de Prinses Mariannelaan. Het noordelijk deel, grenzend aan de Broeksloot, is een duidelijk woongebied met eengezinswoningen uit de jaren '30. De bebouwing in en in directe omgeving van het plangebied kenmerkt zich door lange bouwstroken bestaande uit woningen in twee lagen en kap.

In het midden gedeelte bevindt zich een deel van het rijksmonument park en tuinmuur Arentsburgh. Het park heeft een openbaar karakter. Geheel in het midden bevindt zich en groen terrein, in gebruik als trapveldje.

In het smalle midden/zuidelijke deel, grenzend aan de Vliet, bevinden zich volkstuinen. Het gehele midden en zuidelijk deel van het plangebied heeft een groen karakter. De ruimtelijke kwaliteit aan de zuidzijde van het plan is gelegen in de belevingswaarde van de Vliet met groene Vlietrand. Tussen de Vliet en de Prinses Mariannelaan ligt het complex van het Reinier de Graaf Ziekenhuis

Binckhorst

De hoofdstructuur wordt in de eerste plaats gevormd door de voornaamste wegen: de Binckhorstlaan, de Maanweg en de Mercuriusweg. De Binckhorstlaan en de Mercuriusweg (zijde Neherkade) maken in Binckhorst Noord deel uit van de Centrumring. De Binckhorstlaan vormt in de huidige situatie samen met de Maanweg de verbinding tussen het stadscentrum en het snelwegennet en heeft daardoor een zware doorstroomfunctie. De Binckhorstlaan is tevens de ontsluiting voor alle deelgebieden van de Binckhorst: hierdoor maakt het deel uit van een fijnmazig stedelijk weefsel.

Een tweede structuurbepalend element is de as bestaande uit het 14^{e} eeuwse kasteel Binckhorst, een beschermd rijksmonument, de begraafplaats St. Barbara en het daar tussen gelegen woningcomplex uit 1949. Het groene karakter van deze as geeft het middengebied van de Binckhorst een eigen identiteit en verdeelt het uitgestrekte gebied in twee delen.

In de huidige situatie heeft de Binckhorst een tamelijk monofunctioneel karakter van bedrijventerrein met een enorme differentiatie aan bedrijvencategorieën en fysieke uitstraling zonder dat hier een evenwichtige hoofdstructuur aan ten grondslag ligt.

In de laatste decennia zijn op diverse plekken bedrijven vervangen door kantoren. In het zuidoostelijke deel van de Binckhorst is een geheel nieuw kantorengebied ontstaan rond het Maanplein en de Regulusweg. Binckhorsthof, het voormalige kantoor van de Luchtmachtstaf uit 1981 behoort tot een van de 'oudere' kantoorpanden.
Aan de Melkwegstraat bevinden zich langgerekte bedrijfshallen uit de jaren 50. In dit gebied is ook het markante bedrijfsgebouw van verffabriek Vos gevestigd. Daarnaast ligt de haven met enkele watergebonden bedrijven en een jachthaven.

De zone tussen de Binckhorstlaan en de Trekvliet kent een zeer grote kaveldiepte waardoor sommige bedrijven alleen via doodlopende straatjes zijn te bereiken. De laatste jaren zijn hier het bedrijfsverzamelgebouw BinckTwins en een kantoor gebouwd.

Het karakter van het noordwestelijke deel werd voornamelijk bepaald door autodemontage bedrijven die inmiddels het gebied hebben verlaten. Een opvallend element is de huisvuiloverslag die aan de Trekvliet is gelegen. Daarnaast vinden we hier ook enkele karakteristieke gebouwen van de voormalige gasfabriek uit 1905-1907 die zijn aangemerkt als rijksmonument en de voormalige Centrale Werkplaats van de PTT uit 1932. Kenmerkend is de voormalige gashouder aan de Poolsterstraat.

De Binckhorst heeft twee gezoneerde terreinen, die rond het spooremplacement en die rond de beton- en asfaltcentrales. Milieugevoelige functies zijn binnen de geluidscontouren niet mogelijk.

De meeste andere milieuhinderlijke bedrijven zijn in het noordwestelijke deel van de wijk te vinden.

2.5.2 Verkeer en infrastructuur

In de huidige situatie wordt de Centrale zone van Den Haag vanaf de snelweg ontsloten via de Utrechtsebaan en voor een deel voor verkeer uit de Rotterdamse richting, via de Haagweg / Rijswijkseweg. De afslag vanaf de Utrechtsebaan bij Voorburg en de routes over de Maanweg / Binckhorstlaan zijn hierin belangrijk.

Knooppunt Ypenburg en Vlietzone

In de Vlietzone ligt knooppunt Ypenburg. Dit is de knoop waarin rijksweg A4 (Amsterdam - Bergen op Zoom) is aangesloten op rijksweg A13 (Den Haag – Rotterdam) en waarin deze rijkswegen zijn aangesloten op het regionale wegennet. De knoop bestaat uit de hoofdrijbaan van de A4 (met tenminste 2 rijstroken per richting) en verbindingsbogen tussen de A4 en de A13. Deze bogen (met 3 rijstroken per richting) sluiten aan op de secundaire rijbaan van de A4 tussen het Prins Clausplein en de Plaspoelpolder. De A4 is via het knooppunt Prins Clausplein aangesloten op de A12 (Den Haag - Duitsland).

De huidige ontsluiting van Rijswijk en de Centrale Zone van Den Haag voor het gemotoriseerd verkeer vanaf het rijkswegennet vindt plaats via knooppunt Ypenburg en daarvandaan via de Laan van Delfvliet en vervolgens over de Laan van Hoornwijck en de Haagweg (Rijswijk). Daarnaast vormt de Laan van Hoornwijck de verbinding tussen de wijk Ypenburg/Nootdorp aan de ene zijde en Rijswijk en de Centrale Zone van Den Haag aan de ander zijde. De Laan van Hoornwijck is ook een verbinding van de wijk Ypenburg en Nootdorp met het hoofdwegennet (met name van en naar de A4). De Laan van Hoornwijck verzorgt dan ook zowel de lokale verkeersstroom als de verkeersstroom van en naar het hoofdwegennet.

De Laan van Hoornwijck ontsluit de bedrijventerreinen Park Hoornwijck en 's-Gravenmade, respectievelijk via de Laan van Zuid Hoorn en de Laan van 's-Gravenmade. In beide gevallen via een met verkeerslichten geregelde kruising. Daarbij is de Laan van 's-Gravenmade ook de ontsluiting het familiepark Drievliet voor het autoverkeer. Via de Laan van 's-Gravenmade rijden de bezoekers naar en vanaf het parkeerterrein van Drievliet dat gelegen is ten zuidoosten van het park. Via de Laan van 's-Gravenmade hebben de bezoekers ook een looproute van en naar de tramhalte op de Laan van Hoornwijck en wordt aangesloten op de fietsroutes.

Over de Laan van Hoornwijck rijden tramlijn 15 (Den Haag Centraal – Nootdorp) en buslijn 33 en N5. De tram heeft een vrije baan in middenligging. De bus heeft een halte op de Laan van Hoornwijck.

De Laan van Hoornwijck is ook een hoofdroute voor de fietsers tussen de wijk Ypenburg/Nootdorp en Rijswijk en de Centrale Zone van Den Haag

Aan de noordwestelijke zijde wordt de Vlietzone ontsloten door de Westvlietweg/Jan Thijssenweg en de Laan van Hoornwijck. Vanuit Leidschendam-Voorburg vormt de Fonteynenburghlaan en aansluitend de Oude Tolburg de verbinding over de Vliet tussen Voorburg en de Vlietzone. Via de Westvlietweg/Jan Thijssenweg is er voor het langzaam verkeer ook een ontsluiting van Familiepark Drievliet.

In de Vlietzone is geen betaald parkeren ingevoerd. Op de bedrijventerreinen Park Hoornwijck en 's-Gravenmade vindt parkeren grotendeels op eigen terrein plaats en is er beperkt ruimte voor het parkeren van auto's op de openbare weg. Langs de Laan van Hoornwijck zijn geen parkeerplaatsen aanwezig. Wel is er parkeerruimte op de zogeheten N-kavel, een onbebouwd terrein tussen de Laan van Hoornwijck en het knooppunt Ypenburg, bedoeld voor kantoren en bedrijven, maar in gebruik als Park and Ride en als parkeerterrein voor werknemers en bezoekers van Park Hoornwijck.

Familiepark Drievliet heeft een afgesloten parkeerterrein met een maximale capaciteit van circa 1000 voertuigen. Voor het parkeerterrein van Drievliet geldt wel dat er betaald moet worden voor het parkeren.

Voorburg-west

In Voorburg-west, het gebied omsloten door de gemeentegrens met Den Haag, de spoorlijn, de Vliet en de Trekvliet, is de Prinses Mariannelaan de belangrijkste ontsluitingsweg. Via de Binckhorstlaan staat de Prinses Mariannelaan in verbinding met de Binckhorst en de centrumring van Den Haag. Via de Westenburgstraat sluit de Prinses Mariannelaan aan op de zuidoostelijke hoek van de Binckhorst en via de Maanweg op de op-/afrit Voorburg van de A12. Via de Geestbrug sluit de Prinses Mariannelaan direct aan op het Rijswijkse wegennet. In de andere richting sluit deze weg onder het spoor door aan op

de Parkweg richting Voorburg Centrum en verder. De Prinses Mariannelaan verzorgt zowel de verbinding tussen Voorburg-centrum en Rijswijk-centrum als de ontsluiting van de aanliggende buurten. De Fonteynenburghlaan vormt een verbinding van Voorburg-West met de Vlietzone.

Al deze wegen in Voorburg–west zijn ook de belangrijke routes voor de fiets in dit gebied. Daarnaast is de Hoekweg een schakel in de doorgaande fietsroute tussen Ypenburg en de Centrale Zone van Den Haag, het Trekfietstracé. Daarvan is op Haags grondgebied de Trekweg al als fietsstraat ingericht en zal de route in de Vlietzone nog een vervolg krijgen.

Over de Prinses Mariannelaan rijdt buslijn 23 (Scheveningen - Kijkduin). In de straat liggen tramrails die niet in het exploitatienetwerk op zijn genomen.

In grote delen van Voorburg–west is gereguleerd parkeren ingevoerd middels een blauwe zone. Tussen de Binckhorst en de Prinses Mariannelaan mag zonder vergunning op werkdagen maximaal een uur worden geparkeerd. Ten zuiden van de Prinses Mariannelaan tussen A12 en Fonteynenburglaan op weekdagen maximaal 2 uur. In Voorburg-west is er in over het algemeen sprake van parkeren op de openbare weg.

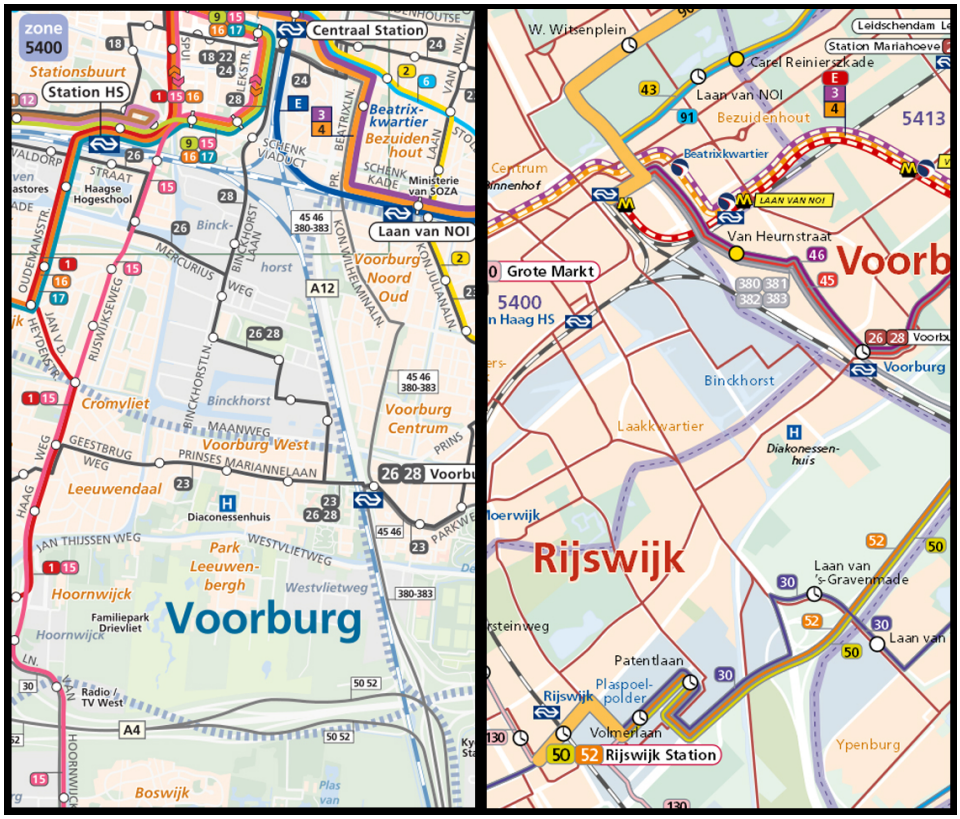
Binckhorst

Door de barrières die de A12, de spoorlijnen en de Trekvliet vormen kent de Binckhorst een beperkt aantal routes om het gebied in en uit te rijden, namelijk de Binkhorstlaan, de Maanweg en de Mercuriusweg. In de Binckhorst is de route Maanweg-Binckhorstlaan een hoofdroute voor het autoverkeer. De wegvakken hebben verschillende functies. Zo vormen deze wegvakken de verbinding van de centrumring met het rijkswegennet via de op-/afrit Voorburg (A12) maar ook met het lokale wegennet in Rijswijk en Voorburg. Deze wegvakken zijn echter ook van groot belang voor de lokale ontsluiting van de Binckhorst. Daarnaast is het noordelijke deel van de Binckhorstlaan onderdeel van de Haagse centrumring en is de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg de onderlinge verbinding van twee wegvakken van de centrumring (Neherkade en Binckhorstlaan/Lekstraat). Daarnaast zijn er enkele wegvakken zoals de Regulusweg, Zonweg en Wegastraat die primair een gebiedsontsluitende of erfontsluitende functie hebben maar die ook door doorgaand verkeer worden gebruikt. Langs al deze wegen zijn parkeerplaatsen op de openbare weg aanwezig en zijn er in-/uitritten die er op aansluiten.

Door de Binckhorst loopt de doorgaande fietsroute tussen het centrum van Den Haag en Voorburg/Ypenburg via de Binckhorstlaan en de route tussen Laakhaven en het centrum van Voorburg (via de Mercuriusweg, Wegastraat en de Regulusweg). Daarnaast is de Binckhorst zelf een gebied met een groot aantal arbeidsplaatsen dat veel fietsverkeer genereert. Door de barrières die de A12, de spoorlijnen en de Trekvliet vormen zijn de fietsrelaties geconcentreerd op enkele routes. Dit zijn: de Binkhorstlaan, de Regulusweg en de Mercuriusweg. Langs de Binckhorstlaan, Mercuriusweg en de Regulusweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig.

Over de Binckhorstlaan rijden de buslijnen 26 (Voorburg-Kijkduin) en 28 (Voorburg – CS).

In de gehele Binckhorst is het mogelijk om op de openbare weg te parkeren. In de Binckhorst zijn op dit moment ongeveer 2.280 openbare parkeerplaatsen. Daarvan zijn er ongeveer 100 gereguleerd in het plangebied gebied in enkele kleinere deelgebieden. Rond de woningen aan de Vestaweg en Binckhorstlaan geldt op werkdagen een vergunningsregeling. In een drietal straten (Saturnusstraat, Noorderkroonstraat en Maanweg) zijn een aantal parkeerplaatsen gereguleerd. De bezetting van de parkeerplaatsen op de openbare weg is overdag hoog; uit een meting eind 2011 blijkt een parkeerdruk van 98% overdag. In de nachtperiode is de parkeerdruk zeer laag, aangezien de Binckhorst op dit moment vooral een werkgebied is. De bezetting was in 2011 in de nachtperiode 23%. Dit duidt op een intensief gebruik door de werknemers en bezoekers van de in de Binckhorst gevestigde bedrijven en organisaties. Een aantal kantoren en bedrijven heeft parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het parkeren op eigen terrein door werknemers en bezoekers en de sturing daarmee op het autogebruik is leidend geweest voor het verlenen van bouwvergunningen in de afgelopen decennia (Kadernota Parkeerbeleid 1992, Nota Parkeerkader 2010-2020) en voor het aangaan van overeenkomsten voor het gebruik van terreinen in het gebied voor het parkeren door werknemers.



lijnennet HTM 2013 *lijnennet Veolia 2013*

2.5.3 Natuur en landschap

Vlietzone

Het gebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Evenmin is het aangewezen tot beschermd natuurmonument.

In de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur wordt het plangebied doorsneden door een lijn waarlangs een versterking van de groen-blauwe verbindingen, een slinger van natuur- en recreatiegebieden tussen de stedelijke gebieden rond Den Haag, geambieerd wordt.

De Provincie Zuid-Holland heeft op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie en de bijbehorende Verordening Ruimte vastgesteld. Onderdeel van de Verordening is Artikel 14 Landgoedbiotoop. Hierin wordt de bescherming van historische buitenplaatsen en landgoederen geregeld.

Voorburg-west

Het gebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het park Arentsburgh-Hoekenburg is een rijksbeschermd monument.

Binckhorst

De begraafplaats Sint Barbara vormt een belangrijke groene enclave in het gebied. De Broeksloot vormt, als onderdeel van de Laakzone, een belangrijke ecologische verbindingszone aan de zuidzijde van het gebied op de grens met de gemeente Leidschendam-Voorburg.

2.5.4 Water

Vlietzone

In het gebied ligt een klein deel van de Vliet, de waterverbinding tussen Leiden en Rotterdam. Rondom de landgoederen liggen waterlopen welke onderdeel zijn van de waterhuishouding van de Tedingerbroekpolder en de Hoge Broekpolder.
Het tracé van de boezemkade loopt over de gemeentegrens Den Haag - Rijswijk door de Molensloot. Deze sloot vormt de scheiding tussen de twee polders. Het zomerpeil van de Tedingerbroekpolder is

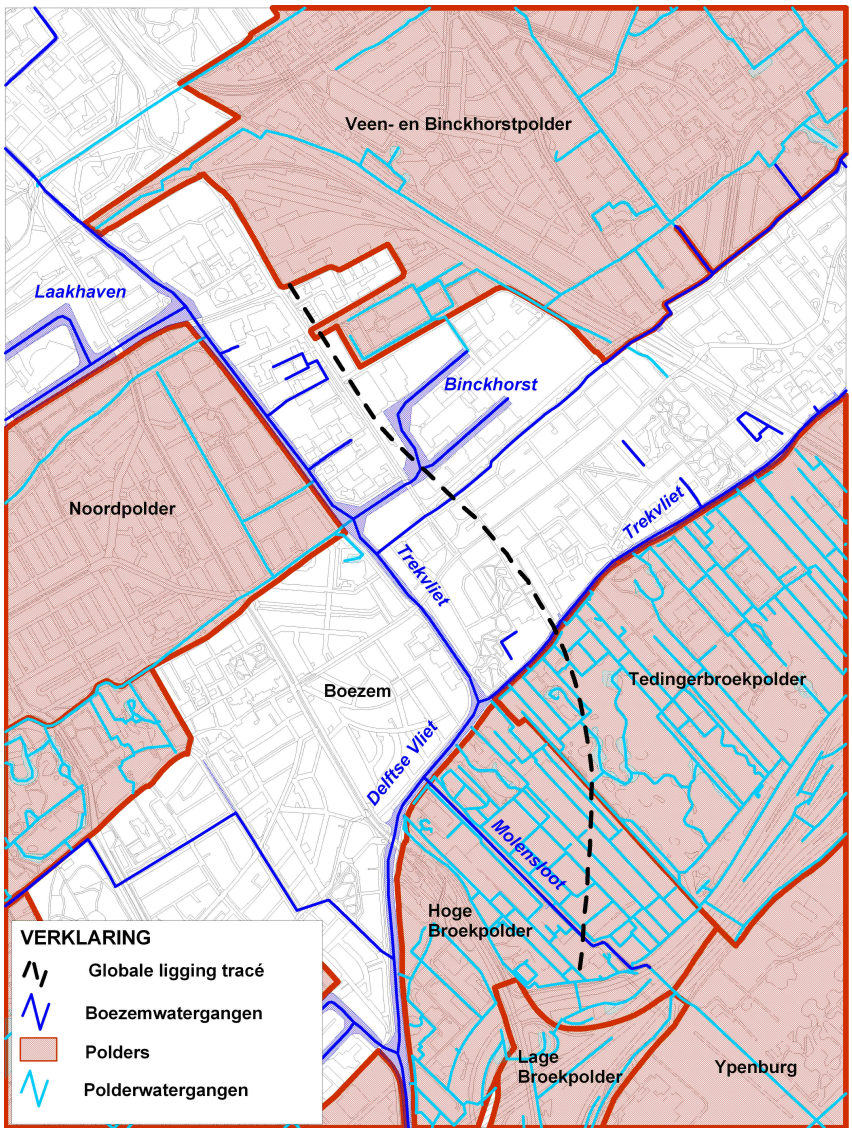
NAP -1,77 m, het winterpeil NAP -1,93 m. dat van de Hoge Broekpolder bedraagt zomers -1.65m NAP en in de winter -1.70m NAP

Voorburg-west

Ook in dit gebied ligt de Vliet, de waterverbinding tussen Leiden en Rotterdam. Het gedeelte van de Trekvliet dat onderdeel uitmaakt van de Haagse corridor tussen het 'oude' Den Haag en de Vinexwijken maakt eveneens onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Binckhorst

Het oostelijke deel van de Binckhorst maakt deel uit van de Veen- en Binckhorstpolder. Het overige deel maakt onderdeel uit van het boezemgebied. Het tracé van de boezemkade dat dwars door het gebied loopt, vormt de scheiding tussen het boezemgebied en het poldergebied, de Veen - en Binckhorstpolder. Op de afbeelding hieronder is de huidige waterhuishouding weergegeven.



Het boezemgebied wordt begrensd door de boezemkade, de Haagse Trekvliet en aan de zuidzijde de Broeksloot. De diverse insteekhavens in het gebied staan in open verbinding met de Haagse Trekvliet. Het boezempeil is NAP -0,42 m. Het zomerpeil van de Veen- en Binckhorstpolder is NAP -1,32 m, het winterpeil NAP -1,38 m. De waterstructuur in het poldergebied bestaat uit twee strengen die samen komen bij de lange duiker onder het spoor en de A12 Den Haag - Utrecht.

2.5.5 Bodem

Vlietzone

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat de bovengrond (0,0-0,5 m-maaiveld) in het plangebied licht verontreinigd is met kwik, zink en PAK (teerachtige stoffen). De ondergrond (0,5-2,0 m-maaiveld) is gemiddeld niet verontreinigd. Enkele kleine stukken van de Vlietzone vallen echter niet binnen de bodemkwaliteitskaart. Voor die delen van het plangebied waar in de toekomst nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op het aspect bodem.

Voorburg-west

Uit het bodemloket blijkt dat in Voorburg-west enkele reeds gesaneerde gronden aanwezig te zijn. Voor het grootste deel is het gebied echter onverdacht. Voor het ondergrondse gedeelte geldt dat de tunnel op een zodanige diepte ligt dat de grond waarin de tunnel gerealiseerd wordt als onverdacht kan worden aangemerkt.

Binckhorst

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat de bovengrond (0,0-0,5 m-maaiveld) in het plangebied licht verontreinigd is met kwik, zink en PAK (teerachtige stoffen). De ondergrond (0,5 - 2,0 m -maaiveld) is gemiddeld niet verontreinigd. Enkele kleine stukken van de Vlietzone vallen echter niet binnen de bodemkwaliteitskaart. In deze gebieden is geen grondverzet mogelijk op basis van de bodemkwaliteitskaart. In paragraaf 4.8 Bodem wordt nader ingegaan op het aspect bodem.

2.5.6 Kabels en leidingen

Het plangebied wordt op twee plaatsen doorsneden door planologisch relevante kabels en leidingen. In de Vlietzone en in de Binckhorst liggen hogedruk gasleidingen.

Vlietzone

Ten noordwesten van het bedrijvengebied aan de Laan van Gravenmade ligt een hoge druk gasleiding.

Voorburg-west

In Voorburg-west liggen geen planologisch relevante kabels en leidingen

Binckhorst

Het plangebied Binckhorst is grotendeels voorzien van een gemengd rioolstelsel. De strengen van het gemend rioolstelsel monden uit in het hoofdriool in de Binckhorstlaan waarin het rioolwater in westelijke richting wordt afgevoerd. In het gebied bevinden zich drie riooloverstorten waar, in extreme neerslagsituaties, rioolwater uitstroomt in de boezem (havenbekken en Haagse Trekvliet).

In het deel van het poldergebied tussen de begraafplaats en Regulusweg (langs spoorlijn Den Haag - Utrecht) bevindt zich een gescheiden stelsel. Het hemelwaterafvoerstelsel sluit aan op de duikerverbinding tussen de begraafplaats en de Regulusweg. Het vuilwater afvoerstelsel sluit aan op het gemengde rioolstelsel.

Binnen dit deel van het plangebied ligt een hogedruk gasleiding van 80-Bar van de Gasunie alsmede een hoogspanningsleiding van Tennet.

2.6 Functionele structuur

De beschrijving van de functies heeft betrekking op het plangebied en de directe omgeving.

2.6.1 Agrarisch

In de Vlietzone komen hier en daar agrarische functies voor. Het gaat daarbij niet om grootschalige landbouwactiviteiten in de vorm van (intensieve) veeteelt of tuinbouw.

2.6.2 Wonen

Vlietzone

Het deel van de Vlietzone tussen de Rijswijkse Hoornwijck en de A12/Utrechtsebaan heet Vlietbuurt. Het plangebied is een extensief bebouwd gebied. De woningen die langs de Jan Thijssenweg en de Westvlietweg staan zijn vrijstaande woningen en eengezinswoningen en dateren grotendeels uit de bouwperiode van vòòr 1930. Op een aantal tweelaagse woningen zijn dakopbouwen gerealiseerd. De woonbuurt Park Leeuwenbergh ligt net naast het plangebied.

Voorburg-west

In het plangebied Rotterdamsebaan ligt de woonwijk Voorburg-west. De woningen die rond 1930 zijn gebouwd bestaan voor een deel uit twee en drie onder een kap woningen en rijtjeswoningen in bouwstroken bestaande uit twee bouwlagen en kap. Het zijn voornamelijk eengezinswoningen.

In de voormalige tuinen van villa Arentsburgh (Effatha) is het appartementencomplex Nieuw Hadriani gerealiseerd. Aan de Arentsburghlaan is een appartementencomplex gerealiseerd.

Binckhorst

Het wonen is momenteel ten opzichte van de bedrijvigheid een zeer ondergeschikte functie. Naast het wooncomplex tussen de Binckhorstlaan en de Vestaweg zijn er in het uiterste noordwesten enkele woonpanden bij de voormalige gasfabriek. Langs de Trekvliet liggen op enkele plaatsen woonboten.

2.6.3 Kantoren, bedrijven en detailhandel

Vlietzone

Aan de Laan van 's-Gravenmade is een aantal bedrijven, kantoren en bedrijfsruimten met kantoren gevestigd alsmede een grootschalige detailhandelsvestiging. De locatie die onderdeel uitmaakt van het kantoren- en bedrijvenpark Hoornwijck, is ontsloten via de Laan van Hoornwijck. Aan het eind van deze laan is de toegang van het parkeerterrein van Drievliet gesitueerd.

Aan de Westvlietweg is een motorbrandstofverkooppunt en een terrein waarop een aantal bedrijfsunits zijn gelegen.

Voorburg-west

Op de Prinses Mariannelaan nabij de Geestbrug is enige detailhandel en dienstverlening gevestigd. Er zijn geen bedrijven, kantoren en dienstverlening in de rest van de woongebieden aanwezig.

Binckhorst

De kantoren zijn vooral geconcentreerd rond het Maanplein en de Regulusweg. Daarnaast zijn er diverse kantoren verspreid langs de Binckhorstlaan.

Het terrein kent een grote variëteit aan bedrijven. Er is sprake van een zekere dominantie van autobedrijven en daaraan gelieerde voorzieningen. Enkele clusters met autosloperijen zijn of worden ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan uitgeplaatst.

Aparte vermelding verdienen de watergebonden bedrijven waartoe de grootschalige asfalt- en betoncentrales aan de Binckhorsthaven en de huisvuiloverslag aan de Trekvliet behoren.

Vooral in het noordelijke deel, maar ook rond de haven bevinden zich veel bedrijven in de hogere hindercategorieën. Deze bedrijven leggen beperkingen op aan vestiging van milieugevoelige functies in het gebied.

Een positieve ontwikkeling is het gebruik van diverse oude panden zoals de voormalige Caballerofabriek, de PTT-panden (Bink 36) en de Anthony Fokkerschool voor creatieve bedrijven. Op diverse plekken wordt gewerkt met tijdelijke initiatieven in leeggekomen bedrijfsruimten. Zo is er inmiddels een in- en outdoor golfcentrum en een woonstore.

Winkelvoorzieningen zijn nu voor een belangrijk deel gevestigd langs de doorgaande routes als Binckhorstlaan en Maanweg. Het betreft hier vooral grootschalige winkels in bouwmaterialen en woninginrichting.

2.6.4 Horeca

Vlietzone

Aan de Jan Thijssenweg 15-16 is een horecavestiging gelegen (Chinese Muur).

Voorburg-west

In het plangebied in Voorburg-west zijn geen horecagelegenheden gevestigd.

Binckhorst

Langs de Maanweg en de Binckhorstlaan zijn enkele snackbars gevestigd. Op de hoek van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg is een vestiging van het drive-in restaurant McDonalds.

2.6.5 Maatschappelijk

Vlietzone

Aan de Laan van Hoornwijck is de scoutinggroep Dorus Rijkers gevestigd. Net buiten het plangebied huisvest de villa aan de Jan Thijssenweg 13 een psychiatrisch instituut en is aan de Westvlietweg 115 het Buitengoed Dorrepaal met een organisatie voor (jong)volwassenen met een verstandelijke beperking gelegen.

Voorburg-west

Aan de Fonteynenburghlaan ligt een van de vestigingen van het Reinier de Graaf Ziekenhuis, het Diaconessenhuis. Verder zijn er aan deze straat een huisartsenpraktijk en het wijkcentrum Agora gevestigd.

Binnen de woonbebouwing zijn een tandartsenpraktijk en een huisartsenpraktijk gevestigd.

Binckhorst

In de Binckhorst zijn enkele opleidingsinstituten en kerkgenootschappen gevestigd. De Begraafplaats St. Barbara ligt midden in de Binckhorst achter het wooncomplex aan de Vestaweg.

2.6.6 Cultuur en ontspanning

Vlietzone

Aan de Westvlietweg is het attractiepark Drievliet gelegen. Drievliet is een familiepretpark dat jaarlijks circa 350.000 bezoekers ontvangt, vooral uit de regio Den Haag. Het pretpark dateert van 1951. De entree en de verkeersontsluiting van het parkeerterrein ligt aan de Laan van 's-Gravenmade.

Voorburg-west

Binnen het plangebied zijn in Voorburg-west geen cultuur en ontspanningsaccommodaties gevestigd.

Binckhorst

Zowel aan de Binckhorstlaan 36 "Binck36" als de Binckhorstlaan 251 "De Fokker Terminal", zijn evenementenorganisaties gevestigd.

2.6.7 Sport en recreatie

Vlietzone

Het terrein van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh is binnen het plangebied gelegen.

Voorburg-west

Tussen het park Arentsburgh en de woonbebouwing aan de Arentsburghlaan en het terrein van het Reinier de Graaf Ziekenhuis is op het voormalige landgoed Hoekenburg een volkstuincomplex van bijna 2 hectaren gelegen.

Binckhorst

Het water van de Trekvliet wordt gebruikt door een roeivereniging. Aan de Broeksloot is een scoutinggroep gevestigd. De Binckhorsthaven functioneert ook als jachthaven.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer. In het geldende beleidskader zijn twee soorten beleid te onderscheiden: ruimtelijk en sectoraal beleid. De eerste paragraaf 'Ruimtelijk beleid' behandelt het ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna volgt de paragraaf 'Sectoraal beleid', waarin het specifieke beleid voor een bepaald thema uiteen wordt gezet. Voor het voorliggende bestemmingsplan Rotterdamsebaan zijn de thema's die in de onderstaande paragrafen worden behandeld van toepassing.

3.2 Cultureel erfgoed

3.2.1 Cultuurhistorische waarde

3.2.1.1 Rijks- en Provinciaal beleid

Rijksbeleid

In november 2009 stemde de Tweede Kamer in met de moderniseringsplannen voor de monumentenzorg van de minister van OC&W (MoMo). Een van de drie grote veranderingen is het meewegen van de cultuurhistorische belangen in de ruimtelijke ordening. Per 1 januari 2012 is daarom het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd en is de gemeente verplicht in een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. Doel hiervan is om meer vorm en inhoud te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Dat betekent dat een onderzoek moet worden verricht naar de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en dat daar conclusies aan moeten worden verbonden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of stadsgezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

Een ander speerpunt is herbestemming. In het architectuurbeleid 2009-2012 beschouwt het rijk het als een van de drie speerpunten dat waardevolle gebouwen en gebieden die hun functie verliezen een nieuwe functie krijgen.

Een derde verandering is het vereenvoudigen van de procedures. Vanaf 1 januari 2012 zijn bouwactiviteiten als genoemd in Bijlage II artikelen 2 en 3 Besluit omgevingsrecht (Bor) vergunningsvrij in een beschermd stadsgezicht. Het gat daarbij om inpandige veranderingen of bouwwerkzaamheden aan de achterkant van het hoofdgebouw, loodrecht op de achtergevel, wanneer dit niet naar openbaar toegankelijk gebied is gekeerd.

Provinciaal beleid

Voor de provincie is het cultureel erfgoed van grote betekenis voor de kwaliteit van de leefomgeving. Instandhouding hiervan draagt bij aan versterking van deze kwaliteit. De inpassing en het gebruik van cultureel erfgoed als uitgangspunt bij planvorming en ontwerp voor ruimtelijke plannen staat daarbij voorop. Het provinciale beleid is vooral gericht op het beschermen van het cultureel erfgoed voor zover dit is vastgelegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Deze is door de provincie Zuid-Holland in 2005 vastgesteld. In de CHS zijn de kenmerken en waarden van landschap, nederzettingen en archeologie aangegeven. Het plangebied is in de CHS aangemerkt als landschap met een zeer hoge waarde. Daarbij behoort het beschermen of versterken van de molenbiotoop als deelbelang. Nabij het

plangebied is de rijksbeschermde Laakmolen gelegen met als vrijwaringszones een molenbiotoop die voor een klein deel binnen het plangebied valt. Zie 3.3.2 Provinciaal beleid.

Verder is bepaald dat voor beschermde stads- en dorpsgezichten in het bestemmingsplan de bescherming en zo nodig versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden worden geregeld. Ook monumentale en karakteristieke objecten, waaronder MIP-objecten gelegen in deze gebieden dienen te worden beschermd.

Als een uitwerking van de CHS heeft de provincie in april 2010 de Regioprofielen Cultuurhistorie vastgesteld. De Provinciale Structuurvisie vormt samen met de Regioprofielen Cultuurhistorie het kader waarbinnen de provincie stuurt op cultuurhistorie en ruimtelijke ordening. De zestien 'Topgebieden Cultureel Erfgoed Zuid-Holland' zijn gebieden waar cultuurhistorische waarden in bijzondere mate én in onderlinge samenhang voorkomen. Het plangebied behoort niet tot een van de zestien topgebieden.

Gemeentelijk beleid Den Haag

De Structuurvisie Den Haag 2020 (blz. 16) benoemt vier grote troeven van Den Haag, een daarvan is de monumentale residentie. De structuurvisie beschrijft de beschermde stadsgezichten als zéér waardevol en geeft aan dat deze door goed beheer hun kwaliteit zullen moeten behouden. Het wil zeggen dat in ruimtelijke veranderingsprocessen in de stad bestaande cultuurhistorische waarden een volwaardige rol spelen. Het wil ook zeggen, dat de betreffende gebieden blijvend een betekenis hebben voor de identiteit en het karakter van de stad.

In paragraaf 2.4 is de cultuurhistorie van de wijk beschreven en zijn de nog resterende elementen, zoals deze zijn terug te vinden in het bebouwingsbeeld en de bebouwingsstructuur. In het plangebied bevinden zich een aantal rijksmonumenten zie 2.4.1.4. Het bestemmingsplan voorziet niet in een wijziging van deze elementen. In het plangebied is, waar de Rotterdamsebaan bovengronds ligt, slechts op twee plekken sprake van beeldbepalende bebouwing met een hoge ensemblewaarde. Deze bebouwing is aangegeven (zie 2.4.1.7) en zal in het bestemmingsplan als zodanig 'beschermd' worden.

3.2.1.2 Rijksbeschermd stadsgezicht

De Rotterdamsebaan maakt geen deel uit van een beschermd stadsgezicht.

3.2.1.3 Monumentale gebouwen

Wijziging van een rijks- of gemeentelijk monument is zonder een vergunning van burgemeester en wethouders verboden (artikel 11 van de Monumentenwet 1988 of artikel 9 van de Monumentenverordening Den Haag). In paragraaf 2.4.1.4 worden de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

3.2.2 Archeologie

3.2.2.1 Rijks en provinciaal beleid

Het belangrijkste doel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de bescherming van het bodemarchief door het reguleren van bodemverstorende activiteiten. Dit wordt gerealiseerd door archeologie een niet vrijblijvende plaats bij ruimtelijke processen te geven. Algemeen uitgangspunt is de aanwezige of te verwachten archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem te behouden of te ontzien. Waar bodemverstoring niet is te vermijden is het leidende principe: de verstoorder betaalt. In verband met dit principe regelt de wet ook de te volgen procedures en de financiering van archeologisch (voor)onderzoek en het eigendom en beheer van archeologische vondsten. Onder het nieuwe wettelijke regime zijn de provinciale taken aanvullend op die van rijk en gemeenten. Deze taken sluiten aan op de beleidspraktijk zoals deze de afgelopen jaren is ingevuld. Gelet op de bedoelingen van Malta en de consequenties van de nieuwe wet voor provincies, verschuift de beleidsinzet nog nadrukkelijker van toetsing op archeologische aspecten bij ruimtelijke plannen achteraf naar inbedding van deze aspecten vooraf, van alleen regels handhaven naar meedenken en van behoud van archeologische waarden sec naar behoud en benutting van deze waarden.

Verder bepaalt de wet dat bij de vaststelling van bestemmingsplannen archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

De belangrijkste bepalingen van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg zijn de volgende:

- Archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem behouden en beschermd te worden.
- De verantwoordelijkheid voor het archeologische erfgoed ligt bij de gemeenten, die – binnen de kaders van de wetgeving – dienen te beschikken over een gemeentelijke beleidsnota archeologie en een beleidskaart archeologie.
- Gemeenten kunnen archeologische randvoorwaarden opleggen aan omgevingsvergunningen en onfheffingsbesluiten. Het instrument hiertoe is het bestemmingsplan, waarin de archeologische monumentenzorg wordt geregeld en waarin het gemeentelijke archeologiebeleid wordt vertaald naar concrete eisen aan archeologisch onderzoek en aan de eventuele inpassing van archeologische waarden in planontwikkeling en -uitvoering. Het is ook mogelijk dat een vergunning of ontheffingsbesluit in het belang van de archeologische monumentenzorg niet wordt verleend.
- De initiatiefnemer van de bodemverstorende activiteit is financieel en operationeel verantwoordelijk voor het door de gemeente verplicht gestelde archeologische onderzoek en de eventuele inpassing van archeologische waarden in de planontwikkeling en –uitvoering (principe “de verstoorder betaalt”.).
- Elk archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd conform de vigerende versie van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie KNA) door een archeologisch bedrijf met een opgravingsvergunning.

Het provinciale beleid aangaande archeologie staat vermeld in de Stuctuurvisie: Visie op Zuid-Holland juli 2010. De provincie bezit een groot aantal cultuurhistorische en archeologische waarden die beschreven zijn in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Hierbij hoort de ambitie om deze archeologische waarden te beschermen. De CHS is te raadplegen via www.zuid-holland.nl/chs.

Provincie Zuid-Holland toetst bestemmingsplannen op het gebied van archeologie aan de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW), de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland en, voor zover van toepassing, lokale waardenkaarten.

De bevoegdheid voor besluitvorming over Archeologische Rijksmonumenten ligt bij de Minister van OC&W en wordt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed uitgevoerd onder toepassing van de Monumentenwet. Ontwikkelingen ter plaatse van het Archeologisch Rijksmonument zijn dus alleen mogelijk wanneer een monumentenvergunning is afgegeven door de minister. Deze vergunningenprocedure valt niet onder de omgevingsvergunning.

3.2.2.2 Gemeentelijk beleid Den Haag

Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) en een paraplubestemmingsplan Archeologie vastgesteld op basis van de jarenlange kennis en ervaring die door onderzoek en studie van het gemeentelijk grondgebied is opgedaan. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gemeentelijk archeologiebeleid is vertaald in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

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

1. Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemverstorende activiteiten dieper dan 50 cm onder maaiveld;
2. Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten.

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

Van initiatiefnemers van activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische waarde of verwachting wordt in het kader van vergunningverlening gevraagd om de archeologische waarde van het terrein dat door de bodemingreep verstoord wordt in voldoende mate vast te stellen. In gebieden waarvan de archeologische waarde al is vastgesteld wordt ook gekeken naar de mate van bedreiging van de archeologische waarden door het bouwplan. Als blijkt dat er sprake is van een bedreiging van behoudenswaardige archeologische resten, kunnen aan de uitvoering van de geplande bodemingreep voorwaarden worden verbonden, zoals:

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

In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet 1988). Dit houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag. De meldingsplicht leidt niet tot een bepaling in het bestemmingsplan.

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

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

Zie ook de 'Archeologische kaart Den Haag'.

3.2.2.3 Gemeentelijk beleid Leidschendam-Voorburg

De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Wassenaar en Voorschoten, samenwerkend in het Pact van Duivenvoorde, hebben een gezamenlijk archeologiebeleid ontwikkeld, dat is vastgelegd in de nota "Het bodemarchief ontrafeld" en op de beleidskaart archeologie (november 2008). In de nota wordt een globaal overzicht van het archeologische erfgoed van de pactgemeenten gegeven en zijn de beleidsregels ten aanzien van de omgang met het archeologische bodemarchief geformuleerd. De archeologische beleidskaart toont de globale archeologische verwachting per (soort) gebied met de daarbij behorende beleidsregels. Op de kaart wordt vermeld welke eventuele beperkende maatregelen van toepassing zijn en welk archeologisch onderzoek bij bodemverstorende activiteiten verplicht is gesteld.

Bescherming archeologische resten

Op de verbeelding van het bestemmingsplan worden bepaalde locaties weergegeven waarvan verwacht kan worden dat er archeologische resten aanwezig zijn en waarvoor bij een bodemverstoring in beginsel een archeologisch bodemonderzoek noodzakelijk is. Deze locaties worden met de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" aangegeven. Gebieden waarvan bekend is dat deze verstoord zijn of waarvan al in kaart is gebracht welke archeologische waarden in de grond aanwezig zijn, hebben geen extra bescherming in het bestemmingsplan gekregen en zijn uitgezonderd van de archeologische dubbelbestemming.

Voor gronden die worden aangeduid met een archeologische dubbelbestemming geldt dat er eerst bekeken moet worden of sprake is van een uitzonderingsgeval. Dit betreft dan voornamelijk ingrepen die zo kleinschalig zijn dat bodemonderzoek en een vergunning achterwege kunnen blijven. De uitzonderingsgevallen worden vermeld in de bouwregels bij het bestemmingsplan. Indien bouwactiviteiten en/of werkzaamheden niet onder deze uitzonderingsgevallen vallen, is onderzoek naar de mogelijke archeologische waarden verplicht. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, kan het college aan de bouwvergunning dan wel Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden voorschriften verbinden gericht op:

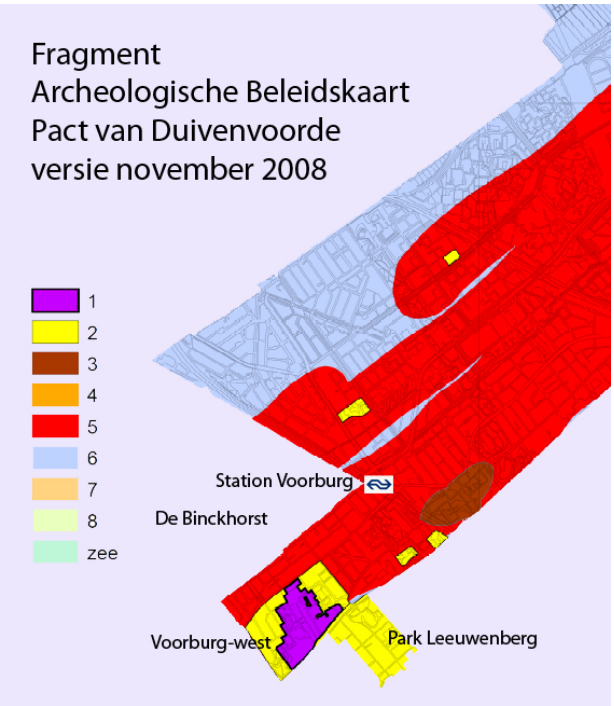
1. het treffen van maatregelen waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden,

2. het doen van opgravingen,
3. het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige die voldoet aan de eisen zoals gesteld in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.

In artikelen 32-34 van de bestemmingsregels is de bescherming van archeologische resten in de gemeente Leidschendam-Voorburg juridisch gewaarborgd.

Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart, toont globaal de archeologische verwachting en de daarbij horende vastgestelde archeologische beleidsregels. Op deze kaart staat aangegeven welke eventuele beperkende maatregelen van toepassing zijn in een bepaald gebied en welke vervolgstappen bij bodemingrepen verplicht zijn. De kaart is mede richtinggevend bij ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke plannen. De verschillende gebieden van de beleidskaart met de bijbehorende beleidsregels kunnen vervolgens ook worden opgenomen in de gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen. Zie ook achtergrondrapport Cultuurhistorie en Archeologie.



fragment archeologische beleidskaart

Archeologische gebieden binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg

Op de archeologische beleidskaart zijn, naast de topografie, 9 soorten gebieden met bijbehorende beleidsregels te onderscheiden. Van deze soorten gebieden komen er 3 voor in het plangebied Rotterdamsebaan, te weten:

Gebiedstype 1 (paars)
Beschermde archeologische Rijksmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen worden altijd afgewogen tegen het belang van de archeologische monumentenzorg, maar zijn hier in principe niet toegestaan. De Minister kan een Monumentenvergunning voor ruimtelijke ontwikkelingen verlenen (ex art. 14 lid 1 van de Monumentenwet 1988). Een vergunningaanvraag dient bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te worden gedaan.

Gebiedstype 2 (geel)
Terreinen van hoge en zeer hoge archeologische waarde. Dit zijn terreinen, die door de pactgemeenten als archeologisch (zeer) waardevol en behoudenswaardig zijn aangewezen. De terreinen die hiervoor in aanmerking komen zijn de gebieden die op de CHS Zuid-Holland met een hoge en zeer hoge waarde zijn weergegeven en/of die door de gemeenten als waardevol worden aangemerkt.

Ruimtelijke ontwikkelingen worden altijd afgewogen tegen het belang van de archeologische monumentenzorg belang, maar zijn hier in principe niet toegestaan. Het College van Burgemeester en Wethouders kan een omgevingsvergunning verlenen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat het bij deze terreinen altijd 'maatwerk' betreft wordt pas op basis van een archeologisch bureauonderzoek over het vervolgtraject besloten.

Gebiedstype 5 (rood)
Hoge verwachting voor de periode Neolithicum t/m Nieuwe tijd: Hollandveen op zand en rivierklei. Voor bodemingrepen en/of plannen met een oppervlak > 30 m2 en dieper dan 30 cm beneden maaiveld is een omgevingsvergunning benodigd. Voorafgaand aan het verlenen van de omgevingsvergunning dienen een archeologisch bureauonderzoek conform de KNA en enkele controleboringen naar de bodemgesteldheid van het plangebied te worden uitgevoerd. Ten behoeve van het bureauonderzoek dient tevens het bouwarchief te worden geraadpleegd. Bij het vaststellen van het oppervlak dient steeds uitgegaan te worden van het kadastrale perceel waarop de werkzaamheden mogelijk worden gemaakt. In plaats van het zetten van controle boringen naar de bodemgesteldheid mogen, indien voorhanden en diep genoeg gezet, ook de boorstaten van een verkennend bodemonderzoek t.b.v. milieu en/of grondwater gebruikt worden. Indien uit het bureauonderzoek blijkt dat het gebied een hoge verwachting heeft en uit de boringen een intacte bodem naar voren komt, dan volgt direct een proefsleuvenonderzoek of in uitzonderingsgevallen een archeologische begeleiding. Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbonden wordenn

3.3 Ruimtelijk beleid

3.3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) moeten gemeenten rekening houden met het Barro. Het Barro is is per 1 oktober 2012 gewijzigd. Siendsdien geldt dat langs de A4 een reserveringszone geldt, zoals is opgenomen in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

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

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvangstinstallaties, en het Kustfundament van belang.

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

Structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers

In de Rijksstructuurvisie is de besluitvorming van de MIRT verkenning Haaglanden vastgelegd (10 december 2012). Rijk, provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden zijn in 2008 gestart met de MIRT-verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020-2040 met als belangrijkste doel het waarborgen van de bereikbaarheid van de regio.

De volgende vijf vraagstukken staan geprioriteerd om vóór 2030 te worden aangepakt:

- Doorstroming A4 passage bij Den Haag (inclusief prins Clausplein)
- De ontsluiting van Haaglanden en Den Haag («Poorten en Inprikkers»)
- De OV-ontsluiting in de Centrale Zone
- De OV Corridor Den Haag - Rotterdam
- De OV Corridor Den Haag - Gouda

De eerste twee vraagstukken zijn onderdeel van de rijksstructuurvisie. Er zijn twee kansrijke alternatieven samengesteld, die via een integrale afweging hebben geleid tot een voorkeursalternatief. Het betreft een samenhangend pakket aan maatregelen en bestaat uit:

- De A4 Passage: Een nieuwe doorgaande hoofdstructuur op de A4 (in twee richtingen). Deze begint in noord-zuid richting na de aansluiting met de N14 en eindigt voor de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan.
- Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting Plaspoelpolder, aanpassingen op knooppunt Ypenburg (inclusief weefvakken A13) en het toevoegen van extra capaciteit op de A4 tussen de Prinses Beatrixlaan en de aansluiting Den Hoorn.
- N211: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met verbreding van de N211 tussen de aansluiting A4 en de N222 (Veilingroute), evenals het realiseren van drie ongelijkvloerse kruisingen op de N211 tot en met de kruising met de Erasmusweg.
- Prinses Beatrixlaan: Het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting met de A4 in combinatie met het ongelijkvloers maken van de twee kruisingen op het eerste deel van de Prinses Beatrixlaan en het aanpassen van de twee kruisingen op het tweede deel van de Prinses Beatrixlaan.
- N14: Het aanpassen van de aansluiting met de A4 en het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen.

Vlietzone

Binnen dit deel van het plangebied zijn naast de aanleg van de Rotterdamsebaan gedurende de planperiode geen nieuwe ontwikkelingen voorzien.

Voorburg-west

Binnen het plangebied zijn naast de aanleg van de Rotterdamsebaan gedurende de planperiode geen nieuwe ontwikkelingen voorzien.

Binckhorst

De gemeente Den Haag heeft gekozen voor een nieuwe aanpak van de Binckhorst om te komen tot een transformatie. Naast de aanleg van de Rotterdamsebaan en versterking van het ruimtelijk raamwerk (infrastructuur en openbare ruimte) faciliteert de gemeente initiatiefnemers met plannen die passen binnen dit ruimtelijk raamwerk.

3.3.2 Provinciaal beleid

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

Op 2 juli 2010 zijn de Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" vastgesteld. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende

kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdopgaven, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Ook de instrumenten die de provincie inzet, komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op kaarten (Ontwerp Functiekaart en Ontwerp Kwaliteitskaart), ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.'

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

Vlietzone

De Vlietzone heeft een belangrijke positie in de schakeling stad – land, als onderdeel van de corridor Vlietlanden – Midden-Delfland en als uitloop- c.q. groengebied van het stedelijk gebied Haaglanden. Een deel van de Vlietzone is ook onderdeel van de verbinding van de kust naar het Groene Hart. De Vlietzone blijft zo groen mogelijk en levert daarmee een bijdrage aan het inlopen van het tekort aan ruimte voor recreatie en groen rond het stedelijk gebied. Hier komt het karakter van Haaglanden tot uiting: een gebied waarin dynamische stedelijke gebieden en rustige woon- en recreatiegebieden op korte afstand van elkaar te vinden zijn. Het gebied wordt ontwikkeld tot een robuust, (openbaar) toegankelijk en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie, landgoederen en sport, (recreatief) verbonden met Midden-Delfland en Vlietlanden (Zweth-Vlietzone), voorzien van een daarbij passende stedelijke ontwikkeling, ontdaan van verrommeling en met een terughoudend vormgegeven, goed ingepaste infrastructuur. Een en ander zal worden uitgewerkt in een gebiedsperspectief, op te stellen door de gemeente Den Haag.

Landgoederenbiotoop

Er is sprake van landgoederen zoals bedoeld in artikel 14 van de Verordening Ruimte. Bestemmingsplannen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken voor gronden gelegen binnen de biotoop van de afzonderlijke historische buitenplaatsen welke zijn weergegeven op onderstaande kaart dienen de waarden van de landgoedbiotoop te beschermen, en waar mogelijk gericht te zijn op verbetering en versterking van de kwaliteit van het landgoed en zijn biotoop.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt voor gronden gelegen binnen de biotoop van een landgoed dient een beeldkwaliteitsparagraaf te bevatten, waarin het effect van deze ontwikkeling op de landgoedbiotoop wordt beschreven (zie 5.5 Beeldkwaliteit Vlietzone). Naast de analyse van de cultuurhistorische kwaliteiten en waarden van het landgoed dient deze paragraaf in te gaan op de wijze waarop de volgende kenmerken en waarden van de landgoedbiotoop beschermd of versterkt worden:

a. de buitenplaats, bestaande uit het hoofdhuis met bijgebouwen en het bijbehorende park of tuin, alsmede de functionele en visuele relaties tussen de verschillende onderdelen;
b. de structuur waaraan het landgoed bewust is gekoppeld, direct of door middel van zichtlijnen: een weg, een waterloop, of beide;
c. het panorama: de ontworpen zichtrelatie tussen het hoofdhuis en een deel van de openbare ruimte buiten de buitenplaats, bijvoorbeeld gezien vanaf een weg;
d. de zichtlijn: een nauw ingekaderde, ontworpen lijn, die van buiten de buitenplaats zicht geeft op het hoofdhuis en vice versa;
e. het blikveld: de vrije ruimte rondom de buitenplaats die nodig is om de buitenplaats te herkennen in het landschap.

Voor een beschrijving van de landgoedbiotopen in de Vlietzone zie paragraaf 2.4.1.6.

Voorburg-west

Voorburg-west wordt in de Verordening Ruimte niet aangegeven.

Binckhorst

Diverse locaties zullen in de planperiode van de Structuurvisie een andere functie krijgen. Dit past bij de ambitie voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat zoals de hoogstedelijke transformatieopgave beoogt. Dit gaat gepaard met een meer intensieve benutting van de ruimte waarbij rekening wordt gehouden met de ligging ten opzichte van het openbaar vervoernetwerk.

Molenbiotoop

De provincie heeft de molenbiotoop regelgeving opgenomen in de verordening ruimte en in de Provinciale Structuurvisie. Deze regelgeving dient in bestemmingsplannen te worden opgenomen. De molenbiotoop van de Laakmolen aan de Trekweg 102 in Den Haag valt deels binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied Rotterdamsebaan.

De uit 1621 daterende, maar bij herstel in 1699 grotendeels vernieuwde molen bemaalde tot 1938 de Noordpolder. De molen werd na brand in 1986 gerestaureerd en heeft nu de functie van waterververser voor het Laakkwartier. Vanwege de slechte biotoop staat de molen stil. Het eigenlijke maalwerk wordt nu gedaan door een elektrisch gemaal naast de molen.

Molenbiotoop regelgeving

In het gebied rondom een molen is een molenbeschermingszone ingesteld met een straal van 400 meter vanuit het middelpunt van de molen.

A. Binnen de straal van 100 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag geen bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek.

B. Binnen de straal van 100 tot 400 meter gerekend vanuit het middelpunt van de molen, moet voor wat betreft bebouwing en beplanting het volgende zijn geregeld:

- In het buitengebied mag de maximale hoogte niet meer bedragen dan 1/100 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 100 regel);
- In het stedelijk gebied mag de maximale hoogte van bebouwing/beplanting niet hoger zijn dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 30 regel).

Molen in stedelijk gebied

Tot de grens van het buitengebied geldt de 1 op 30 regel. De maximaal toegestane bebouwings-/beplantingshoogte op deze grens wordt in het buitengebied horizontaal doorgetrokken tot daar, waar op grond van de berekening voor het buitengebied een grotere hoogte kan worden toegestaan (1 op 100 regel, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek).

In situaties waarin de vrije windvang en het zicht op de molen reeds beperkt zijn door bebouwing is afwijking van bovengenoemd criterium mogelijk, mits de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder beperkt worden. De aanleg van de Rotterdamsebaan leidt niet tot een verdere verslechtering van de molenbiotoop van de Laakmolen.

3.3.3 Regionaal beleid

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor:

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

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

Voor de verschillende beleidssectoren worden de gemeentelijke programma's gemonitord en periodiek binnen Haaglanden op elkaar afgestemd. Dit geldt men name voor Kantoren, bedrijventerreinen, leisurevoorzieningen en detailhandel.

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

In het RSP worden de ambities samengevat in tien regionale investeringsprioriteiten. De regiogemeenten spreken hiermee de ambitie uit om door te groeien als internationaal concurrerende regio, als goed functionerend stedelijk netwerk en als regio die kwaliteit van leven biedt. De tien prioriteiten werken door in beleid en investeringen van het stadsgewest en de betrokken gemeenten. Enkele beleidsacties zijn van bijzonder belang voor dit bestemmingsplan:

1. Internationale stad: Binckhorst Den Haag
2. Duurzame mobiliteit
3. Regionale groenstructuur
4. herstructurering en intensiever gebruik van het stedelijk gebied.

ad. 1. Een internationaal profiel voor Nieuw Binckhorst, is een van de drie gebiedsontwikkelingen die nodig zijn voor een sterke Randstad.

Binnen de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Den Haag is de transformatie van de Binckhorst van puur bedrijventerrein tot gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik en met hoge bebouwingsdichtheid (Nieuw Binckhorst) één van de speerpunten. Nieuw Binckhorst ondersteunt Den Haag Internationale Stad, in aanvulling op de Internationale Zone: programmatisch onderscheidend vanwege het bereikbaarheidsprofiel en toekomstige karakter van het gebied, in het bijzonder geschikt voor internationaal opererende bedrijven. Binckhorst is door zijn ontwikkelpotentieel van 130 hectare, strategische situering in de Randstad, ligging nabij de binnenstad en intrinsieke (bereikbaarheids)kwaliteiten van het gebied een unieke kans voor Haaglanden om te zorgen dat Den Haag ook in de toekomst haar kwaliteiten als Internationale Stad vast kan houden en verder kan versterken.

ad. 2. Duurzame mobiliteit

Fietsbeleid

In de Haagse Nota Mobiliteit wordt het fietsbeleid voor de komende jaren geformuleerd en zal er worden voortgeborduurd op het in 'Fiets voorop' gepresenteerde uitgebreide en hoogwaardige stedelijke en regionale fietsnetwerk. Door de Binckhorst wordt een aantal snelle regionale fietsverbindingen gerealiseerd. Via de Binckhorstlaan en de oostelijke oever van de Trekvliet komen verbindingen tussen de Vlietzone en het Haagse centrum en dankzij de geplande aanleg van een fietsbrug over de A4 vanuit Ypenburg ontstaat daarmee een fietsroute vanuit Delft en Rotterdam-Centrum naar het centrum van Den Haag.

Openbaar Vervoer

Zowel Binckhorst Noord als Zuid zijn uitstekend gelegen in de directe nabijheid van de stations Den Haag HS, Den Haag Centraal en Voorburg. Door bebouwingsconcentraties binnen het totale programma Nieuw Binckhorst juist nabij deze stations te ontwikkelen wordt optimaal gebruik gemaakt van die openbaarvervoersknooppunten. Uitgangspunt is verder dat RandstadRail twee haltes in Nieuw Binckhorst krijgt op de nieuw te ontwikkelen hoogwaardige verbinding met de stations HS en CS en Delft (lijn 1): één halte in Binckhorst Noord en één halte in Binckhorst Zuid. Op langere termijn wordt mogelijk een tweede RandstadRaillijn doorgetrokken via de Binckhorst naar station Voorburg.

Het wegennet

Extra investeringen in het wegennet vinden selectief plaats. Voor uitbreiding van de wegcapaciteit hecht het Stadsgewest in het bijzonder belang aan de wegverbindingen die bijdragen aan een beter functioneren van de vier internationale economische pijlers. Het gaat in het bijzonder om verbeteringen in het nationale wegennet, zoals de A4 en de A12-corridor, en in het regionale wegennet zoals het Trekvliettracé (Rotterdamsebaan).

ad. 3. Het groen in Haaglanden moet sterk genoeg worden om de ruimtedruk vanuit de stedelijke

gebieden te weerstaan en beter te kunnen functioneren voor recreatie en natuur. Dit is een van de zeven dragende projecten voor een concurrerende ZuidVleugel. De Vlietzone is een belangrijk parklandschap binnen de regionale groenstructuur waarvoor een kwaliteitsimpuls noodzakelijk is.

ad. 4. herstructurering en intensiever gebruik van het stedelijk gebied

Om aan de groei van het aantal huishoudens te voldoen en de woningvoorraad kwalitatief op peil te houden zullen in de periode tot 2020 nog 75.000 tot 80.000 woningen gebouwd moeten worden. De ambitie is het programma zo veel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te realiseren binnen de invloedssfeer van de Stedenbaanstations en de haltes van RandstadRail en tramlijnen. Dat vraagt om herstructurering en intensivering van het ruimtegebruik op deze locaties. Binckhorst is een belangrijke ontwikkellocatie wonen en werken tot 2020.

Vlietzone

Groenstedelijke en suburbane grondgebonden woningen en appartementen zijn in Haaglanden schaarse luxeproducten. Dit betekent dat - om de regionale groenstructuur te ontzien - de locaties waar nog wel ruimte is om dergelijke woonmilieus te realiseren zo goed mogelijk hiervoor ingezet moeten worden. Rijswijk-Zuid en de A4/Vlietzone bieden hiervoor kansen.

In het gebied tussen A4 en Vliet is verstedelijking mogelijk mits minstens een derde van het gebied wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Meer is alleen mogelijk mits voor het overige de woon-en werkfuncties kunnen worden gerealiseerd waaronder de zoeklocatie voor watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van de Trekvliet. Langs de vliet wordt een groene recreatieve/ecologische zone gerealiseerd van circa 100 meter breed (in relatie tot de aanwezige landgoederen) en circa 500 meter ter hoogte van Park Leeuwenberg waarbinnen bij functiewijzigingen nieuwe kleinschalige bebouwing met een groene aankleding wordt voorgestaan.

Binckhorst

De aanwezigheid van zeer hoogwaardige woonmilieus en een dynamische culturele sfeer zijn voorwaarden voor een economische structuur waarin kennis en innovatie centraal staan. In Haaglanden moet een divers aanbod zijn van culturele voorzieningen, ontmoetingscentra, podia en moderne horeca. Om de kennisintensieve regionale economische structuur te laten gedijen, is het van belang dat daarvoor geschikte gebieden zich ontwikkelen tot trekkers van de internationale pijlers. Dat geldt in het bijzonder voor de Internationale Zone/World Forum en Binckhorst in Den Haag, ter versterking van de centrumfunctie voor vrede, recht en veiligheid.

3.3.4 Gemeentelijk beleid Den Haag

3.3.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020

Op 17 november 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Structuurvisie Den Haag 2020 - Wéreldstad aan Zee vastgesteld: de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020. De ambitie is om van Den Haag een 'Wereldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag te benutten: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie.

De structuurvisie gaat uit van een lichte groei van het aantal inwoners (nu ca 500.000) en een groei van het aantal arbeidsplaatsen in 2020. Dat betekent dat er ca 40.000 woningen moeten worden toegevoegd in de bestaande stad, door verdichting. In de structuurvisie wordt de Wéreldstad aan Zee vorm gegeven door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan).

In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt. De kansenzones en ontwikkelingsgebieden worden uitgewerkt in masterplannen. Het bestemmingsplangebied ligt zowel in de kansenzone Vliet/A4 als de kansenzone Centrum.

Vlietzone

De Structuurvisie Den Haag 2020 beschrijft de A4/Vlietzone als een gebied dat door de centrale ligging en de aanwezigheid van railinfrastructuur bij uitstek geschikt is voor de vestiging van het topsegment van kantoren en bedrijvigheid. Ook zijn er, mede als gevolg van de in potentie uitstekende bereikbaarheid voor auto en openbaar vervoer, goede kansen voor grootschalige voorzieningen. De A4/Vlietzone wordt gezien als een toekomstige toplocatie waarmee Den Haag een substantiële bijdrage wil leveren aan de economische concurrentiepositie van de Zuidvleugel in de Randstad. De Vlietzone wordt beschreven als een schakel in de kenniscorridor van de Zuidvleugel. In het gebied worden volgens de structuurvisie de Vliet en Zweth samen ontwikkeld tot een langgerekt groen-blauw park tussen het Groene Hart en Midden-Delfland, met daarin ruimte voor wonen langs het water.

Medio 2008 is een start gemaakt met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten. De structuurvisie zette in op een stedelijk programma voor het gebied met een substantieel aantal woningen. Ook in het Regionaal Structuurplan Haaglanden, de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte zijn (proces)uitspraken gedaan over de toekomstige ontwikkeling. In 2010 heeft een intensieve consultatieronde plaatsgevonden met maatschappelijke groeperingen en betrokken overheden ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten. Als gevolg van het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO) 2011 is besloten om geen masterplan voor de A4/Vlietzone op te stellen.

De gewijzigde economische omstandigheden hebben ook gevolgen voor de Nota van Uitgangspunten voor het gebied. In plaats daarvan wordt een gebiedsperspectief opgesteld waarin uitgangspunten worden opgenomen die gericht zijn op wat noodzakelijk is in het gebied voor de voorzienbare termijn. Daarbij gaat het om de inpassing van de Rotterdamsebaan, het beschermen en benutten van de bestaande kwaliteiten van het gebied, het voorkomen van verrommeling en het inspelen op de aanwezige grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied.
Het perspectief als laatste grote ontwikkelingslocatie blijft onverkort overeind.

Binckhorst

De Structuurvisie ziet het Centrum als een veel uitgebreider centrum dan het huidige. Er wordt een 'sprong over het spoor voorzien naar Binckhorst en Laakhaven, gebieden met mooie locaties aan het water waar ruimte is voor wonen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid. Met de aanleg van de Rotterdamsebaan zal de status van de Binckhorst drastisch veranderen. De Binckhorst zal de nieuwe entree van Den Haag worden. Het gebied kan in belangrijke mate bijdragen aan de beoogde woningtoename. Den Haag kan daarmee groeien van binnenuit. Van wezenlijk belang voor de herontwikkeling van Binckhorst is zijn ligging binnen het stedelijk veld en zijn nabijheid tot het Haagse stadscentrum en infrastructuur. Dit schept enorme potenties.

Tegen de achtergrond van de huidige economische crisis zijn in het collegeakkoord “Aan de slag" d.d. mei 2011 (RIS173030) en het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO 2011) d.d. oktober 2010 (RIS175589) nadere prioriteiten gesteld. Het gaat daarbij om een wijziging van de aanpak van de in de Haagse structuurvisie beoogde gebiedsontwikkelingen én om de verandering van de omvang en de fasering van de ontwikkelingen. Met het IpSO biedt de gemeente duidelijkheid in welke projecten wordt geïnvesteerd en welke ambities worden nagestreefd. Markpartijen kunnen hier rekening mee houden en op anticiperen met hun investeringen. Uiteraard is het doorgaan van ontwikkelingen van meerdere factoren afhankelijk (o.a. economische conjunctuur), maar doordat de gemeente vasthoudt aan de ingezette koers en helderheid biedt voor welke projecten middelen worden gereserveerd wordt enige mate van stabiliteit en zekerheid geboden.

De komende jaren krijgen de gebiedsontwikkelingen op de centrale as Scheveningen-Haven, Internationale Zone en Centrum, Binckhorst en Vlietzone prioriteit. De kwaliteiten die Den Haag heeft aan de kust en in de Internationale Zone worden door de Haagse Passage verbonden met het centrum en met de grote stedelijke transformatiegebieden van de Binckhorst en, later, de A4/Vlietzone. Tegelijkertijd wordt daarmee gezorgd voor een optimale aansluiting van de Centrale Zone op de metropoolregio Rotterdam/Den Haag, de Randstad en verder. Hier ligt immers de kern van de bijdrage van Den Haag aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad en van haar unieke positie in de wereld als Internationale Stad van Vrede en Recht.

3.3.4.2 Agenda voor de Haagse Verdichting
De 'Agenda voor de Haagse Verdichting' is op 28 mei 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De agenda is een thematische uitwerking van de Structuurvisie en dient als leidraad voor de binnenstedelijke verdichting in Den Haag tot 2020. Door middel van verdichting kan de bevolkingsgroei binnen het bestaande stedelijke gebied opgevangen worden. Daarnaast kan verdichting worden aangegrepen om de stedelijke kwaliteit van Den Haag te versterken.

De Haagse Verdichting houdt voorts in dat invulling wordt gegeven aan:

- optoppen (dakopbouwen en minimaal vijf bouwlagen);
- verruiming van mogelijkheden voor het bouwen van aan- en bijgebouwen;
- functiewijziging (ombouwen van kantoorgebouwen naar woningbouw);
- dubbel grondgebruik.

Extra bouwlaag

Verdichting kan plaatsvinden door dakopbouwen op de bestaande woongebouwen toe te staan. Zodoende kunnen zittende bewoners gebonden worden aan de wijk en wordt een alternatief voor het verhuizen naar een andere wijk geboden. Een extra bouwlaag of dakopbouw levert een bijdrage aan de binnenstedelijke verdichtingopgave door toevoeging van bouwvolume daar waar dat wenselijk, mogelijk en verantwoord is. In dit bestemmingsplan is (g)een regeling voor dakopbouw opgenomen. In Hoofdstuk 5 wordt de totstandkoming van en de regeling zelf nader toegelicht. Er wordt aangegeven waar wel en waar geen dakopbouwen zijn toegestaan.

Binnen de ambitie “Den Haag als wereldstad aan zee” past het streven naar het creëren van een stedelijker beeld langs doorgaande wegen. De vaak ruim bemeten brede verkeersprofielen met flankerende bebouwing bieden een kans om de doorgaande hoofdverkeersaders te profileren als de dragers van de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Den Haag. Bovendien biedt schaalvergroting en het toestaan van een grotere bouwhoogte langs doorgaande wegen en groen een essentiële bijdrage aan de verdichtingsopgave waarvoor de stad zich gesteld ziet.

De ambitie voorziet naast het tegemoet komen aan individuele behoefte tevens in een mogelijkheid tot generieke verdichting en verstedelijking van de stad. Dat de verdichting juist langs doorgaande wegen dient plaats te vinden, is mede ingegeven door het streven naar intensief ruimtegebruik in het bestaande stedelijk gebied. Bovendien is een groot deel van het openbaar vervoer over deze wegen geconcentreerd. Daardoor wordt niet alleen toename van de mobiliteit en aantasting van de groene gebieden voorkomen, maar wordt ook het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer in de stad op een hoger niveau gebracht. Dat van bestaande infrastructuur gebruik kan worden gemaakt, is vanuit het aspect duurzaamheid bezien daarbij een groot voordeel.

Er vindt geen verdichting in groengebieden plaats maar de mogelijkheid om hogere bebouwing langs groen toe te laten, versterkt de ruimtelijke en functionele positie van het groen in de stad. Groene gebieden zijn meestal gescheiden van bebouwde delen van de stad door wegen, vaak ook doorgaande wegen. Verdichting langs groen versterkt ook de gebruiksmogelijkheden en beleving van het stedelijk groen omdat meer mensen er direct gebruik van kunnen maken

De Binckhorstlaan is zo'n doorgaande weg die voor bebouwing in mimimaal vijf bouwlagen in aanmerking komt.

3.3.4.3 Masterplan Binckhorst
De hoge ambities voor de Binckhorst zijn in juli 2007 verwoord en verbeeld in een Masterplan: 'Nieuw Binckhorst Beslisnotitie', een ruimtelijk ontwerp waarin het brede programma van functies tot zijn recht komt. Het plan biedt een globaal eindbeeld van de hoofdstructuur en het programma, en is voorzien van illustratieve beelden. Het ontwerp maakt op een aansprekende manier gebruik van de bijzondere ligging en de potenties van het gebied. Het Masterplan toont hoe Nieuw Binckhorst de ambities kan waarmaken.

In 2008 diende de economische crisis zich aan, met als gevolg voor de Binckhorst dat de beoogde samenwerking met grote marktpartijen niet van de grond kwam. De gemeente zag zich gedwongen haar positie en aandeel in de ontwikkeling opnieuw te overwegen in het licht van teruglopende financiële

middelen en de noodzaak te bezuinigen. Een grootschalige integrale gebiedsontwikkeling, met een bijbehorende actieve grondpolitiek, bleek niet langer realistisch en verantwoord. Het Masterplan is om deze reden ingetrokken.

De Gebiedsaanpak Binckhorst (RIS181857) van november 2011 bevat een ruimtelijk raamwerk voor dit gebied. Dit raamwerk bied een globaal kader voor een flexibel en gedifferentieerd proces van ontwikkeling dat zich in fasen voltrekt. De volgende onderdelen worden onderscheiden:

- De Binckhorstlaan. Deze laan dient het karakter te krijgen van een stedelijke boulevard met aaneengesloten bebouwing;
- Verlenging van de Regulusweg;
- Fietsroutes en verbindingen met naburige stadsdelen;
- Openbaar vervoer. Verbetering op termijn van de OV-ontsluiting door de aanleg van een RandstadRailverbinding;
- Groenrecreatieve zoom langs de Trekvliet;
- Toegankelijk maken van kades en nieuwe waterbergingen als compensatie voor de verbreding van de Neherkade.

3.3.5 Gemeentelijk beleid Leidschendam-Voorburg

3.3.5.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040

Het gemeentelijke ruimtelijke beleid is geformuleerd in de structuurvisie Ruimte voor Wensen, vastgesteld door de gemeenteraad in december 2006 en herijkt in 2012. Centraal uitgangspunt is het realiseren van een groene woongemeente met een evenwichtige bevolkingsopbouw.

De structuurvisie vormt het integrale afwegingskader op gemeentelijk niveau waar het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen wordt geschetst. Momenteel wordt gewerkt aan een uitvoeringsprogramma en daarbij behorende uitvoeringsstrategie waarin samenhang tussen de verschillende ruimtelijke programma's wordt aangebracht, zodat het mogelijk is om te kunnen faseren en prioriteren in ruimtelijke projecten.

Onder meer uit paragraaf 2.3.1 Ambities op rijksniveau en paragraaf 3.4.3 beter benutten en verbeteren regionale bereikbaarheid van deze structuurvisie blijkt de noodzaak voor de aanleg van de Rotterdamsebaan.

3.3.5.2 Stroomlijnen kleine bouwplannen

In haar vergadering van 16 januari 2005 heeft het college het “Stroomlijnbeleid kleine bouwplannen - artikel 19, lid 3 WRO” vastgesteld. Doel van het stroomlijnbeleid is:

- algemene richtlijnen op te stellen voor de diverse erfbebouwingsregelingen;
- duidelijkheid te verschaffen door middel van een eenduidige regelgeving door enerzijds de procedures te vergemakkelijken en te versnellen en anderzijds geen compromissen te sluiten met betrekking tot de plankwaliteit;
- te komen tot een harmonisatie van de verschillende bouwplannen;
- dit beleid vormt tegelijkertijd een basis voor de actualisatie van de bestemmingsplannen.

Door de komst van de nieuwe Wet ruimte ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de Wet op de Ruimtelijke ordening (WRO) komen te vervallen. Dit heeft geresulteerd in een actualisatie van het stroomlijnenbeleid tot “Ontheffingenbeleid artikel 3.23 Wro”, vastgesteld in de collegevergadering van 7 april 2009, kenmerk 2009/8972. Deze beleidsnotitie is op 14 mei 2009 gepubliceerd en in werking getreden.

Per 1 oktober 2010 is de wetgeving wederom gewijzigd. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) deed zijn intrede. Dit heeft opnieuw geresulteerd in een noodzakelijke aanpassing van het ontheffingenbeleid tot “Beleidsregels voor strijdig gebruik”, vastgesteld in collegevergadering van 6 juli 2010, kenmerk 461814. Deze beleidsnotitie is op 21 april 2011 gepubliceerd en in werking getreden, met inbegrip van de beleidsnotitie "Het dak op! - Beleidsnotitie met sneltoetscriteria voor dakterrassen", welke al eerder door het college was vastgesteld, maar nog niet was gepubliceerd.

Hierna worden in het kort enkele belangrijke onderdelen van voornoemde beleidsnotitie(s) uitgelegd.

3.3.5.3 Algemene erfbebouwingsregeling

In de vigerende bestemmings- en uitwerkingsplannen van de gemeente Leidschendam-Voorburg gelden veelal verschillende regelingen voor aan-, uitbouwen en/of bijgebouwen. Het is dus nodig om harmonisatie aan te brengen in de verschillende bebouwingsregelingen uit de twee fusiegemeenten. Daar het bestemmingsplan altijd het eerste toetsingskader is voor bouwplannen, is het noodzakelijk dat het bestemmingsplan onder andere eenduidige en duidelijke regels geeft voor de erfbebouwing die op een perceel is toegestaan.

Uitgangspunt bij de actualisatie van bestemmingsplannen vormt een erfbebouwingsregeling waarbij aan-, uitbouwen en/of bijgebouwen in het hiertoe aangewezen gebied gezamenlijk een maximum oppervlakte van 40 m² mogen hebben en waarbij tevens de eis geldt dat van deze gronden voor niet meer dan 50 % mogen worden bebouwd. Bij het gestelde maximum van 40 m² is rekening gehouden met de eventueel van toepassing zijnde (omgevings)vergunningsvrije bouwrechten voor erfbebouwing.

3.3.5.4 Dakterrassenbeleid

Op 8 juli 2008 is de beleidsnotitie "Het dak op! - Beleidsnotitie met sneltoetscriteria voor dakterrassen" door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Deze beleidsnotitie bevat concrete sneltoetscritera waaraan een aanvraag voor een dakterras moet worden getoetst. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een dakterras spelen het waarborgen van de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en het veiligstellen van de privacy van de buren een belangrijke rol.

Voor een aantal gebieden is vanwege het specifieke straatbeeld en de waardevolle architectuur het dakterrassenbeleid niet van toepassing. Dit geldt voor de gebieden die in de welstandsnota zijn aangeduid als "Historisch" (gebieden 01 t/m 05) liggend in de kernen Voorburg, Leidschendam en Stompwijk. Monumenten zijn uitgezonderd van de sneltoetscriteria voor dakterrassen, evenals aanvragen voor dakterrassen op niet-woonfuncties. Voor deze locaties is een solitaire afweging noodzakelijk.

In de beleidsnotitie worden algemene regels en sneltoetscriteria gegeven voor het realiseren van een dakterras waaraan elke aanvraag moet voldoen. Bijvoorbeeld de eis dat het dakterras van binnenuit ontsloten dient te zijn en dat de daglichttoetreding van de omringende panden niet wordt verminderd. Daarnaast zijn voor elk type dakterras (op een plat dak, aan een kaplaag, op een uitbouw) specifieke eisen gesteld. In het bestemmingsplan zijn (afwijkings)regels opgenomen voor het plaatsen een vloerafscheiding op een aan- of uitbouw, een vloerafscheiding aan een kaplaag of een vloerafscheiding op een plat dak van het hoofdgebouw. Indien men een dakterras wil realiseren zal getoetst moeten worden aan de sneltoetscriteria van het dakterrassenbeleid, dan wel aan de in het bestemmingsplan opgenomen (afwijkings)regels

3.3.5.5 Fietsenbergingen

Het realiseren van fietsenbergingen in voortuinen is ruimtelijk niet wenselijk en wordt in beginsel niet toegestaan. Indien men een fietsenberging in de voortuin wil bouwen kan dat slechts bij hoge uitzondering. Dat kan alleen als er geen mogelijkheid aanwezig is om de woning aan de achterzijde te bereiken. Dergelijke fietsenbergingen dienen aan de volgende voorwaarden te voldoen:

1. per perceel is één fietsenberging toegestaan;
2. de hoogte van de fietsenberging mag maximaal 1 meter bedragen;
3. de breedte van de fietsenberging mag maximaal 0,80 meter bedragen;
4. de lengte van de fietsenberging mag maximaal 4 meter bedragen;
5. de fietsenberging moet binnen 1 meter van de voorgevel worden gebouwd en mag de diepte van de voortuin niet overschrijden.

3.3.5.6 Prostitutiebeleid

In het plangebied van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan komen geen seksinrichtingen voor.

3.3.5.7 Welstandsbeleid
Vanaf 1 juli 2004 is het toetsen van bouwplannen aan 'redelijke eisen van welstand' alleen nog mogelijk op grond van de door de gemeenteraad vastgestelde Welstandsnota Leidschendam-Voorburg. In deze nota wordt aangeven op welke aspecten gelet wordt bij het beoordelen van een aanvraag tot verlening van een bouwvergunning. De redelijke eisen van welstand zijn onder andere geobjectiveerd door de gemeente te verdelen in een aantal gebiedstypen. In de welstandsnota is het grootste deel van het plangebied geschaard onder het gebiedstype Rooilijnstedenbouw.
Elk gebiedstype kent eigen welstandaspecten voor het bouwwerk zelf en voor het bouwwerk in relatie tot de omgeving waarop beoordeeld wordt.

3.4 Sectoraal beleid

3.4.1 Verkeer en infrastructuur

3.4.1.1 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020

In januari 2004 heeft de provincie het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 vastgesteld. Hierin is de visie voor het Zuid-Hollandse verkeer- en vervoerbeleid tot 2020 beschreven. De provincie presenteert hierin een mix van benutten, bouwen, besturen en beprijzen. De aanpak is corridorsgewijs: per corridor wordt bekeken wat de optimale mix is, afgestemd op de verschillende netwerken en vervoerwijzen. De provincie wil het bestaande verkeer- en vervoersysteem optimaal benutten. Het gaat om het systeem in de breedste zin van het woord: de infrastructuur, de omgeving van de infrastructuur en het transport- en distributiesysteem. De bouw van nieuwe infrastructuur is nodig om ontwikkelingen op ruimtelijk, economisch, sociaal en recreatief vlak mogelijk te maken.

In het Verkeer- en Vervoersplan staat dat de bereikbaarheid van Den Haag verbetering verdient en dat het realiseren van het Trekvliettracé daartoe een mogelijkheid biedt.

Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld. De Structuurvisie beschrijft de visie voor 2020 met een doorkijk naar 2040. De kern van de Structuurvisie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit moet bijdragen aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Goede bereikbaarheid is daarbij één van de kenmerkende kwaliteiten.

Volgens de Structuurvisie wordt de (regionale) bereikbaarheid van Den Haag door de aanleg van de Rotterdamsebaan versterkt.

3.4.1.2 Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

In juni 2005 heeft het algemeen bestuur van Haaglanden de "Regionale Nota Mobiliteit" (RNM) vastgesteld. Het verschijnen van het nieuwe Regionale Structuurplan en van de Nationale Nota Mobiliteit vormden vervolgens aanleiding om de RNM al snel weer te actualiseren. Dat is gebeurd door vaststelling van het 'supplement' op de RNM in 2008. De RNM richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020. De nota geeft aan dat er in de komende jaren veel maatregelen genomen moeten worden om de toename van de mobiliteit op te kunnen vangen en de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan daarin centraal. De belangrijkste doelen voor de regio zijn: 40% meer reizigers in het openbaar vervoer en 30% meer gebruik van de fiets in 2020, kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto vooral in de spits, minder verkeersslachtoffers en een beter en gezonder leefklimaat. Het uitvoeringsprogramma laat zien welke concrete projecten het stadsgewest en de andere overheden in de regio Haaglanden uitvoeren om de ambities van de Regionale Nota Mobiliteit te realiseren. In de Regionale Nota Mobiliteit is het Trekvliettracé in het streefbeeld voor het wegennet opgenomen.
De Regionale Nota Mobiliteit is de regionale vertaling van de plannen uit de landelijke Nationale Nota Mobiliteit (2005) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijksbeleid voor mobiliteit en bereikbaarheid is in 2012 vervangen door de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.4.1.3 Gemeentelijk beleid Den Haag

Verkeer algemeen

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden. In de Structuurvisie Den Haag 2020 (Wéreldstad aan Zee) heeft de gemeenteraad de ambities voor de toekomst van de stad vastgesteld. Den Haag wil groeien en aantrekkelijk blijven als stad om in te wonen, werken en leven. Om al deze wensen te kunnen verenigen, is een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer noodzakelijk.

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

Het parkeerbeleid is erop gericht om het evenwicht te herstellen tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen, met name ook binnen die woongebieden waar de parkeerdruk hoog is.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt als drager van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio een belangrijke rol. Het openbaar vervoer dient te zorgen voor aantrekkelijke en snelle vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, naar het centrum en andere belangrijke attractiepunten. Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit.

In paragraaf 2.5.2 Verkeer en infrastructuur zijn de tram-en busroutes voor het gebruik van OV binnen het plangebied aangegeven. Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden.

Streefbeeld openbaarvervoernetwerk

- Intercity/Stedenbaan
- RandstadRail regiokwaliteit
- RandstadRail agglokwaliteit
- HOV-tangent
- HOV-bus
- stadstram
- RandstadRail studietraject
- RandstadRail airportshuttle
- toeristische ontsluiting Scheveningen
- IC-station
- Stedenbaan station
- regionaal knooppunt
- met P+R-voorziening
- centrale zone

Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart “Hoofdstructuur wegverkeer” uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn,

Het stelsel van stedelijke en regionale hoofdwegen zorgt voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. De gewenste doorstroomsnelheid op de stedelijke hoofdwegen is 20-25 km/u. Voor de regionale hoofdwegen geldt binnen de stad een gewenste doorstroomsnelheid van 35-40 km/u. De stedelijke en regionale hoofdwegen hebben de bestemming Hoofdverkeersweg.

In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als “stadslaan” : wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone, voor zover dat nog niet gebeurd is. Aan de doorstroming van het autoverkeer op de wijkontsluitingswegen en de erftoegangswegen worden geen specifieke eisen gesteld. Hier geldt 'maatwerk', afhankelijk van de situatie.

Hoofdstructuur wegverkeer

- (inter)nationale hoofweg
- regionale hoofdweg
- stedelijke hoofdweg
- wijkontsluitingsweg
- internationale ring
- centrumring
- tracé onderzoeken i.k.v. gebiedsontwikkeling

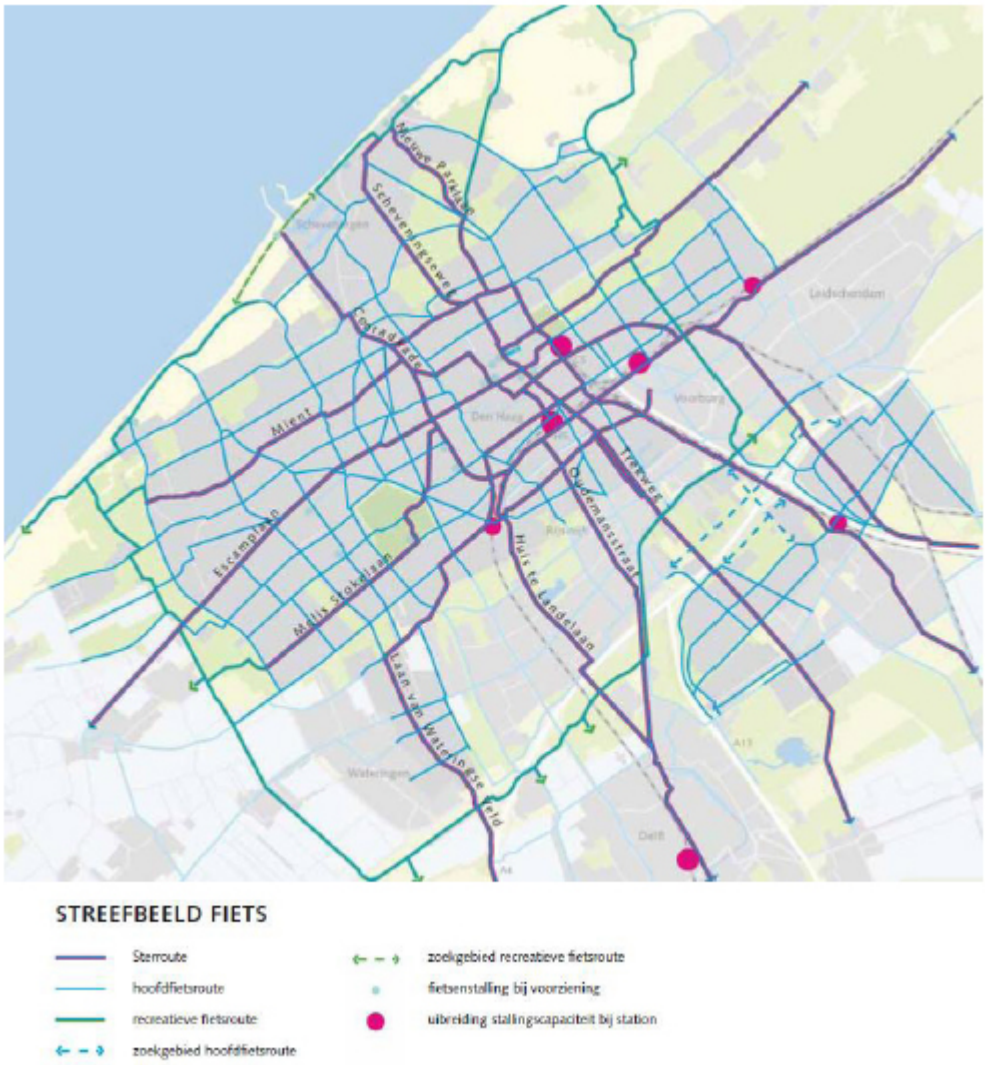
Binckhorst

De noodzaak van de aanleg van de Rotterdamsebaan vormt de leidende opgave en de kern van de gemeentelijke inzet in de Binckhorst voor de komende jaren. Het vormt de uitdaging om de hoofdinfrastructuur van de Rotterdamsebaan goed in te passen in het bestaande bedrijventerrein en integraal deel te laten uitmaken van de versterking van de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied. Hierdoor profiteert ook de Binckhorst van een verbeterde bereikbaarheid en gebiedsontsluiting. Dit vormt een belangrijke voorwaarde om een geleidelijke economische versterking en op termijn verandering naar een gemengd stedelijk milieu mogelijk te maken.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofdfietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden. Onderstaande kaart toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte.

Een van die sterroutes is het zogeheten Trekfietstracé. Het Trekfietstracé verbindt niet alleen Ypenburg met het centrum van Den Haag, maar is ook een belangrijk onderdeel van de snelfietsroute tussen Den Haag en Rotterdam. Deze fietsverbinding is onderdeel van het regionale fietsroutenetwerk van Haaglanden en is in overeenstemming met het fietsproject Fiets Filevrij van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het Trekfietstracé zal worden ingevuld door de realisatie van een fietsviaduct over de rijksweg A4 en de aanleg van een fietspad tussen het beoogde fietsviaduct en de Westvlietweg in de Vlietzone. Aan de zijde vn Voorburg/Rijswijk sluit deze route aan op de al daarvoor aangewezen en/of ingerichte wegvakken in Voorburg (Hoekweg), Rijswijk (Cromvlietkade) en Den Haag (Trekweg).



Parkeren

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

De parkeernormen en de toepassing ervan zijn uitgewerkt in de beleidsnota: “Nota Parkeernormen Den Haag” (vastgesteld in de raadsvergadering van 10 november 2011). Nieuwbouw- en verbouwplannen worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen.

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

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen.

Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn. Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen.
Aan de hand van de informatie wordt vastgesteld hoeveel parkeerplekken de initiatiefnemer op eigen terrein moet realiseren.

Parkeernormen

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

De stedenbouwkundige regels in de gemeentelijke bouwverordening over het parkeren zullen binnen afzienbare tijd worden ingetrokken. Het inlegvel met de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Den Haag is in dit bestemmingsplan in Bijlage 4 opgenomen.

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

Fiets parkeren

De gemeente hanteert voor functies, die in de Nota Parkeernormen Den Haag onder de noemer Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen staan, een norm van 1 fietsparkeerplaats per 3 medewerkers.

3.4.1.4 De functie van de Rotterdamsebaan

De doelen

De Rotterdamsebaan is bedoeld om de Haagse regio beter bereikbaar te maken voor autoverkeer. Automobilisten kunnen na realisatie van de Rotterdamsebaan gebruik maken van een extra verbinding: een nieuwe inprikker tussen de A4, A13 en het centrum. Deze biedt een alternatief voor huidige routes door Leidschendam-Voorburg, Rijswijk of de Utrechtsebaan (A12).

Met de aanleg van de Rotterdamsebaan moet een meer robuust netwerk ontstaan, waardoor de dreiging van structurele problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid langs de stedelijke doorgangsroutes voor Den Haag en haar buurgemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk wordt weggenomen. Bovendien moet de Rotterdamsebaan zorgen voor minder sluipverkeer door de woonwijken.

Voor de Rotterdamsebaan zijn de verkeerseffecten bepaald; waar en in hoeverre heeft de Rotterdamsebaan gevolgen voor de verkeersstromen in de stad en de regio. Met deze verkeerseffecten is voor een aantal criteria, die zijn afgeleid van deze doelen, in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de aanleg van de Rotterdamsebaan. Deze criteria zijn onderverdeeld naar bereikbaarheid, betrouwbaarheid en routekeuze.

Bereikbaarheid

De reistijden voor 2020 zijn met het Verkeersmodel Haaglanden voor een aantal bestemmingsgebieden in de stad bepaald vanuit de belangrijkste aanrijroutes. Het algemene beeld is dat de Rotterdamsebaan bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de Centrale Zone ten opzichte van de situatie in 2020 zonder Rotterdamsebaan (de referentie).

Dit geldt met name voor de verbindingen vanuit en naar het centrumgebied van Den Haag. De reistijdwinst is het grootst op de relaties die in het bijzonder door de Rotterdamsebaan bediend worden, namelijk die met Delft, Rotterdam en Ypenburg.

In de Binckhorst is er een verschil in reistijdeffecten. De Rotterdamsebaan verbetert de bereikbaarheid voor de delen van de Binckhorst ten noorden van de Mercuriusweg (zone nabij de spoorboog en

omgeving Plutostraat) vanaf het hoofdwegennet. Voor het gebied in de Binckhorst ten zuiden van de Mercuriusweg (o.a. omgeving KPN) is de Rotterdamsebaan maar in beperkte mate een alternatief voor het gebruik van de A12/Utrechtsebaan.

Met het Nieuw regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat zijn de reistijden bepaald voor 2020 voor een aantal trajecten op het hoofdwegennet en afgezet tegen de referentiesituatie (de situatie in 2020 zonder Rotterdamsebaan). De Rotterdamsebaan heeft vooral een positief effect op de reistijden op de A4 en op de A12/Utrechtsebaan. De grootste winsten doen zich voor op de A12 “stad uit” in de avondspits en op de route via de A4 en de A12 “stad in” (ochtend- en avondspits). Ook op de route via de A13 richting Rotterdam heeft de Rotterdamsebaan in de ochtendspits een positief effect. In de andere richting (naar Den Haag) heeft de Rotterdamsebaan op de reistijd op de A13 tussen Ypenburg en Rotterdam in beide spitsen, ondanks dat wat drukker wordt, geen effect.

3.4.2 Wonen

3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag

Het uitgangspunt van de Woonvisie Den Haag 2009-2020 (vastgesteld in de gemeenteraad op 19 november 2009) is om tot en met 2020 de toename van het aantal inwoners vast te houden door genoeg geschikte woningen te blijven bouwen. Deze selectieve bevolkingsgroei is vooral gericht op het behouden en aantrekken van midden- en hogere inkomensgroepen. Tegelijkertijd moeten er voldoende, goede goedkope woningen beschikbaar zijn voor huishoudens met lage inkomens. Om dit te bereiken zet de gemeente in op meer variatie van woningtypen en meer milieubewust bouwen. Daarbij richt de gemeente zich op de stedeling: mensen die bewust kiezen voor de stad met de daarbij behorende goede voorzieningen en diverse woonsferen.

Voor de lange termijn gaat de gemeente uit van een gemiddeld nieuwbouwprogramma van 2.500 woningen. De productie op de Vinex-locaties is bijna klaar. Het merendeel hiervan zal daarom in de bestaande stad moeten worden gebouwd. Daarbij wordt ingezet op differentiatie in architectuur en woningtypen.

Den Haag kiest ervoor om een geconcentreerde centrumstad te zijn, met stedelijke dichtheden, een hoogwaardige openbare ruimte en een grote verscheidenheid aan woonmilieus en woonsferen. Qua woongebieden heeft Den Haag al een breed scala te bieden, zoals stedelijk wonen in de binnenstad, groen wonen in de stad en ontspannen wonen aan zee. Maar is het nu zaak dat elke sfeer ook meer de kwalitatief bijpassende woningen krijgt die daarbij horen. Mensen die in een stad wonen of willen wonen, hebben immers verschillende woonwensen. Daar moet meer op worden ingespeeld door meer keuzemogelijkheden te bieden.

Kwetsbare wijken en buurten en functioneel verouderde gebieden vragen om versterking en vernieuwing. Ook in de komende jaren zal door middel van herstructurering meer differentiatie moeten worden aangebracht: verschillende woningtypes, huur en koop, goedkoop en duur.Deze vernieuwing leidt tot een afname van het aantal goedkope woningen in deze eenzijdige buurten en wijken. Deze afname moet elders in de stad, maar ook in de regio, worden gecompenseerd. In de kwetsbare particuliere wijken krijgt de woontechnische verbetering van de woningvoorraad en de woonomgeving hoge prioriteit. Daarnaast worden een aantal verouderde bedrijventerreinen getransformeerd naar nieuwe stedelijke woonmilieus.

Den Haag hecht veel belang aan duurzaamheid. Niet alleen uit milieuoverwegingen, maar ook uit het oogpunt van toekomstige betaalbaarheid. Er wordt verwacht dat de energiekosten al voor 2020 het grootste deel van de woonlasten zullen beslaan. Ook daarom wil Den Haag in 2020 een CO2-reductie van 30 procent ten opzichte van 1990 behalen in de verwarming van woningen.

Vlietzone

In de Vlietzone is het huidige woningaantal gering. Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan voorziet niet in een woningbouwontwikkeling.

Binckhorst

De kansen en mogelijkheden voor nieuwe functies verschillen per deelgebied. De verwachting is dat de

kansen voor woningbouw komende jaren beperkt zullen zijn. Met name rondom het Gasfabriekterrein en Binckhorst Haven is de toevoeging van hindergevoelige functies - zoals woningen - momenteel niet mogelijk vanwege de zware, veelal watergebonden, bedrijvigheid. Uitgaande van een realistisch gemengd binnenstedelijk woon- en werkmilieu is er ruimte voor ongeveer 5.000 woningen, mits de gehele Binckhorst transformeert. Toekomstige demografische en economische ontwikkelingen zullen bepalen hoeveel woningen en andere functies er wenselijk en mogelijk zijn.

Kadebeleid woon- en bedrijfsboten

Op woonschepen zijn de 'Verordening op de Binnenwateren' (RIS 181486, oktober 2011) van de gemeente Den Haag, het B&W-besluit 'Aanwijzing van kaden' van 18 juni 2001, en de beleidsnota 'Bij het wonen op water' (januari 2000, RIS 72164), van toepassing.
In het plangebied worden geen ligplaatsen voor woon- of bedrijfsboten toegestaan.

3.4.2.2 Gemeentelijk beleid Leidschendam-Voorburg

De WOONvisie 2020 is ontstaan omdat er behoefte was om vanuit een brede optiek een toekomstbeeld te schetsen van het wonen in Leidschendam-Voorburg. Het karakter van de gemeente en de kwaliteit van het wonen en leven in de buurten en wijken, vormen daarbij het belangrijkste kader. Wat goed is en past bij wat de mensen in die wijken willen, moet zoveel mogelijk behouden blijven. Maar daar waar mensen eigenlijk niet langer meer willen of kunnen wonen zullen veranderingen doelgericht ter hand genomen moeten worden.

De WOONvisie heeft een belangrijke relatie met de Regionale woonvisie Haaglanden, de Strategische Visie Leidschendam-Voorburg en de Structuurvisie. De Regionale woonvisie Haaglanden geldt als belangrijkste kader voor de WOONvisie: regionale ambities worden in deze WOONvisie uitgewerkt op lokaal niveau.

In de WOONvisie is een voorschot genomen op enerzijds de structuurvisie en anderzijds de verschillende wijkvisies. Uiteraard is afwijken van de benoemde wijkprofielen mogelijk in het ontwikkelen van een wijkvisie/wijkontwikkelingsplan. Een profiel is niet een statisch gegeven, maar juist een dynamische. Een wijk wordt niet door iedereen op dezelfde wijze 'gezien' en gewaardeerd.
Bij de beschrijving van de wijken, de gewenste woonmilieus en de benodigde strategie daarvoor is ervan uitgegaan dat alle wijken hun woonkarakter blijven behouden. Het inzetten van de strategie is dan ook bedoeld voor het versterken van dat woonkarakter.

Er is geen wijkvisie/wijkontwikkelingsplan opgesteld voor het binnen het plangebied gelegen deel van Voorburg-west.

3.4.3 Economie

3.4.3.1 Provinciaal en regionaal bedrijventerreinenbeleid

De provincie heeft in de Verordening Ruimte een bedrijventerreinenkaart vastgesteld met aangewezen gebieden voor bedrijventerreinen. Hier gelden de volgende spelregels voor:

- nieuwe bestemmingen voor bedrijventerreinen zijn pas mogelijk als aangetoond is dat er behoefte is;
- nieuwe bestemmingen voor (bedrijfs)woningen op bedrijventerreinen zijn niet mogelijk. Woonwerkeenheden mogen alleen onder strenge voorwaarden op delen van bedrijventerreinen;
- de hoogst mogelijk milieucategorie uit de Staat van bedrijfsactiviteiten moet mogelijk zijn op bestemmingen voor bedrijventerreinen. Alleen onder voorwaarden kan hiervan afgeweken worden.

Voor de genoemde voorwaarden wordt verwezen naar de Verordening Ruimte.

De regionale bedrijventerreinenstrategie bevat naast de ruimtelijk-economische programmering van de regionale bedrijventerreinen ook een afspraak over compensatie van verlies van binnenstedelijk bedrijventerrein. De Haagse bedrijventerreinen Fruitweg, Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek en Uitenhagestraat zijn opgenomen in de categorie “herstructurering ten behoeve van behoud van bedrijventerreinfunctie”. Binckhorst is opgenomen in de categorie “transformatie naar gemengd gebied”. Transformatie kan alleen plaatsvinden bij voldoende compensatie van bedrijfsruimte elders in de

gemeente en/of regio. Aantasting van het huidige areaal bedrijventerrein wordt onderworpen aan een “nut-en noodzaakanalyse” met als insteek “nee, tenzij”. Deze aanvullingen zijn opgenomen in het regionaal structuur plan (RSP). Het RSP geldt als een structuurvisie, zoals is omschreven in de Wet ruimtelijke ordening.

3.4.3.2 Gemeentelijk beleid Den Haag

Algemeen: beleidsvisie Kracht van Kwaliteit

Op 6 oktober 2011 heeft de Raad de nota "Kracht van kwaliteit - Economische Visie Den Haag" vastgesteld (RV 126_2011, RIS 181227). De toekomst voor de Nederlandse economie in de mondiale concurrentiestrijd ligt bij kennis, creativiteit en stedelijke kwaliteit. De uitdaging voor de stad Den Haag is om de omstandigheden te creëren waarbij de economie van de stad ook op de langere termijn kansen biedt voor werk, inkomen en ontplooiing van alle Haagse burgers.

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

- Internationale stad van Vrede en Recht – de unieke branding van Den Haag;
- Kracht van de stad: quality of life –aantrekkelijke stad voor werkers, bewoners en bezoekers;
- Economische structuur – sterke clusters, vitaal mkb;
- Arbeidsmarkt – talent en vakmanschap

Den Haag heeft een uniek profiel als internationale stad van Vrede en Recht. Daarmee heeft de stad internationale bekendheid verworven. Dit profiel spreekt ook bedrijven en instellingen buiten die sector nadrukkelijk aan en heeft daarom ook in het economische domein een wervend karakter – een “sterk merk”. In de internationale zone zijn veel van deze organisaties geconcentreerd.

De kwaliteit van het arbeidsaanbod zal - door vergrijzing, schaarste aan vakmensen en tekort aan kenniswerkers - in de nabije toekomst een doorslaggevende vestigingsfactor worden. We zetten daarom actief in op de komst van academische instellingen en versterking en verbreding van het hoger onderwijs, onder meer met topopleidingen. Den Haag onderscheidt zich door de quality of life in de stad.

Den Haag is een stad met een sterke, kennisintensieve zakelijke dienstensector, die bijna een kwart van de werkgelegenheid omvat. Den Haag is daarom aantrekkelijk voor (hoofd)kantoren, internationale bedrijven en instellingen. De spin off hiervan is van groot belang voor de lokale economie en banen voor alle niveaus in het mkb. Den Haag zet daarom vol in op de (ruimtelijke) kwaliteit en de bereikbaarheid van toplocaties voor kantoren en instellingen.

Den Haag versterkt zijn positie als tweede toeristische stad van Nederland. Het centrum (Binnenstad, stationsgebieden, Beatrixkwartier), Scheveningen en Internationale Zone zijn concentraties banen en bezoekers en vormen daarmee de economische kerngebieden van de stad. Inzet op kwaliteitsverbetering krijgt daarmee een ruimtelijke focus, waarmee ook de toeristische attractiviteit van die gebieden wordt versterkt.

Den Haag zet actief in op de ontwikkeling van kennis en bedrijvigheid binnen het cluster Veiligheid onder de noemer The Hague Security Delta. Den Haag combineert zijn inzet op internationale instellingen en zakelijke dienstverleners (met name in de clusters energie, it en telecom en financiële dienstverlening) met veel aandacht voor kleine en middelgrote bedrijven, zowel in de economische kerngebieden als in de wijken. Voor deze bedrijvigheid is ook meer kleinschalige bedrijfsruimte hard nodig. Ook winkelstraten spelen een sleutelrol in de wijkeconomie.

Stedelijk bedrijventerreinenbeleid

In de nota Bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005 -2020 en Update bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005-2020 (rv 19, 2007) wordt aangegeven hoeveel hectare bedrijventerrein op welk moment en van welke kwaliteit op de markt aanwezig moet zijn om de economische structuur te versterken voor de periode tot 2020. Tevens zijn in de nota maatregelen en voorstellen opgenomen over het toekomstperspectief van de meer dan vijftien bedrijventerreinen in Den Haag. Deze maatregelen zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. aanleg nieuwe bedrijfslocaties;

2. herstructurering ten behoeve van het behoud van de bedrijvenbestemming;
3. transformatie van verouderde bedrijfslocaties naar andere bestemmingen of meer gemengde gebieden

Overwegingen van behoud van werkgelegenheid in de stad en het versterken van de ruimtelijk-economische structuur liggen daaraan ten grondslag. Het beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om de ondernemers, die gebonden zijn aan de stad, in de stad zelf te faciliteren. Hiervoor zijn de bedrijventerreinen Uitenhagestraat, Fruitweg, Laakhaven-Centraal, en een gedeelte van Binckhorst (tot 2020) aangewezen.

Voor de niet direct aan de stad gebonden bedrijvigheid zijn de bedrijventerreinen Forepark-Middenweg, de bedrijfslocaties in de wijk Ypenburg, Westvlietweg I, II en III, Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek en Scheveningen Haven aangewezen. Deze gebieden fungeren als opvang voor bedrijven, die niet gemakkelijk zijn te mengen met de woonfunctie.

Vlietzone

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan heeft geen gevolgen voor de bestaande bedrijventerreinen in de omgeving van de Rotterdamsebaan.

Binckhorst

Het huidige tijdsgewricht heeft gevolgen voor de programmatische ontwikkelingen op de Binckhorst. Er is meer ruimte ontstaan voor bedrijvigheid om zich te vernieuwen. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat er sprake is van een intensivering van het ruimtegebruik en een schonere en duurzamere bedrijfsvoering met een afname van de omgevingshinder.

In de Binckhorst zijn veel bedrijven gevestigd met verschillende soorten milieucontouren. Deze contouren zijn gebaseerd op criteria zoals geur, geluid, veiligheid en stof. De gemeente streeft naar milieucontouren die niet groter zijn dan voor de bedrijfsvoering noodzakelijk. Het doel is om de onbenutte milieuruimte waar mogelijk in te perken. Dit kan alleen als de bedrijven daar geen hinder van ondervinden. Concreet betekent dit in ieder geval dat indien de planologische milieuruimte in het vigerende bestemmingsplan groter is dan de vergunde milieuruimte, deze in overeenstemming met de feitelijke situatie wordt gebracht.

Het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid is in 2012 van kracht geworden voor de onderdelen die betrekking hebben op de inpassing en aanleg van de Rotterdamsebaan, de nieuwe verbinding tussen de Regulusweg en de Binckhorstlaan en enkele ander bestaande functies zoals de kantorenlocatie Maanplein.Een actualisatie van het bestemmingsplan voor de overige delen is in voorbereiding. Dit bestemmingsplan legt de huidige functies in het gebied vast waarbij de hiervoor genoemde feitelijk milieuruimte wordt vastgelegd. De mogelijkheden voor vernieuwing en uitbreiding van bedrijfsruimte blijft mogelijk.

3.4.3.3 Detailhandel

Regionaal beleid

Op 13 december 2006 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden de Regionale Detailhandelstructuurvisie Den Haag vastgesteld. Voor Den Haag beoogt de nota de versterking van winkelfunctie in de Haagse binnenstad. De Haagse binnenstad moet een concurrerende trekpleister worden. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid van de regio als geheel versterkt.

De nota geeft een toetsingskader aan voor detailhandelsplannen groter dan 1.000 m². Gemeenten die willen uitbreiden moeten bij het realiseren van verkoopvloeroppervlakte binnen het wensbeeld blijven dat in deze structuurvisie is aangegeven. In het wensbeeld zijn spelregels opgesteld voor een aantal speciale winkelcategorieën: Dit zijn onder andere:

- Voor geclusterde perifere detailhandel (PDV) en grootschalige detailhandel is in Den Haag alleen in de Megastores de aangewezen locatie.
- Tuincentra en bouwmarkten zijn onder voorwaarden toegestaan, vestigingen van meer dan 3.000 m² vergen toestemming van het stadsgewest.
- Detailhandel op trafficlocaties is onder 200 m² toegestaan en alleen op de provinciaal aangewezen

knooppunten voor hoogwaardig openbaar vervoer.
- Bij kleine kernen en buurt- en winkelcentra wordt het lokale beleid gevolgd.
- Solitaire megasupermarkten zijn niet toegestaan. In winkelkernen alleen als er marktruimte is. Dit wordt regionaal bijgehouden.

Gemeentelijk beleid Den Haag

Op 23 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Detailhandelsnota Den Haag vastgesteld. De nota geeft de ontwikkelingsrichting aan voor de detailhandel in Den Haag. De concentratie op bestaande locaties in de hoofdwinkelstructuur is uitgangspunt van deze nota. Er worden geen nieuwe stadsdeelcentra en nieuwe concentraties van grootschalige solitaire detailhandel toegevoegd. De gemeente streeft ernaar dat iedere Hagenaar binnen een straal van 1.000 meter zijn dagelijkse boodschappen kan doen. In de Detailhandelsnota is verder vastgelegd dat periodiek een detailhandelsmonitor zal worden uitgevoerd, op basis waarvan keuzes gemaakt kunnen worden. De monitor is een quickscan en wordt gehanteerd als relatief snelle methode om vast te stellen hoe de winkelgebieden in de hoofdwinkelstructuur er voor staan. Tevens ontstaat op hoofdlijnen inzicht in welke winkelgebieden kansrijk zijn om in te investeren vanuit markttechnisch perspectief.

Vlietzone

Aan de Laan van 's-Gravenmade (op het bedrijventerrein 'Hoornwijck') zijn grootschalige detailhandelsvestigingen toegestaan. In de Vlietzone zijn geen nieuwe detailhandelsvestigingen voorzien.

Binckhorst

De gemeente Den Haag ziet volop mogelijkheden voor grootschalige detailhandelsvoorzieningen die van betekenis zijn op stedelijk en regionaal niveau. De Binckhorstlaan en andere belangrijke doorgaande wegen lenen zich goed voor deze functie. Kleinschalige detailhandel zal in het bestemmingsplan Binckhorst slechts in zeer beperkte mate mogelijk worden gemaakt. Het gaat dan om formules ter ondersteuning van het kantorenmilieu.

In Voorburg-west is detailhandel binnen het plangebied niet toegestaan.

3.4.3.4 Horeca
Toekomstvisie Horeca 2010-2015

Op 4 februari 2010 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Toekomstvisie Horeca 2010-2015 vastgesteld. Den Haag als internationale stad van vrede en recht hoort ook dat men kan genieten van culinaire voorzieningen. Dit vraagt om toekomstgericht beleid, dat beschreven is in de Toekomstvisie Horeca. Het gaat in deze visie niet alleen om het vastleggen van een nieuwe horecastructuur. Deze toekomstvisie geeft ook de gewenste ontwikkeling van het horeca-aanbod aan: hoe zorgt Den Haag voor nieuwe impulsen, waar ziet Den Haag kansen (segmenten, concepten, trekkers, locaties)? Horeca is een dynamische sector, dus hoe zorgt Den Haag op dit gebied voor flexibiliteit.

De Toekomstvisie Horeca bestaat uit vier delen, te weten:

- visie en uitgangspunten;
- gebiedsgericht beleid;
- instrumentarium;
- handhavingsprotocol horeca

Voor het opstellen van bestemmingsplan Rotterdamsebaan is vooral het gebiedsgerichte beleid (in samenhang met het instrumentarium) van belang. Binnen het plangebied Rotterdamsebaan zijn geen uitgaanslocaties gewenst. Horeca blijft beperkt tot enige kantoor- en bedrijfsondersteunende voorzieningen en grootschalige fastfood.

Hotelbeleid

Het hotelbeleid staat in de nota 'Roomservice' die in juni 2000 is vastgesteld. Dit vormt nog steeds het vigerende beleid van de stad. Periodiek wordt een voortgangsbericht vastgesteld dat de resultaten van de afgelopen jaren evalueert, recente ontwikkelingen in de sector beschrijft en de ambitie van Den Haag op het gebied van de hotelsector plaatst binnen het grotere kader van de internationale en toeristische

ambities van de stad.

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe hotelvestigingen voorzien.

3.4.3.5 Kantoren
Op 18 februari 2010 heeft de gemeenteraad de 'Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030, de gebruiker centraal' vastgesteld. Met de kantorenstrategie wil de gemeente regie voeren over de dynamische ontwikkelingen in de kantoormarkt en de positie van Den Haag Kantorenstad verder uitbouwen. Deze kantorenstrategie wordt elk jaar (op delen) met behulp van het IpSO (Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling) herzien.

In het gebied Rotterdamsebaan worden geen nieuwe kantoren toegestaan. Transformatie van kantoor naar andere functies wordt gestimuleerd.

3.4.4 Onderwijs, Welzijn en Maatschappelijke Zorg

3.4.4.1 Onderwijs
In het plangebied Rotterdamsebaan zijn geen scholen gevestigd.

Peuterspeelzaalwerk

De gemeente streeft er naar om alle GOA-basisscholen (Gemeentelijk Onderwijs Achterstandenbeleid) samen te laten werken met een gesubsidieerde peuterspeelzaal zodat ze alle uiteindelijk voorschool worden. Een voorschool bestaat uit een peuterspeelzaal en een GOA-basisschool die dezelfde Voor- en Vroegschoolse Educatie programma's gebruiken. Voor deze samenwerking is het wenselijk, dat de peuterspeelzaal gehuisvest is in of in de nabije omgeving van de samenwerkende basisschool.

In het plangebied liggen geen GOA-basisscholen etc.

Kinderopvang

De raad heeft op 19 april 2001 de beleidsnota 'Ruimtelijke implementatie kindercentra in Den Haag' vastgesteld (RIS 85329). Het doel van de nota is om ruimtelijke criteria op te stellen, waaraan locaties moeten voldoen willen zij in aanmerking komen voor de vestiging van een kindercentrum. Deze nota vormt nog steeds het uitgangspunt voor de beoordeling van initiatieven voor kinderopvang.

Bij het beoordelen van nieuwe initiatieven voor kinderopvang zijn de volgende criteria van belang:

- kindercentra moeten bij voorkeur in een woonbuurt liggen, in een gemengde wijk met een woonkarakter of in een gebied met concentraties van kantoren;
- kindercentra in percelen met een school, welzijns- of zorgbestemming ontmoeten vanuit ruimtelijk oogpunt geen enkel bezwaar (amendement raadsvergadering 19 april 2001);
- kindercentra in vrijstaande of halfvrijstaande percelen zijn toelaatbaar (nadere eisen t.a.v. geluidoverdracht naar aangrenzende panden is mogelijk);
- kindercentra bij voorkeur niet in een rijtjeshuis of tussen aansluitende woningen;
- kindercentra moeten bij voorkeur liggen nabij (of aan) een ontsluitingsweg of in ieder geval aan een doorgaande weg en er moeten voldoende mogelijkheden zijn voor het veilig halen en brengen zonder dat de doorgang van het verkeer wordt belemmerd;
- het moet mogelijk zijn om een geschikte en veilige buitenspeelruimte te realiseren

3.4.4.2 Welzijn en zorg
Met het raadsbesluit 'Welzijn in de wijk' (RIS158279) is in december 2008 de uitvoering vastgesteld van het gemeentelijke sociale beleid. De doelstellingen en uitgangspunten van het welzijnsbeleid zijn in het beleidsakkoord 'Meedoen' en het meerjarenbeleidsplan WMO 'Aandacht voor elkaar' geformuleerd. Het gaat hierbij om:

- het vergroten van de binding van de bewoners met hun buurt;
- het in staat stellen van bewoners om verantwoordelijkheid te nemen voor de buurt;
- het vergroten van de solidariteit van bewoners met de kwetsbare groepen in hun buurt;
- het stimuleren van de ontmoeting tussen buurtbewoners.

Het welzijnswerk omvat een breed scala aan functies, zoals signalering, sociale binding, opvang,

hulpverlening, informatie, advies en participatie op wijk- en buurtniveau, en wordt in onze gemeente door verschillende instellingen en organisaties uitgevoerd. Hierbij gaat het om gesubsidieerde voorzieningen en activiteiten van vrijwilligers en professionals, waarbij het professionele welzijnswerk is ondergebracht bij vier decentrale welzijnsorganisaties en vier zelfstandige buurthuizen. Om adequaat tegemoet te kunnen komen aan de behoefte aan welzijnsactiviteiten werkt het welzijnswerk vraaggericht, waarbij gebruik wordt gemaakt van methodieken die gericht zijn op het achterhalen van de welzijnsbehoeften van burgers.

3.4.4.3 Maatschappelijke voorzieningen

Op basis van de Wet Publieke Gezondheid (WPG) dient de gemeente voor samenhang tussen diverse onderdelen van zorg- en dienstverlening te zorgen en voor voldoende toegankelijkheid van voorzieningen. Het aanbod en de bereikbaarheid van voorzieningen dient goed te zijn. Van gemeentewege wordt multidisciplinaire samenwerking binnen de eerstelijnszorg gestimuleerd. In iedere wijk is idealiter een kristallisatiepunt van zorg gesitueerd van waaruit naast zorg ook (zorg)informatie en (zorg)diensten kunnen worden geleverd.

Naast bovenstaande algemene (zorg)voorzieningen zijn er ook voorzieningen nodig voor burgers die minder bedeeld zijn. Niet alleen in economische zin maar vooral mensen die vanwege verstandelijke of fysieke beperkingen moeite hebben zelfstandig te wonen. Het is belangrijk om ook voor deze mensen woningen ter beschikking te hebben waar ze al dan niet met begeleiding kunnen wonen. Daarnaast is er ook behoefte aan voorzieningen waar deze mensen gezamenlijk onderdak kunnen vinden in de vorm van een opvang.

De scoutinggroep Dorus Rijkers zal vanwege de inpassing van de Rotterdamsebaan, direct naast het tracé, uitgeplaatst moeten worden.

Levensovertuiging

Den Haag is een internationale stad. Dit komt ook tot uitdrukking in de vele religies en levensbeschouwingen die de stad rijk is. Een deel van de religieuze organisaties heeft te maken met huisvestingproblematiek.

In het plangebied zijn geen gebedsruimten aanwezig en worden, gezien de ligging in de stad, ook niet toegestaan.

3.4.5 Cultuur en ontspanning

3.4.5.1 Cultuur

Den Haag beschikt over een gevarieerd aanbod aan culturele voorzieningen, zoals podia en gezelschappen, filmtheaters, musea, beeldende kunstinstellingen, instellingen gericht op kunst als vrijetijdsbeoefening en cultuureducatie en culturele festivals. Deze voorzieningen zijn grotendeels (boven)stedelijk georiënteerd en in ruimtelijke zin vooral geconcentreerd in de stadsdelen Centrum en Scheveningen. Voor het publiek minder zichtbaar maar voor het kunstklimaat niet minder belangrijk, wordt daarnaast op tal van plaatsen, in tijdelijke en permanente ateliers, broed- en werkplaatsen in relatieve luwte kunst geproduceerd en getoond. Met het programma Creatieve Stad Den Haag stimuleert de gemeente de creatieve sector in de stad. Voor de creatieve industrie zijn gebieden met gemengde 'rommelige' milieus en voldoende betaalbare bedrijfsruimte in een binnenstedelijke omgeving favoriet als vestigingsplaats. In de Binckhorst is een geschikt milieu voor de creatieve sector aanwezig.

3.4.5.2 Leisure

Den Haag streeft met de Leisurenota Den Haag 2005-2010 naar een optimaal en onderscheidend ontspanningspakket, zowel op stedelijk als nationaal en zelfs internationaal niveau. Een goed aanbod is van belang voor het vestigings-, bezoek- en woonklimaat. Op dit moment is er voor de meeste deelbranches nog volop ruimte in de markt aanwezig. Voor nieuwe initiatieven wordt concentratie binnen de leisurestructuur voorgestaan. Belangrijkste leisurelocaties zijn de kuststrook en de binnenstad. Qua versterking van het aanbod ligt de prioriteit bij de congressector, de evenementenmarkt, cultuur, attracties en nieuwe trekkers. Daarnaast wordt gestreefd naar uitbreiding van het basisaanbod voor de doelgroepen kinderen, jongeren, 'nieuwe' ouderen en niet-westerse bevolkingsgroepen.

Binnen het plangebied is aan de Westvlietweg het familiepretpark/attractiepark Drievliet gelegen.

3.4.6 Sport en recreatie

3.4.6.1 Sport

Het gemeentelijke sportbeleid is gericht op het creëren van een optimaal sportklimaat, zodat zoveel mogelijk Hagenaars regelmatig, intensief, verantwoord, en op een prettige manier kunnen sporten. De voorkeur van de gemeente gaat daarbij uit naar sportbeoefening in georganiseerd verband.

De gemeente wil de kwaliteit van het sportaanbod verhogen door:

- voldoende goede sportaccommodaties te realiseren die betaalbaar, toegankelijk, bereikbaar en voor sportdoeleinden geschikt zijn;
- een kwaliteitsimpuls te geven aan het sportaanbod door een sportief recreatieve inrichting van openbare ruimten;
- herkenbare topsport te faciliteren;
- maatschappelijk sterke sportverenigingen te ontwikkelen;
- sportverenigingen te ondersteunen;
- kinderopvang bij sportaccommodaties mogelijk maken.

De gemeente wil de bestaande sportvoorzieningen in de wijk behouden. Haar sportbeleid overlapt het groenbeleid daar waar sport buiten plaatsvindt. Het gaat dan niet alleen om sportvelden en buitensportaccommodaties maar ook om parken, pleinen en straten en grote groengebieden en water.

In het plangebied van de Vlietzone bevindt zich het Golfterrein Leeuwenbergh. Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van de gronden benodigd die behoren tot dit golfterrein. Ter compensatie van de holes die verloren gaan wordt binnen het plangebied in de Vlietzone ruimte geboden.

3.4.6.2 Volkstuinen

Voorburg-west

Binnen het plangebied is in Voorburg-west een volkstuincomplex gelegen. Op dit volkstuincomplex is nachtverblijf niet toegestaan. Er zijn geen plannen om de aanwezige volkstuinen te verplaatsen. Evenmin zijn in het plangebied nieuwe volkstuinen voorzien.

3.4.6.3 Spelen

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota Spelen in de Stad vastgesteld. Het vertolkt de ambitie van de gemeente om in de stad een goed aanbod te bieden aan speellocaties voor kinderen en jongeren van verschillende leeftijden. Zowel kwantiteit als kwaliteit speelt daarbij een rol.

Landelijk is het gebruikelijk om bij speelbeleid uit te gaan van een driedeling: kinderen van 0 tot 6 jaar, jeugd van 7 tot 12 jaar, en jongeren van 13 tot 18 jaar. De actieradius van deze leeftijdscategorieën verschilt. Jongere kinderen worden geacht zich zelfstandig minder ver te kunnen verplaatsen dan oudere.

Onderstaande tabel geeft invulling aan de nieuwe richtlijn:

leeftijdscategorie	**aantal kinderen per speelplek**	**actieradius**	**speeloppervlakte**
0 tot 6 jaar	50 tot 75 kinderen	150 meter	200 m²
7 tot 12 jaar	75 tot 100 kinderen	500 meter	500 m²
13 tot 18 jaar	100 tot 125 kinderen	1.000 meter	750 m²

Bij nieuwe woningbouwlocaties dient in principe de richtlijn van 3% aan openbare speelruimte te worden gehanteerd in relatie tot het 'uitgeefbaar' gebied. Groenvoorzieningen die ook als informele speel- en/of recreatie ruimte kunnen fungeren, worden hierin meegeteld.

In dit bestemmingsplan worden geen locaties voor speelvoorzieningen gereserveerd.

Hoofdstuk 4 Milieu

4.1 Inleiding

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

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

In dit hoofdstuk komen aan de orde: de milieueffectrapportage, gebiedsgericht milieubeleid, externe veiligheid, geluid, lucht, groen, water, bodem, archeologie, en gebiedsgericht milieubeleid.

4.2 Milieueffectrapportage

Binnen de ruimtelijke ordening wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen. Een van de instrumenten die een bijdrage kunnen leveren aan het milieubelang binnen de besluitvorming van ruimtelijke ingrepen is het instrument 'milieueffectrapportage', kortweg m.e.r. Een milieueffectrapportage brengt de milieugevolgen van een besluit in beeld, voordat het besluit wordt genomen. Zo kan het bevoegd gezag dat het besluit neemt (de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) de milieugevolgen op een transparante en navolgbare wijze bij haar afwegingen betrekken.

Wettelijk kader milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is gebaseerd op Europese regelgeving (richtlijn van de raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten). In Nederland is m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in de uitvoeringswetgeving in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (het Besluit milieueffectrapportage). Er bestaat een beperkte en een uitgebreide m.e.r.-procedure. Welke procedure van toepassing is, hangt af van het project. Voor de realisatie van de Rotterdamsebaan is een uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. De verplichting voor een m.e.r.-procedure komt voort uit het Besluit m.e.r., bijlage C, onderdeel 1.2: de aanleg van een autosnelweg of autoweg. De Rotterdamsebaan valt onder de bepalingen van een autoweg en is hiermee direct m.e.r.-plichtig.

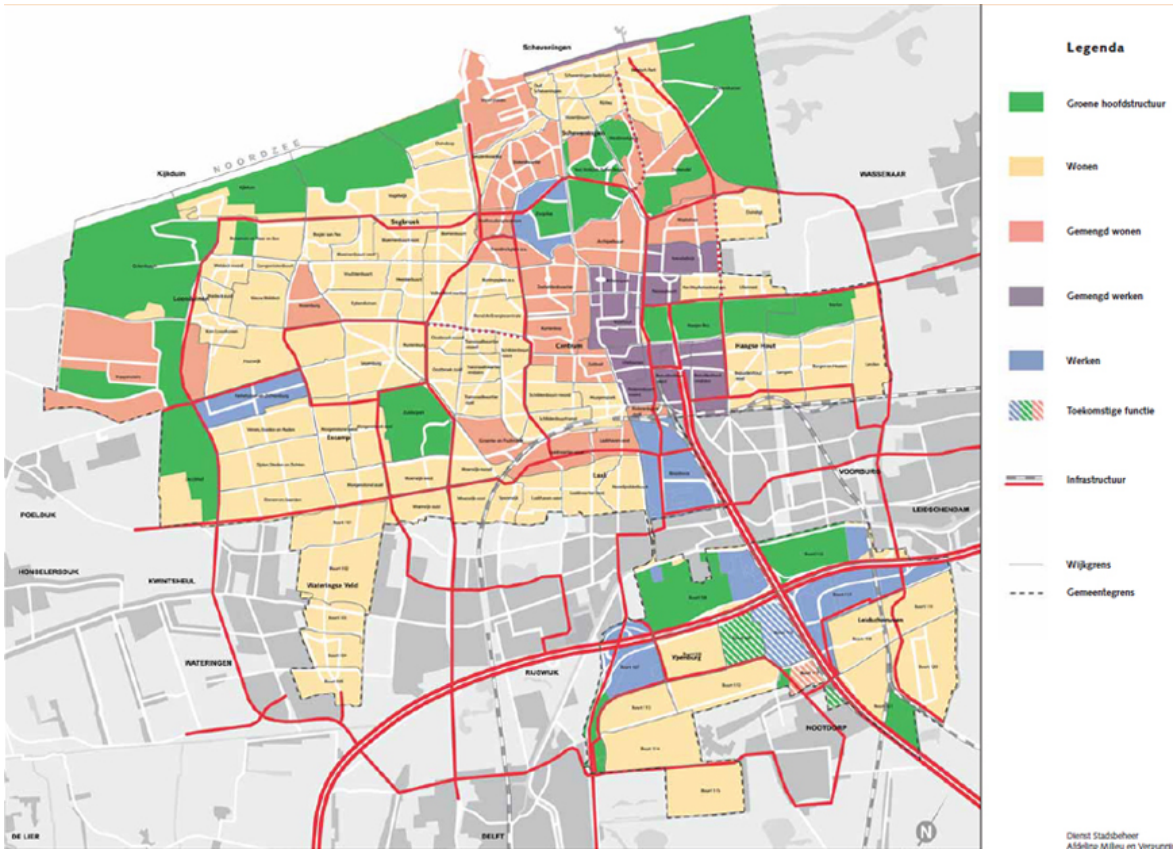
In 2007 is reeds een m.e.r.-procedure doorlopen voor de Rotterdamsebaan. Het ging toen om een m.e.r.-procedure met een hoger abstractieniveau, die is gebruikt om een Voorkeursalternatief (de keuze voor een tracé) vast te stellen. Vervolgens is in 2012 een notitie Reikwijdte en Detailniveau, inclusief Trechteringsdocument, opgesteld waarin de thans voorliggende Voorkeursvariant is bepaald. Deze notities Reikwijdte en Detailniveau en Trechteringsdocument vormden het begin van een nieuwe m.e.r.-procedure.

Het MER voor de Rotterdamsebaan, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan hoort, geeft voor diverse milieuthema's de effecten weer. Daarnaast is ook uitgebreid gekeken naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten te beperken of positieve effecten te versterken. Deze maatregelen, voor zover kansrijk, zijn opgenomen in hoofdstuk vijf van dit bestemmingsplan. Bij de beschrijving van de diverse milieuthema's is grotendeels gebruik gemaakt van de teksten uit het hoofdrapport van het MER en de diverse achtergrondrapportages die voor vrijwel elk thema zijn opgesteld.

4.3 Gebiedsgericht milieubeleid

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht milieubeleid (2005). Er is een indeling van Den Haag gemaakt in gebieden met eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. Met het vaststellen van milieuambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er zijn zes gebiedstypen gedefinieerd. De Rotterdamsebaan behoort tot de categorie "Verkeersinfrastructuur". Ook de bebouwing die direct aan de infrastructuur grenst, hoort tot dit gebiedstype. De gebieden daaromheen vallen binnen de gebiedstypen "Werken" , “Gemengd Werken / Gemengd wonen" (Binckhorstgedeelte), Groene Hoofdstructuur (Vlietzone gedeelte) en Werken (Ypenburg gedeelte) te liggen.



Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus:

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

Thema	Wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid?
Mobiliteit	Ja
Externe veiligheid	Ja
Geluid	Ja
Lucht	Ja
Natuur	Ja, met mitigerende maatregelen
Water	Ja, met compenserende maatregelen
Bodem	Ja
Klimaat	Deels

Voor een uitgebreidere beschrijving van de toetsing van alle thema's aan het gebiedsgerichte

milieubeleid wordt verwezen naar het MER, waarin dit per thema is toegelicht. De diverse mitigerende maatregelen (voor natuur) zijn in paragraaf 4.8 beschreven. De compenserende maatregelen voor water (watercompensatie) zijn in paragraaf 4.9 beschreven.

4.4 Verkeer

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het hoofdwegennet nabij Den Haag en het onderliggend wegennet. Daarmee ontstaan nieuwe routes van en naar de bestemmingen in de stad en zal er een verschuiving optreden in de verkeersstromen in dit deel van de stad en op het hoofdwegennet nabij de stad. De Rotterdamsebaan dient primair een aantal verkeersgerelateerde doelen zoals het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van de verkeershinder. De verkeerseffecten en de daarmee samenhangende milieuaspecten zoals luchtkwaliteit en geluidsbelasting zijn van groot belang voor de vaststelling van de Voorkeursvariant. De verkeerseffecten zijn bepaald met verkeersmodellen, het verkeersmodel Haaglanden voor het lokale wegennet en het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor het rijkswegennet. Met de uitkomsten van deze modellen zijn in de voorgaande processtappen de afwegingen en keuzes gemaakt die hebben geleid tot de voorkeursvariant. Daarbij zijn er in dit proces ook per deelproject afwegingen gemaakt over, met name, de aansluitingen in knooppunt Ypenburg en die in de Binckhorst. Voor het bestemmingplan zijn op basis van de laatste inzichten en voor de nu vastgestelde voorkeursvariant de verkeerseffecten bepaald.

Tot en met de trechtering van de varianten is gebruik gemaakt van de verkeercijfers op basis van de Structuurvisie Den Haag. In het licht van de economische crisis en de stagnatie van de stedelijke ontwikkelingen zijn deze tot dan gebruikte verkeerscijfers te hoog. In 2011 is een bijgesteld verkeersmodel Haaglanden beschikbaar gekomen. Dit is gebaseerd op het Haagse zogeheten IPSO scenario (Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling, vastgesteld in 2011). Voor dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van deze modelversie (3.4) van het verkeersmodel Haaglanden voor 2020. Voor een beschrijving van dit model zie Bijlage 1 Verkeersmodel Haaglanden en NRM

Het NRM is, meer dan het verkeersmodel Haaglanden, geschikt voor het verkennen van de effecten van een infrastructurele ingreep op het rijkswegennet. Het NRM mist echter de mogelijkheid van een meer gedetailleerde invoer en analyse van lokale effecten. Het NRM is in het kader van deze studie gebruikt voor het in beeld brengen van de effecten van de realisatie van de Rotterdamsebaan op het hoofdwegennet en op en bij de aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet. Het NRM gaat uit van een landelijk groeiscenario. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van het NRM versie West 2012. Voor een beschrijving van dit model zie Bijlage 1 Verkeersmodel Haaglanden en NRM.

De verkeerseffecten zijn bepaald voor verschillende situaties.

Allereerst zijn de verkeerseffecten berekend op basis van de huidige situatie bij de weefvakken op de A13 tussen de op- en afrit Delft Noord en het knooppunt Ypenburg (enkelstrooks). Voor de gemeentelijke besluitvorming over de voorkeursvariant is echter uitgegaan van het verkeersaanbod op basis van een verdubbeling van deze weefvakken. Gelijktijdig met de uitwerking en beoordeling van de varianten voor de Rotterdamsebaan in 2011-2012 is de MIRT-verkenning Haaglanden uitgevoerd. In deze MIRT-verkenning is uiteindelijk een verdubbeling van deze weefvakken opgenomen in het kader van de “optimalisatie knooppunt Ypenburg”. Omdat daarmee een hoge mate van zekerheid is ontstaan over de verdubbeling van de weefvakken zijn ten behoeve van de gemeentelijke besluitvorming de verkeers- en milieu effecten beoordeeld op basis van het verkeersaanbod met dubbele weefvakken op de A13. Opgave is immers om een toekomstvaste oplossing te realiseren. Een verdubbeling van de weefvakken vergroot het verkeersaanbod in de Rotterdamsebaan. Dit aanbod is leidend voor het ontwerp van de aansluitingen maar geeft ook qua milieuaspecten een maximaal beeld.

Daarnaast zijn met het NRM ook de verkeerseffecten van de Rotterdamsebaan op het hoofdwegennet bepaald voor 2030 en afgezet tegen een situatie zonder Rotterdamsebaan. Daarmee zijn de verkeerseffecten op langere termijn in beeld gebracht en dan in samenhang met de andere geplande infrastructurele aanpassingen. Voor 2030 is uitgegaan van een verdubbeling van de weefvakken op de A13 tussen de op- en afrit Delft Noord en het knooppunt Ypenburg inclusief de overige maatregelen uit de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Haaglanden “A4 Passage en Poorten & Inprikkers”.

Bij dit bestemmingsplan en het MER is een uitgebreid verkeersrapport opgenomen. In hoofdstuk vijf zijn

de effecten als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan beschreven.

4.5 Externe veiligheid

In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste onderzoeksresultaten en mogelijke maatregelen en kansen vanuit externe veiligheid. Het MER en het achtergrondrapport 'Externe Veiligheid' is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Bij de aanleg van de Rotterdamsebaan zijn diverse externe veiligheidaspecten van belang.
Het eerste betreft de wijziging van transportstromen van gevaarlijke stoffen als gevolg van de Rotterdamsebaan. In de huidige situatie worden over de Binckhorstlaan gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit betreft brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) en brandbare gassen (LPG). In de toekomst mogen door de tunnel van de Rotterdamsebaan alleen brandbare vloeistoffen vervoerd worden. Het vervoer van brandbare gassen zal dus via een andere route, die via de Maanweg en Spoorboogweg, gaan rijden. Deze verschuiving van de route leidt tot veranderingen in de externe veiligheidssituatie. Hierbij wordt ook ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijkswegen. Hierbij wordt echter alleen het plaatsgebonden risico beschouwd, omdat de Rotterdamsebaan geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maakt binnen het invloedsgebied van deze transportassen. Het groepsrisico zal derhalve niet veranderen, ook omdat de beperkte herverdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen niet leidt tot het vervoer van brandbare gassen door de boortunnel. Hierdoor zal het groepsrisico, dat grotendeels beïnvloed wordt door het vervoer van brandbare gassen (zie voor meer uitleg het Basisnet Weg) en niet door brandbare vloeistoffen.

Een tweede aspect betreft de (kleine) verleggingen van de aanwezige hoge druk aardgasleidingen in de Binckhorst en de Vlietzone als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan. Ten slotte wordt ook aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten in de boortunnel van de Rotterdamsebaan. Aan een tunnel zijn strenge veiligheidseisen gebonden.

Er zijn geen risicovolle inrichtingen of vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en/of water van belang voor de realisatie van de Rotterdamsebaan.

4.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid is een milieuthema dat ingaat op de kans en bijbehorende effecten van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Deze gevaarlijke stoffen kunnen opgeslagen worden bij bedrijven, zoals LPG-tankstations of getransporteerd worden over de weg, het water, per spoor of door buisleidingen. Het gaat dan om de volgende categorieën:

- brandbare vloeistoffen (benzine, kerosine, diesel)
- brandbare gassen (LPG, propaan)
- toxische vloeistoffen (watersulfide)
- toxische gassen (ammoniak, chloor)

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in risicobronnen (zoals een weg waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd of een LPG-tankstation) en kwetsbare objecten, zoals woningen, scholen en kantoren. De effecten van risicobronnen op deze kwetsbare objecten wordt op twee manieren inzichtelijk gemaakt:

- het 'Plaatsgebonden Risico' (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon, die zich continu en onbeschermd op die plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit met een gevaarlijke stof. Dit risico mag onder normale omstandigheden voor burgers nergens groter zijn dan één op één miljoen (10^{-6}) per jaar. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn.
- het 'Groepsrisico' (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. In een grafiek wordt de kans op een ongeval ten opzichte van het aantal potentiële slachtoffers weergegeven. Des te hoger deze groepsrisicocurve des te zwaarder wordt de motivering waarom deze situatie acceptabel is.

Binnen de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontouren mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten

aanwezig zijn of worden geprojecteerd. Tot kwetsbare objecten behoren onder andere woningen, scholen en andere functies waar veel mensen gedurende enige tijd verblijven.

Voor het berekenen van het groepsrisico is het vaststellen van het invloedsgebied van belang. Dit gebied wordt doorgaans bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1% letaliteit). Dit geldt zowel voor stationaire bronnen als voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water en buisleidingen). Voor LPG-tankstations wordt echter het invloedsgebied bepaald door de 100% letaliteitsgrens.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet een verhoging van het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Naast de berekende waarden voor het GR moeten hierbij de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid (door hulpverleningsorganisaties) van ongelukken worden beschouwd en onderbouwd. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

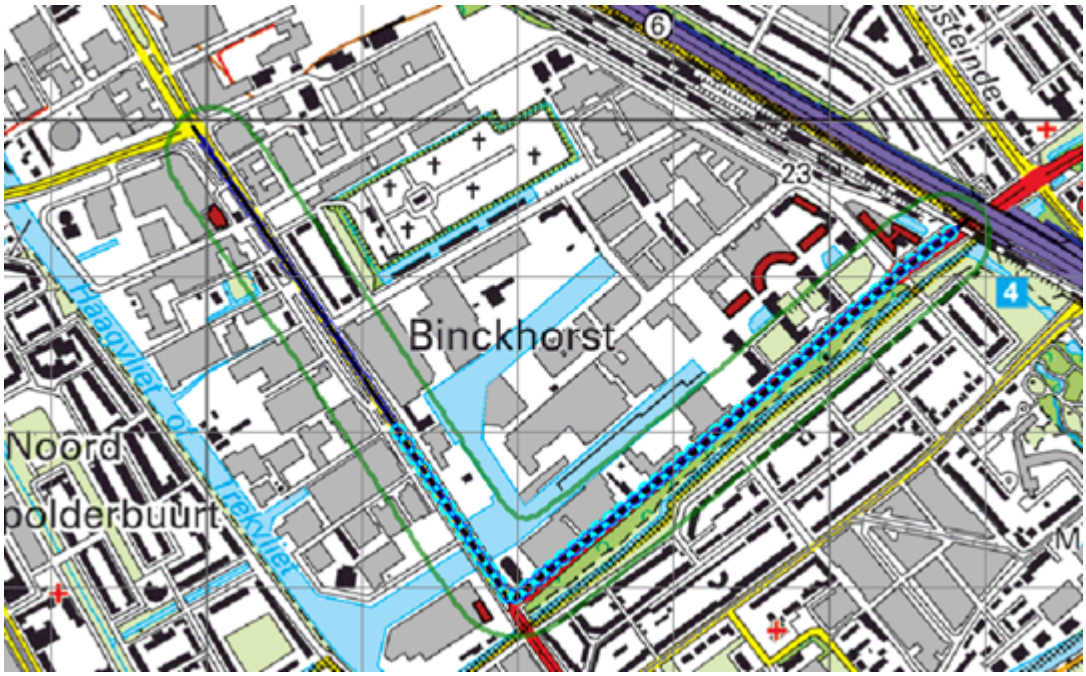
De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de 'Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS)' (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Op grond van de Circulaire moet bij een bestemmingsplan de risicobenadering worden toegepast. Dit geldt wanneer de ontwikkeling binnen 200 meter van de transportas is gesitueerd.

De regionale visie Externe Veiligheid "Samen Werken aan Externe Veiligheid" (2006) van Haaglanden is gericht op het beheersen van de risico's van het werken met en het opslaan en transporteren van gevaarlijke stoffen. Het doel daarvan is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van de risico's waaraan burgers worden blootgesteld. Welk risico aanvaardbaar is verschilt per situatie en vraagt om een zorgvuldige afweging en duidelijke informatie aan burgers en bedrijven. Ook het Haags Gebiedsgericht Milieubeleid is erop gericht om afhankelijk van de gebiedstypen plaatsgebonden risico's en groepsrisico's beperkt te houden. Dit houdt in dat in gebieden met woonfuncties de risico's verwaarloosbaar moeten zijn en dat de risico's in werk- en verkeersgebieden klein moeten zijn.

4.5.2 Referentie situatie

Plaatsgebonden risicocontouren van de relevante risicobronnen

Over de Binckhorstlaan worden nu en in de referentiesituatie circa 624 tankwagens met brandbare vloeistoffen (dit is een optelling van de stofcategorieën LF1 en LF2) en circa 350 transporten met brandbare gassen (GF3) per jaar getransporteerd. Hiervoor is een risicoberekening uitgevoerd, zie onderstaande figuur. Hieruit blijkt dat er geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontour aanwezig is.



Groene lijn 10^{-8} risicocontour

Blauwe lijn	10^{-7} risicocontour
Lichtblauwe bollen	Ligging kilometer met het hoogste groepsrisico

Over de snelwegen in de Haagse regio (A4, A12/Utrechtsebaan en A13 worden ook gevaarlijke stoffen getransporteerd. De aantallen getransporteerde gevaarlijke stoffen over deze wegen zijn vele malen groter dan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Binckhorstlaan. In de cRvgs is de veiligheidszone opgenomen voor deze rijkswegen. Voor de A4 is alleen voor het gedeelte tussen het knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein een zone groter dan 0 meter opgenomen, deze zone bedraagt 23 meter. Deze zone wordt vanuit het midden van de weg bepaald; aangezien de A4 hier erg breed is aangelegd, valt de contour niet over objecten buiten de wegrand heen. De veiligheidszone voor de A13 van knooppunt Ypenburg richting Delft bedraagt 17 meter. Deze zone wordt vanuit het midden van de weg bepaald; aangezien de A13 hier erg breed is aangelegd, valt de contour niet over objecten buiten de wegrand heen. Voor de A12/Utrechtsebaan is een veiligheidszone van 0 meter opgenomen in het Basisnet tot aan afslag Voorburg (vanaf Prins Clausplein gezien). Omdat de situatie uit het Basisnet vanaf afslag Voorburg richting het centrum niet het werkelijke beeld weergeeft, is uitgegaan van de informatie van de gemeente Den Haag; dit betekent minder dan 1000 transporten per jaar van brandbare gassen.

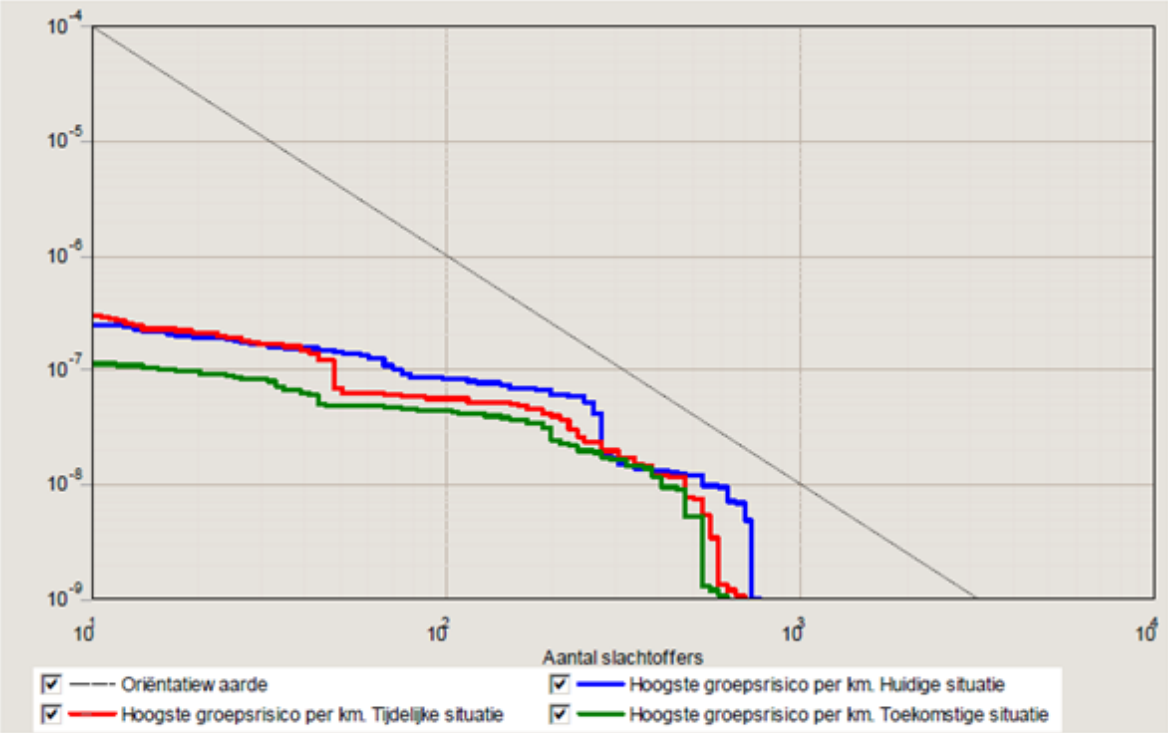
In de huidige situatie zijn twee hogedruk aardgasleidingen gelegen die met hun invloedsgebied het bestemmingsplan van de Rotterdamsebaan overlappen:

- De hogedruk aardgasleiding, de W-536-01, in de Binckhorst. Een dergelijke leiding heeft een belemmeringenstrook van 5 meter, waarbinnen geen objecten mogen zijn gelegen. Dit is ook niet het geval. Op basis van een eerder uitgevoerde berekening (“Risicoberekening gastransportleiding W-536-01-KR-006 t/m 012”, KEMA, 2011) is bekend dat geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig is bij deze leiding.
- In de Vlietzone is een hogedruk aardgasleiding gelegen, A-517. Een dergelijke leiding heeft een belemmeringenstrook van 5 meter, waarbinnen geen objecten mogen zijn gelegen. Dit is ook niet het geval. Voor deze leiding is geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig conform de risicokaart.

Groepsrisico relevante risicobronnen

Het groepsrisico wordt beïnvloed door de transportintensiteiten, het aantal mensen dat woont of werkt in de nabijheid, de afstand tot de risicobron en de kans op een ongeval.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Binckhorstlaan is een risicoberekening (QRA) uitgevoerd, deze is hieronder weergegeven. Hieruit blijkt dat er wel een duidelijk groepsrisico aanwezig is, maar dat deze onder de oriëntatiewaarde is gelegen. De oriëntatiewaarde is een richtwaarde waarnaar moet worden gekeken bij de verantwoording van het groepsrisico. Het aantal potentiële slachtoffers binnen het plangebied wordt afgezet tegen het jaarlijkse risico op een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen (frequentie). De hoogte van het groepsrisico wordt voornamelijk bepaald door de diverse bedrijven en kantoren die binnen het invloedsgebied van deze weg zijn gelegen.



Naam variant	Normwaarde groepsrisico	Frequentie	Aantal slachtoffers
Referentie situatie	0,36	$9,2 * 10^{-9}$	624
Tijdelijke situatie	0,26	$1,1 * 10^{-8}$	476
Toekomstige situatie	0,21	$9,2 * 10^{-9}$	476

Het groepsrisico voor de drie rijkswegen is niet kwantitatief bepaald voor dit bestemmingsplan. Er worden immers geen nieuwe kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van deze weg mogelijk gemaakt. Wel is bekend dat het groepsrisico bij berekeningen in het kader van het Basisnet Weg wel zijn bepaald voor deze rijkswegen ("Eindrapportage Basisnet Weg – Hoofdrapport" Arcadis, 2009). Hierbij zijn geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde geconstateerd voor de rijkswegen A4 en A13. Het groepsrisico is derhalve bij deze twee rijkswegen onder de oriëntatiewaarde gelegen. Bij de A12 is wel een overschrijding van de oriëntatiewaarde geconstateerd.

Voor de hogedruk aardgasleiding, de W-536-01 in de Binckhorst is bekend dat het groepsrisico niet boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt ("Risicoberekening gastransportleiding W-536-01-KR-006 t/m 012", KEMA, 2011). Voor de hogedruk aardgasleiding die in de Vlietzone is gelegen, de A-517, is bekend dat het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde is gelegen. Dit volgt uit een project naar aanleiding van invoering van het Besluit externe veiligheid buisleidingen waarin knelpunten voor het groepsrisico, dit wil zeggen ligging van het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde, werden opgespoord. Voor deze leiding is een dergelijk knelpunt niet gevonden. Dit heeft ook te maken met de lage bevolkingsdichtheid rondom deze leiding in de Vlietzone.

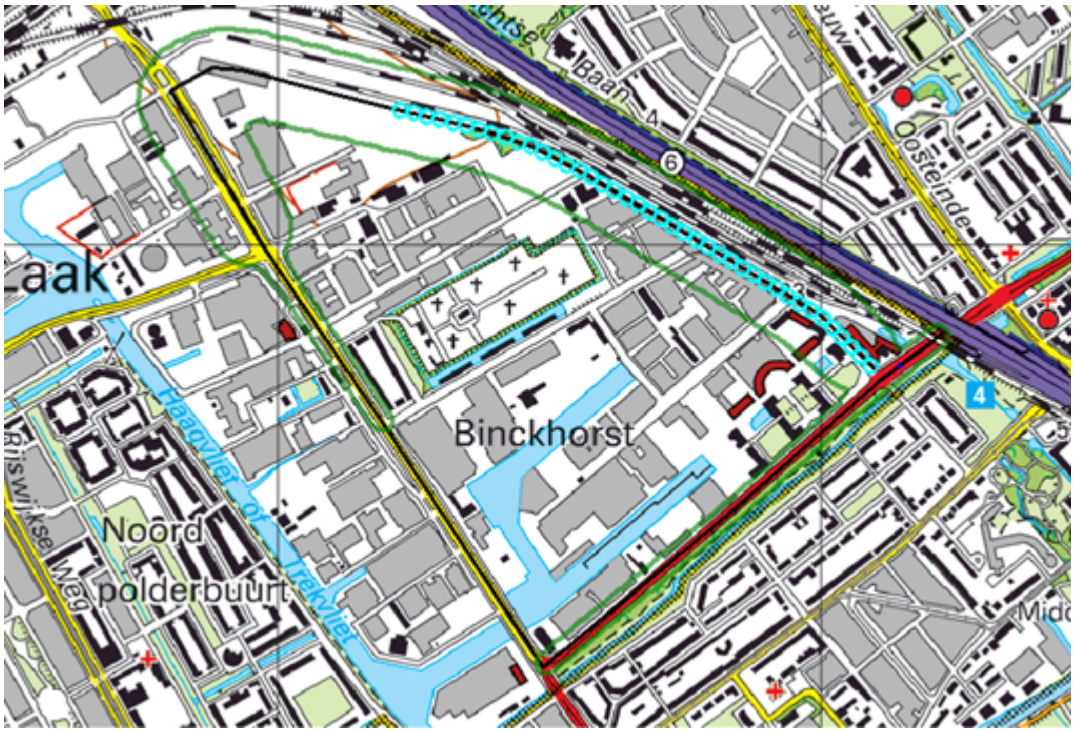
4.5.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie)

Plaatsgebonden risico vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen

Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan zal het transport van gevaarlijke stoffen voor een deel door de Rotterdamsebaan gaan plaatsvinden. Omdat de boortunnel een categorie C-tunnel wordt, mogen hierdoor geen brandbare gassen vervoerd worden. Op basis van vuistregels uit de Handleiding risicoanalyse transport kan geconcludeerd worden dat deze weg geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontour heeft (vanwege het ontbreken van transporten LPG).

Het transport van gevaarlijke stoffen, in het bijzonder de brandbare gassen, zullen niet meer over de Binckhorstlaan gaan rijden, maar via de nieuwe Spoorboogweg. Hiervoor is een risicoberekening

uitgevoerd. Deze risicoberekening gaat uit van dezelfde aantallen gevaarlijke stoffen als in de referentiesituatie over de Binckhorstlaan worden vervoerd. Hierbij is dus sprake van een overschatting, omdat een deel van de brandbare vloeistoffen ook via de Rotterdamsebaan kan rijden. Het resultaat van de risicoberekening is in onderstaande figuur weergegeven.



Groene lijn	10^{-8} risicocontour
Lichtblauwe bollen	Ligging kilometer met het hoogste groepsrisico

Het plaatsgebonden risico van de snelwegen (A4, A12/Utrechtsebaan, A13) wordt niet beïnvloed door de voorgenomen ontwikkelingen, aangezien in het Basisnet de maximale risicoruimte is vastgelegd voor een weg en hierop gestuurd wordt.

De voorgenomen lokale verleggingen van de hogedruk aardgasleidingen hebben geen invloed op het plaatsgebonden risico. Ook in de toekomstige situatie is er geen 10^{-6}/jaar plaatsgebonden risicocontour voor beide leidingen.

Het plaatsgebonden risico van de beschouwde wegen leidt niet tot belemmeringen ten aanzien van de aanleg van de Rotterdamsebaan of van aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten.

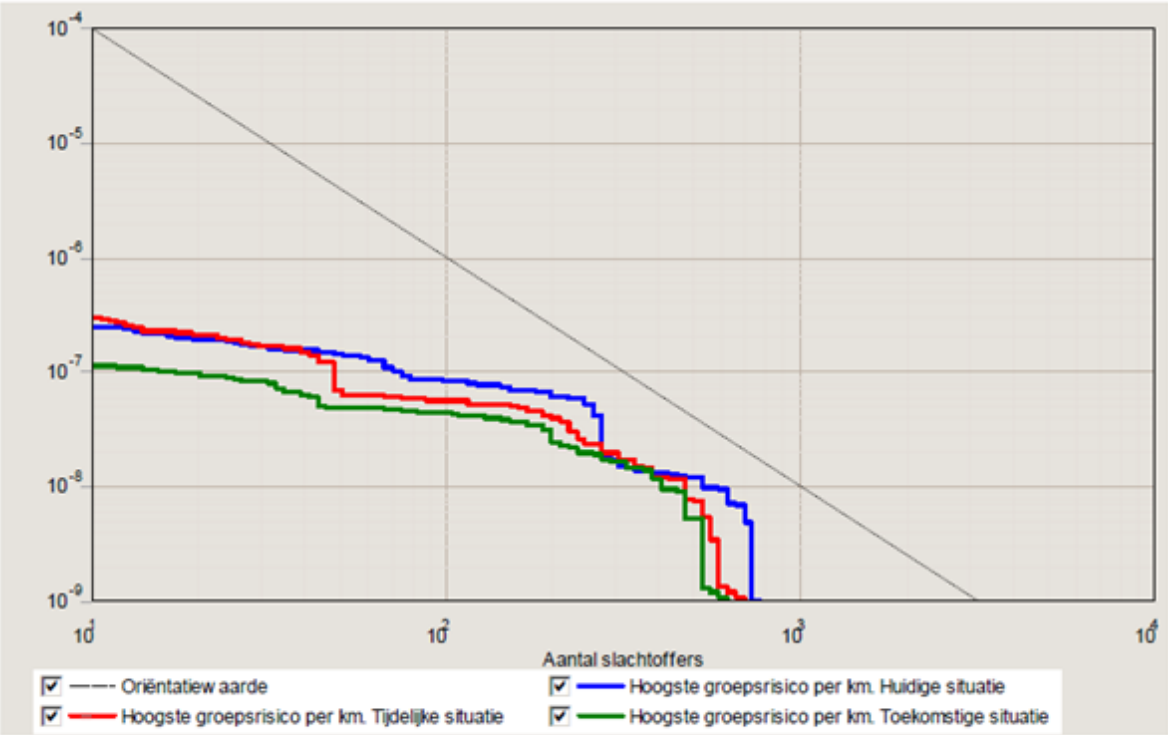
Groepsrisico vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen

In de referentie is een groepsrisico berekend voor de Binckhorstlaan. Doordat in de plansituatie geen transporten meer plaatsvinden over deze weg, is geen sprake meer vaneen groepsrisico op deze weg. In plaats daarvan vindt het transport van gevaarlijke stoffen over de Rotterdamsebaan (alleen brandbare vloeistoffen) en de Spoorboogweg (ook brandbare gassen) afgewikkeld.

De stoffen die over de Rotterdamsebaan vervoerd worden, hebben een relatief klein invloedsgebied dat voor brandbare vloeistoffen (zoals benzine en diesel) niet verder reikt dan 45 meter. Uit de vuistregels voor het HART (Handleiding Risicoanalyse Transport van Rijkswaterstaat) is bekend dat zonder vervoer van GF3 (en geen vervoer van LT3, GT4 en GT5) over een weg het groepsrisico verwaarloosbaar is, omdat deze stofcategorie in vrijwel alle gevallen het groepsrisico bepaalt. Dit is na te lezen in HART en de Eindrapportage Basisnet Weg. Deze stofcategorie wordt niet over de Rotterdamsebaan vervoerd. Aangezien de hoeveelheid transporten van brandbare vloeistoffen op de Rotterdamsebaan onder de drempel voor het plasbrandaandachtsgebied blijven (circa 7000 transporten) blijkt hieruit dat de

hoeveelheid brandbare vloeistoffen beperkt is. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het groepsrisico op het gehele tracé niet rekenkundig waar te nemen is en derhalve niet toeneemt.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Spoorboogweg is een risicoanalyse uitgevoerd. Deze risicoberekening gaat uit van dezelfde aantallen gevaarlijke stoffen als in de referentiesituatie over de Binckhorstlaan worden vervoerd. Hierbij is dus sprake van een overschatting, omdat een deel van de brandbare vloeistoffen ook via de Rotterdamsebaan kan rijden. Het resultaat van de risicoberekening is in onderstaande figuur weergegeven. Hieruit blijkt dat het groepsrisico gedaald is ten opzichte van de referentiesituatie. Zowel de kans als het maximaal aantal slachtoffers is lager. Dit is een positief effect dat te maken heeft met de afwezigheid van grote hoeveelheden personen in de nabijheid van de Spoorboogweg.



Naam variant	Normwaarde groepsrisico	Frequentie	Aantal slachtoffers
Referentie situatie	0,36	$9,2 * 10^{-9}$	624
Tijdelijke situatie	0,26	$1,1 * 10^{-8}$	476
Toekomstige situatie	0,21	$9,2 * 10^{-9}$	476

Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan kan er sprake zijn van een beperkte herverdeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze herverdeling is echter beperkt en heeft alleen betrekking op brandbare vloeistoffen. Doordat de aantallen LPG-transporten niet wijzigen is geen sprake van veranderingen in het groepsrisico, ook omdat er geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegevoegd als gevolg van de planontwikkeling.

Gezien de lokale en zeer beperkte veranderingen in het traject van beide hoge druk aardgasleidingen wordt er geen verandering in het groepsrisico waargenomen. Dit komt omdat de verlegging niet leidt tot extra objecten binnen het invloedsgebied van de leidingen.

Tunnelveiligheid

De veiligheid van de tunnel is beschouwd op een kwantitatieve manier, met een QRA en een kwalitatieve manier, met een scenarioanalyse. De bevindingen zijn weergegeven in het rapport 'Tunnel Rotterdamsebaan, Tunnelveiligheidsplan" (Gemeente Den Haag, 2012).

Persoonlijk risico en groepsrisico

Het berekende persoonlijk risico heeft een waarde van $7{,}0 \times 10^{-12}$ per km welke kleiner is dan de gestelde oriëntatiewaarde van het persoonlijk risico van $1{,}0.10^{-7}$ per km.

Het berekende groepsrisico (per km tunnel) wordt gepresenteerd in een grafiek met logaritmische schalen waarbij het aantal dodelijke slachtoffers wordt afgezet tegen de overschrijdingsfrequentie, de zogenaamde f/N-curve. De normlijn is het toetsingscriterium ($10^{-1}/N^2$ per km per jaar). In onderstaande figuur is de groepsrisicocurve voor één tunnelbuis uitgezet. De curve blijft onder de oriënterende waarde.

Met de risicoberekening is aangetoond dat de tunnel voldoet aan de normen voor het persoonlijk risico en het groepsrisico.

Scenarioanalyse

Middels een scenarioanalyse is het tunnelsysteem getoetst op de veiligheidscriteria ten aanzien van verkeersafwikkeling, incidentbeheersing, zelfredzaamheid en hulpverlening. In de werkgroep tunnelveiligheid zijn 4 scenario's geselecteerd om in deze fase uit te werken. Het betreft de volgende scenario's;

1. grote vrachtautobrand;
2. gaswolkexplosie gevolgd door een brand;
3. toxisch gas;
4. wateroverlast door overstroming.

Ten eerste is getoetst of de kans op het optreden van de gekozen scenario's groter of kleiner is dan de genoemde 1×10^{-6}/jaar. Dit bepaalt of het tunnelsysteem wel of niet moet voldoen aan de vermelde doelstellingen ten aanzien van verkeersafwikkeling, incidentbeheersing, zelfredzaamheid en hulpverlening. Daaruit is geconcludeerd dat alleen de ladingbrand aan alle criteria van de veiligheiddoelstellingen moet voldoen. Voor het opstellen en het toetsen van de scenario's is de Leidraad Scenarioanalyse Ongevallen in Tunnels gebruikt. De scenarioanalyse is uitgevoerd aan de hand van deze leidraad en is gerapporteerd in het document “Tunnel Rotterdamsebaan - Scenarioanalyse” (Gemeente Den Haag 2012). Op basis van de toetsing van de besproken scenario's is geconcludeerd dat er één aandachtspunt is dat nader bekeken moet worden. Aan de overige voorwaarden wordt voldaan.

Aandachtspunt I: Incidentbeheersing: De gevoeligheid van het snelheidsdiscriminatiesysteem (SDS) (hiermee zijn afwijkingen in de verkeersstroom snel te detecteren en kan zo een ongeval worden opgemerkt) moet op zo worden afgesteld dat de geloofwaardigheid niet wordt aangetast (eis is minder dan 5 fouten onterechte meldingen per 24 uur).

Daarnaast worden twee punten genoemd die als restrisico door het bevoegd gezag geaccepteerd dienen te worden, aangezien niet alle risico's kunnen worden uitgesloten. Het accepteren van deze restrisico's heeft geen invloed op de beoordeling.

Restrisico I: Verwacht wordt dat bij grote branden met veel rookontwikkeling de mensen die niet zelfredzaam zijn zonder omstanderhulp niet binnen vijf minuten maximaal 250 meter kunnen overbruggen ten einde een veilige ruimte te bereiken. Hiermee bestaat een kans dat personen, als gevolg van een grote brand, komen te overlijden. Dit dient door bevoegd gezag als restrisico geaccepteerd te worden.

Restrisico II: Het gevaar van een brand veroorzaakt door een transport gevaarlijke stoffen, waarbij een verbod op vervoer geldt wordt genegeerd, waarbij de tunnelinrichting verloren zal worden gaan, dient als restrisico geaccepteerd.

4.5.4 Bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

Bereikbaarheid

Gezien de ligging van de brandweerkazernes in de huidige situatie, vormt het tijdig bereiken van een calamiteitenlocatie op de Rotterdamsebaan geen probleem. Ook het tweezijdig aanrijden vormt geen knelpunt.

De aanleg van de Rotterdamsebaan is bedoeld om het centrum van Den Haag beter te ontsluiten waardoor een robuustere verbinding ontstaat vanaf het centrum van Den Haag naar de zuidelijk gelegen snelwegen A4 en A13 toe. Bovendien vermindert de Rotterdamsebaan de verkeersdruk op de A12 en de binnenstedelijke wegen, zodat deze wegen beter toegankelijk zijn. Dit heeft een positief effect voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten die sneller ter plaatse kunnen zijn bij een calamiteit. Aangezien meerdere brandweerkazernes en ziekenhuizen in het centrum van Den Haag zijn gelegen, vormt een verbeterde ontsluiting van het centrum een positief effect van de Rotterdamsebaan.

Bestrijdbaarheid

Uit de huidige situatie is bekend dat voldoende primaire bluswatervoorzieningen aanwezig (brandkranen) zijn in de Binckhorst. In het zuidelijke gedeelte van de Binckhorst is bovendien de haven aanwezig die als tertiair bluswater dienst kan doen. In de tunnel van de Rotterdamsebaan wordt ook aandacht besteed aan blusvoorzieningen.

Zelfredzaamheid

In de Binckhorst en in de Vlietzone nabij de hoge druk aardgasleiding zijn voldoende vluchtmogelijkheden voorhanden. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft tot gevolg dat het gebied beter ontsloten wordt en de aanwezige personen gemakkelijker het gebied kunnen ontvluchten. Naast de Rotterdamsebaan blijft de Binckhorstlaan als parallelweg aanwezig, waarover mensen van de calamiteit af kunnen vluchten. Bovendien worden panden verworven voor de aanleg van de Rotterdamsebaan, zodat meer ruimte wordt gecreëerd tussen het tracé en de objecten ernaast. Een voorbeeld hiervan zijn de huizen aan de Vestaweg die worden geamoveerd in het kader van dit project: hierdoor zijn er minder personen aanwezig dicht naast de weg.

Rondom de Spoorboogweg zijn voldoende wegen die loodrecht op deze weg staan en van de risicobron af leiden. Aan de oostkant van de weg is het niet mogelijk om te vluchten, maar hier verblijven ook geen personen, zodat dit niet relevant is.

De aanleg van het tracé heeft een positieve invloed op het aantal beperkt zelfredzame personen dat in het invloedsgebied van de risicobron verblijft. Het kinderdagverblijf aan de Maanweg ligt door de verandering van de transportstromen (van de Binckhorstlaan naar de Spoorboogweg) niet meer binnen het invloedsgebied van de weg, aangezien het tracé daar onder de grond ligt. Het invloedsgebied van de

Rotterdamsebaan bedraagt slechts 45 meter omdat alleen brandbare vloeistoffen mogen worden vervoerd; hierbinnen liggen geen objecten met beperkt zelfredzame personen.

4.5.5 Conclusie

Het plaatsgebonden risico als gevolg van de Rotterdamsebaan verandert niet of nauwelijks. Het groepsrisico ligt in de plansituatie lager, vanwege een andere route (via de Spoorboogweg) waar minder mensen wonen, werken en verblijven. Dit is een positief effect. Ook ten aanzien van de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten en zelfredzaamheid is een licht positief effect aanwezig. Het aanwezige risico wordt hiermee als verantwoord geacht. Er zijn echter nog diverse maatregelen mogelijk die de positieve effecten verder kunnen versterken. Deze maatregelen zijn hieronder weergegeven. Voor externe veiligheid zijn voor het aspect tunnelveiligheid enkele maatregelen beschouwd, deze zijn opgenomen in hoofdstuk vijf bij 'borging'.

4.6 Geluid

Ten behoeve van het bestemmingsplan is er een akoestisch onderzoek door adviesbureau Oranjewoud uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden in deze paragraaf behandeld. Achtereenvolgens komen wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit het MER voor geluid aan bod. Het MER en de achtergrondrapportage geluid zijn als separate bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.6.1 Wetgeving en beleid

Voor het aspect wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijk kader. Bij de realisatie van de Rotterdamsebaan bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de wijziging van een weg te worden aangetoond dat in de directe omgeving van het plangebied de (voorkeurs) grenswaarden voor geluidsbelasting op gevoelige functies uit de Wgh niet worden overschreden. Daarnaast dient aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 2 dB of meer bedraagt op nabij gelegen gevoelige functies. Met betrekking tot reconstructie wordt hierbij gekeken naar de herinrichting van de Binckhorstlaan en de beperkte aanpassing van enkele verbindingsbogen bij knoopppunt Ypenburg.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 en 75 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten. Als geluidsgevoelige gebouwen zijn aangewezen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. Te weten volgens artikel 1.2, lid 1 Bhg:

- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kleuterdagverblijven
- standplaats, als bedoeld in art. 1, eerste lid, onderdeel e van de Huisvestingswet
- ligplaats woonschip

De gemeente Den Haag heeft beleid opgesteld ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarde, weergegeven in het document 'Beleid hogere grenswaarden Wet Geluidhinder, (definitief februari 2011)'. Indien de geluidbelasting ten gevolge van een weg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen – bij reconstructie of wijziging van functie - hogere waarden te worden aangevraagd en verleend. Bij de geluidbelasting op de eerste lijnsbebouwing wordt tevens de gecumuleerde geluidbelasting bepaald en vergeleken met deze grenswaarde. In het beleid wordt aangegeven dat de maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting hierbij is vastgesteld is op 69,5 dB. Voor verblijfsruimten zie art. 1.1, lid 1 onderdeel d Bgh.

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

Voor dit plan is alleen de geluidsbron wegverkeer relevant. Conform de rekensystematiek behorende bij de Wgh dienen alle wegen (zone maximaal 350 meter) en spoorwegen (zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond) binnen de zone van de te wijzigen weg in het onderzoek betrokken te worden. Het plangebied bevindt zich binnen de zone van spoorwegen. Met lawaai van railverkeer hoeft echter geen rekening te worden gehouden aangezien het plan geen effect heeft op het railverkeer. Voor de gecumuleerde geluidbelasting is het railverkeer wel meegenomen. In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen aanwezig waarop aangewezen inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd.

Wegverkeers- en spoorweglawaai

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

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai. Voor nieuwe situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Deze bedraagt voor wegverkeerslawaai maximaal 63 dB. Verderop worden diverse getallen in dB gepresenteerd. Hier gaat het om de Lden en gaat het om cumulatieve waarden, behoudens bij de toets aan de wettelijke eisen (bestemmingsplantoets).

SWUNG

Onder de noemer 'Swung' (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is in 2012 een aanzet gegeven tot het aanpassen van de geluidwetgeving.

Swung 1 richt zich op de geluidruimte die rijksinfrastructurele bronnen krijgen (rijkswegen en spoorwegen). Aan deze bronnen wordt een plafond gekoppeld, een zogenaamd geluidproductieplafond (gpp). De geluidsbelasting vanwege de bron mag het vastgestelde plafond niet overschrijden, als dit wel dreigt te gebeuren moet de bronbeheerder maatregelen treffen om de geluidsbelasting te verminderen. De invoering van de van gpp's voor de rijksinfrastructuur is per 1 juli 2012 geregeld via een nieuw Hoofdstuk 11 Geluid in de Wet milieubeheer.

In aanvulling op Swung-1 wordt gewerkt aan Swung-2, dit wetsvoorstel ziet op gpp's voor de provinciale en gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen. Daarnaast zal ook het normenstelsel worden aangepast.

Reconstructie van wegen

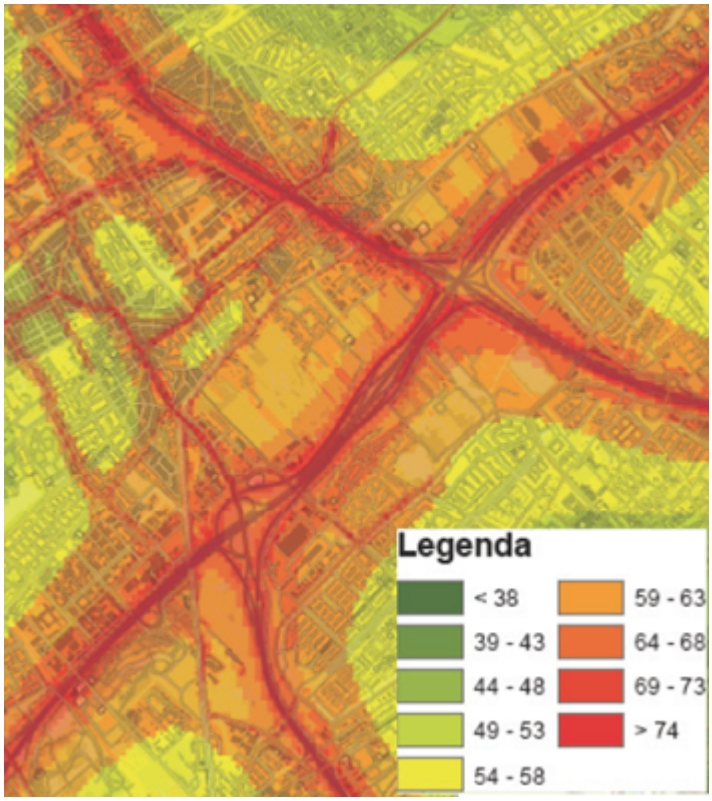
Binnen het plangebied wordt in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan enkele verbindingsbogen (beperkt) aangepast. Daarnaast is sprake van een herinrichting van de Binckhorstlaan, de Regulusweg, de Mercuriusweg en andere kleinere wegen.

Procedure hogere waarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarden worden overschreden is, parallel aan de bestemmingsplanprocedure, een procedure ontheffing hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder noodzakelijk. De hogere waarde procedure moet zijn afgerond alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

4.6.2 Referentiesituatie

In de referentiesituatie is reeds sprake van een hoge geluidbelasting zowel in de Binckhorst als in de Vlietzone. De invloed van de diverse rijkswegen en hoofdinfrastructuur in de Haagse regio leveren een belangrijke bijdrage aan de geluidsniveaus, ook op grotere afstanden. Zo zijn de belastingen direct langs de Binckhorstlaan circa 65 á 70 dB. Bij de Maanweg en de Regulusweg liggen de geluidbelastingen op circa 70 dB. In de Vlietzone liggen de belastingen op grotere afstand van de A4 en de Laan van Hoornwijck / Haag (bijvoorbeeld bij de landgoederen) op circa 60 dB, maar richting deze drukke wegen betreft dit circa 65 dB.



4.6.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie)

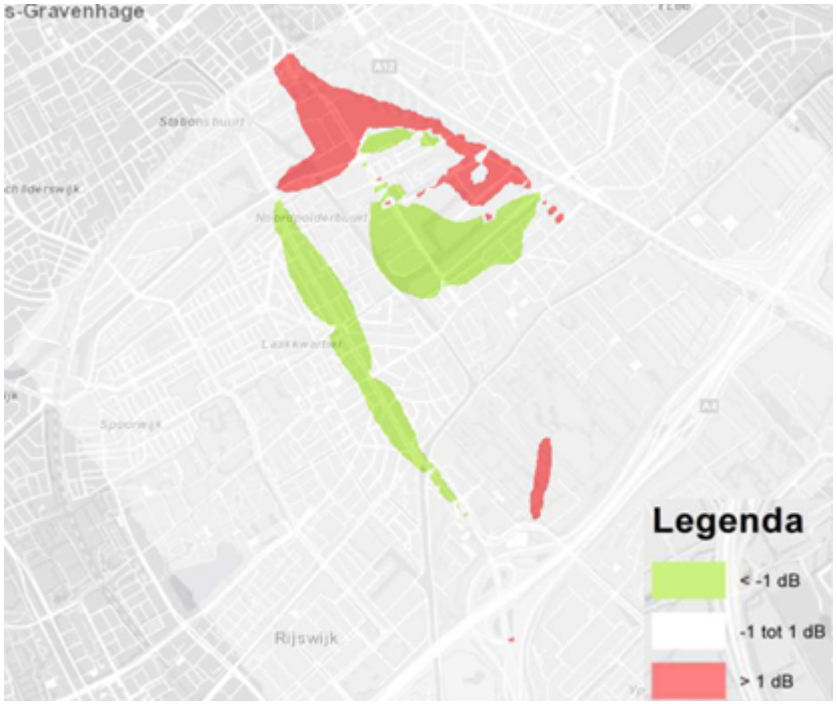
De Rotterdamsebaan leidt tot een tweetal effecten. Enerzijds is sprake van een licht negatief effect op de geluidbelasting vanwege het toevoegen van nieuwe infrastructuur. Ten tweede is sprake is van een licht positief effect op de geluidbelasting, omdat de Rotterdamsebaan verkeer van andere wegen afhaalt, bijvoorbeeld de Haagweg, zodat hier de geluidsituatie verbetert.

De Rotterdamsebaan wordt uitgevoerd met stil asfalt (dunne deklagen B), hierdoor wordt het geluidseffect van de Rotterdamsebaan verminderd. Daarnaast is sprake van een dempend effect als gevolg van de tunnel en liggen diverse delen van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone verdiept. Deze uitvoering van de Rotterdamsebaan zorgt voor minder negatieve effecten dan bij een nieuwe weg op maaiveld.

In onderstaand figuur is een verschilplots weergegeven tussen de referentiesituatie en de plansituatie. Hierbij zijn de verschillen groter dan 1 dB weergegeven. Hieruit blijkt dat de Rotterdamsebaan vooral zorgt voor effecten in de directe nabijheid van de weg in de Vlietzone. In de Binckhorst is vooral een verschil rondom de nieuwe T-aansluiting met de Mercuriusweg (richting de Trekvlietbrug) en met de Spoorboogweg. De Spoorboogweg zit niet in de referentiesituatie en vormt een geheel nieuwe weg, waardoor hier ook een duidelijke toename te zien valt.

Er zijn ook grote gebieden met afnamen te zien. Dit betreft de Haagweg/Rijswijkseweg waar over de

gehele weg sprake is van > 1 dB afname. Ook is sprake van een afname bij het begin van de Binckhorstlaan en de Maanweg, omdat deze wegen niet meer druk bereden worden door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de Spoorboogweg, zie ook bij het onderdeel verkeer.



4.6.4 Toets aan de wettelijke eisen (bestemmingsplantoets)

Bij de uitgang van de tunnelmond in de Binckhorst is geen sprake van een toe- of afname van de geluidbelasting. Dit komt omdat de toepassing van stil asfalt op de Rotterdamsebaan de (forse) toename van verkeer compenseert. Hier is echter toch sprake van een onwenselijke situatie ten aanzien van de woningen aan de Vestaweg. Deze woningen worden thans 'afgeschermd' door de woningen aan de Binckhorstlaan. Deze woningen dienen echter gesloopt te worden vanwege het ruimtebeslag van de Rotterdamsebaan. Hierdoor vervalt echter ook de afschermende werking van deze woningen. Als gevolg hiervan wordt de geluidbelasting op de gevels bij de woningen aan de Vestaweg significant hoger, waardoor niet voldaan kan worden aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder ten aanzien van reconstructie. De toename is groter dan 5 dB (een jaar voor realisatie vergeleken met tien jaar na realisatie), waardoor vooruitlopend op dit bestemmingsplan door het College van B&W van Den Haag is besloten deze woningen vanwege de hoge geluidbelasting, overschrijdingen ten aanzien van luchtkwaliteit en een algeheel verslechterd leefklimaat te slopen (RIS 255700). Deze conclusies zijn gelijk aan de resultaten van dit geluidonderzoek, omdat begin 2013 dezelfde etmaalintensiteiten en uitgangspunten voor het onderzoek zijn gebruikt. Op de Verbeelding is de woonbestemming bij de Vestaweg weggehaald, waardoor hier geen geluidgevoelige bestemming meer aanwezig is.

In het plangebied blijft er na het amoveren van de woningen aan de Vestaweg één locatie over waarvoor hogere waarden aangevraagd worden: de Wegastraat 75. Hier moet een hogere waarde van 59 dB worden vastgesteld. Door het treffen van mitigerende maatregelen kan het verlenen van hogere waarden voorkomen worden bij diverse andere geluidsgevoelige bestemmingen, deze maatregelen betreffen:

- 470 meter Dunne Deklagen A op de Mercuriusweg.
- 140 meter Dunne Deklagen A op de Regulusweg;
- 110 meter SMA 0/5 op de kruising Regulusweg/Wegastraat.
- 140 meter Dunne Deklagen op de Zonweg ter plaatse van de geluidgevoelige bestemming (Wegastraat 75) waardoor de geluidbelsating met2 dB wordt teruggebracht en de maximaal te

ontheffen waarde van 5 dB toename niet meer overschreden wordt.

4.7 Luchtkwaliteit

De Rotterdamsebaan is opgenomen in het NSL. Derhalve hoeft toetsing aan de grenswaarden niet plaatsvinden in het bestemmingsplan. Wel is specifieke aandacht besteed aan de tunnelmonden in de Binckhorst (in relatie tot de Vestawegwoningen) en in de Vlietzone. Hier wordt in deze paragraaf na de wetgeving en beleid nader op ingegaan. Daarnaast is voor het MER een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd, dat inzicht geeft in de verschillen tussen de Voorkeursvariant en de referentiesituatie in 2020 en de tijdelijke situatie. Het onderzoek en het opstellen van het achtergrondrapport luchtkwaliteit is uitgevoerd door adviesbureau Oranjewoud. Deze rapportage wordt bij het ontwerp-bestemmingsplan bijgevoegd.

4.7.1 Wetgeving- en beleid

NSL (Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit)

Op basis van het Ontwerp Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM10) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO2) tot 1 januari 2015. Het NSL is door de Minister van VROM, met in achtneming van de opmerkingen van de Europese Commissie en in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer der Staten-Generaal, op 30 juli 2009 vastgesteld en op 1 augustus 2009 in werking getreden. Het project Rotterdamsebaan is opgenomen in het NSL (projectnummer 1497).

Wet milieubeheer

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM10, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO_2) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden.

4.7.2 Toets aan wettelijke grenswaarden

De Rotterdamsebaan is opgenomen in het NSL (projectnummer 1497). Hierdoor is toetsing aan de wettelijke grenswaarden niet noodzakelijk. In het kader van het MER is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd, waarbij aanvullend ook gekeken de luchtkwaliteiteffecten in het jaar dat de Rotterdamsebaan opengesteld wordt. Specifieke aandacht is hierbij gegeven aan de woningen aan de Vestaweg, die op korte afstand van de tunnelmond in de Binckhorst zijn gesitueerd.

Begin 2013 is op verzoek van de gemeenteraad van Den Haag onderzoek naar de effecten van de tunnelmond op de woningen aan de Vestaweg (zie ook geluid) uitgevoerd. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden met dezelfde uitgangspunten en verkeercijfers als het thans voorliggende luchtkwaliteitonderzoek. Hierbij is een overschrijding van de grenswaarden geconstateerd ter plaatse van de gevels van de Vestaweg. De concentraties NO_2 ligging hier rond de 50 microgram/m^3. Mede door deze slechte luchtkwaliteit (in combinatie met een hoge geluidbelasting) is door de gemeente Den Haag besloten deze woningen vanwege een onvoldoende leefklimaat te slopen (RIS 255700). Door de sloop van deze woningen (de woonfunctie is in de Verbeelding ook veranderd in Verkeer-verblijfsgebied) voldoet de Rotterdamsebaan tevens aan de eisen uit Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

4.8 Groen

Voor de Rotterdamsebaan is uitgebreid ecologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek geeft inzicht in de effecten op de ecologie als gevolg van de aanleg en ingebruikname van de Rotterdamsebaan. Dit inzicht is noodzakelijk om aan te tonen dat wordt voldaan aan de wettelijke normen voor de Natuurbeschermingswet (Nbw) en de flora- en faunawet (FFw). Het onderzoek is opgesteld en uitgevoerd door de adviesbureaus Oranjewoud en Bureau Bakker. In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit ecologie. Het achtergrondrapport Ecologie en het MER zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.8.1 Wetgeving- en beleid

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet biedt de juridische basis voor de aanwijzing van en de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. Hierbij worden drie typen gebieden onderscheiden: Natura 2000-gebieden. Dit zijn de gebieden die zijn aangewezen als Speciale Beschermingszone (Natura 2000-gebied) in het kader van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn;

- Beschermde natuurmonumenten. Dit zijn de gebieden die onder de oude Natuurbeschermingswet waren aangewezen als Staatsnatuurmonument of Beschermd natuurmonument. De status van Beschermd natuurmonument vervalt als een gebied tevens deel uitmaakt van een Natura 2000 gebied;
- Gebieden die de minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichting zoals wetlands.

In de Natuurbeschermingswet 1998 zijn de bepalingen van de Vogelrichtlijnen de Habitatrichtlijn ten aanzien van gebiedsbescherming geïmplementeerd. Voor vogelsoorten van bijlage I, voor vogels die geregeld in ons land voorkomen en voor soorten van bijlage 2 van de Habitatrichtlijn zijn beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden) aangewezen (EL&I). Voor deze soorten moeten speciale beschermingsmaatregelen worden getroffen. Eén van deze maatregelen is het aanwijzen van beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden). De Natuurbeschermingswet is van toepassing op deze gebieden.

Conform artikel 19 j van de Natuurbeschermingswet geldt dat ook voor plannen die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000 gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, rekening moet worden gehouden met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied en met het voor dat gebied vastgestelde beheerplan.

Het bestuursorgaan dient alvorens het plan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied op te stellen waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied. Dat betekent dat de structuurvisie getoetst moet worden aan de Natuurbeschermingswet 1998. Op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer is de Passende Beoordeling onderdeel van het MER (en dus dit bestemmingsplan).

In het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden opgenomen. Wel zijn drie Natura 2000-gebieden aan de kust gelegen.

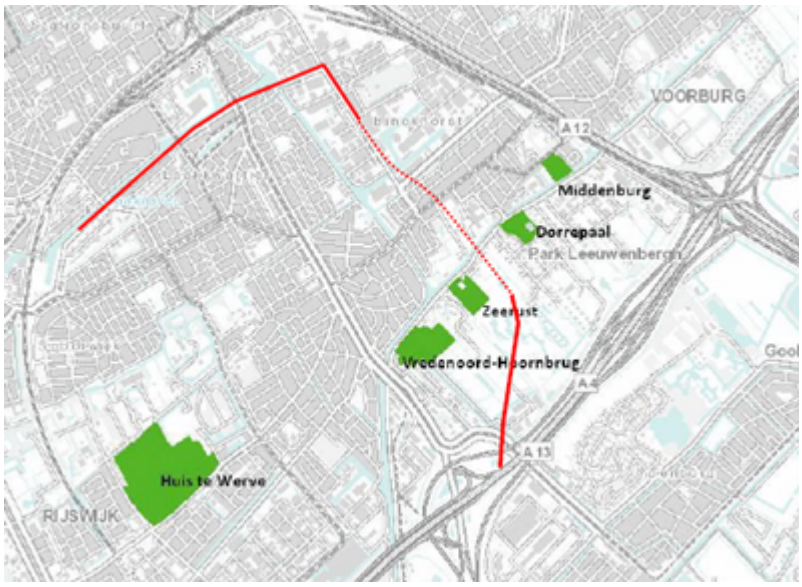
Ecologische Hoofdstructuur

Een belangrijk instrument voor de realisatie van de biodiversiteitdoelstellingen is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een netwerk van natuurgebieden, agrarische beheersgebieden en verbindingszones. Hierbinnen kan de uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. De landelijke doelstellingen voor de EHS zijn verder uitgewerkt in de Nota Ruimte (2004) en de Agenda Vitaal Platteland (2004).

Elke provincie heeft van het Rijk een taakstelling meegekregen om voor 2018 nieuwe natuur te realiseren en de huidige natuur te behouden. Om de doelstellingen te kunnen bereiken worden

natuurgebieden veiliggesteld door middel van wetgeving, verwerving, inrichting en beheer en worden sommige landbouwgronden natuurvriendelijk beheerd. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden (zoals duinen, heiden, bossen, landgoederen), nieuwe natuur op landbouwgrond en agrarische gebieden die zodanig beheerd worden dat natuur- en landschapswaarden worden behouden en versterkt.

Aan weerszijden van het plangebied zijn enkele gebieden aanwezig die onder de EHS vallen, deze vallen samen met de landgoederen aan de Vliet, zie onderstaande figuur.



De tunnel van de Rotterdamsebaan kruist verder de Broeksloot, die de grens vormt tussen de Binckhorst en Voorburg-west. Deze Broeksloot vormt, als onderdeel van de Laakzone, een belangrijke ecologische verbindingszone.

Flora en Faunawet

De Flora- en faunawet, die in april 2002 in werking is getreden, beschermt een groot aantal planten- en diersoorten (waaronder vrijwel alle gewervelde dieren en een aantal planten). In artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet is opgenomen welke handelingen niet toegestaan zijn. De voorgenomen ontwikkelingen kunnen in sommige situaties strijdig zijn met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. In sommige gevallen is het mogelijk het plan zo uit te voeren dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is (zie verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet). Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, moet een ontheffing aangevraagd worden, die alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verstrekt.

Verbodsbepalingen Flora- en faunawet

- Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
- Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
- Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
- Artikel 11. Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
- Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

In een aantal gevallen is het mogelijk vrijstelling of ontheffing te verkrijgen voor het overtreden van de verbodsbepalingen uit artikel 8 tot en met 12. Dit is afhankelijk van het niveau van de bescherming van

de aanwezige beschermde soorten en van het type handeling. In een Algemene Maatregel van Bestuur zijn voor 3 tabellen met soorten en alle vogels verschillende beschermingsregimes vastgesteld. Per ingreep, tabel en verbodsbepaling is vastgesteld of een vrijstelling geldt, of voor de vrijstelling volgens een vastgestelde en goedgekeurde gedragscode gewerkt moet worden of dat ontheffing aangevraagd moet worden (zie figuur 7.1).

Voor soorten van tabel 2 geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van EL&I goedgekeurde gedragscode.

Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf opgesteld worden en ingediend voor goedkeuring. Een initiatiefnemer mag gebruik maken van door anderen opgestelde en goedgekeurde gedragscodes. Zolang de aanvrager niet beschikt over een gedragscode zal ook voor tabel 2 soorten via een lichte toets een ontheffing aangevraagd moeten worden. In een lichte toets dient aangetoond te worden dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt.

Voor soorten van tabel 3 is bij een ruimtelijke ontwikkeling via een uitgebreide toets een ontheffing nodig. Een ontheffingsaanvraag voor deze soorten wordt getoetst aan drie criteria:

1. er is sprake van een bij de wet genoemd belang (onder andere uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling);
2. er is geen variant;
3. doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Deze drie criteria vormen de zogenaamde uitgebreide toets. De drie criteria staan naast elkaar en niet na elkaar (aan alle drie moet voldaan zijn). Tot tabel 3 behoren alle soorten van de Europese Habitatrichtlijn aangevuld met soorten die in Nederland kwetsbaar en zeldzaam zijn. Vogels zijn niet opgenomen in tabel 1 t/m 3 van de Flora- en faunawet; alle vogels zijn in Nederland gelijk beschermd.

Werkzaamheden of gebruik van ruimte waarbij vogels worden gedood of verontrust, of waardoor hun nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen worden verstoord zijn verboden. Tijdens werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Verblijfplaatsen van vogels, die hun verblijfplaats het hele jaar gebruiken, zijn jaarrond beschermd. Slechts een beperkt aantal soorten bewoont het nest permanent of keer elk jaar terug naar hetzelfde nest. Deze soorten staan vermeld in categorie 1 t/m 4 van de 'Aangepaste lijst van jaarrond beschermde vogelnesten' (Ministerie van EL&I, 2009). Indien de werkzaamheden effect hebben op deze soorten is een ontheffing nodig. Voor vogels kan alleen een ontheffing worden verleend op grond van een wettelijk belang uit de Vogelrichtlijn. Dit zijn:

- bescherming van flora en fauna (b);
- veiligheid van het luchtverkeer (c);
- volksgezondheid of openbare veiligheid (d).

De meeste vogels maken elk broedseizoen een nieuw nest of zijn in staat om een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik zijn alleen tijdens het broedseizoen beschermd. Voor deze soorten1 is geen ontheffing nodig, indien werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden of maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat deze soorten zich vestigen tijdens het broedseizoen. Buiten het broedseizoen mag van deze soorten het nest worden verplaatst of verwijderd.

Rode lijst soorten

Soorten zijn opgenomen in Rode lijsten als ze worden bedreigd in hun voortbestaan. Deze lijsten omvatten verdwenen, ernstig bedreigde, bedreigde, kwetsbare en gevoelige planten en dieren in Nederland, verdeeld over achttien soortgroepen. Maatgevend voor plaatsing op deze lijst is mede de mate van afname van een soort in de afgelopen jaren. De Rode lijst biedt echter geen bescherming zoals de Flora- en faunawet dat doet. Voor het Ministerie van LNV zijn de Rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie streeft ernaar dat een volgende Rode lijst, die per soortgroep elke tien jaar verschijnt, kleiner zal zijn dan de huidige lijst. Hiertoe stimuleert het Ministerie dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen. Van de verschillende overheden en terreinbeherende organisaties mag worden verwacht dat zij bij beleid en beheer rekening houden met de Rode lijsten (Ministerie van LNV, 2004). In de Rode lijst

worden diverse categorieën onderscheiden:

- ernstig bedreigd (EB): zeer sterk afgenomen en nu zeer zeldzaam;
- bedreigd (BE): sterk afgenomen en nu zeldzaam tot zeer zeldzaam, of zeer sterk afgenomen en nu zeldzaam;
- kwetsbaar (KW): matig afgenomen en nu vrij tot zeer zeldzaam, of sterk tot zeer sterk afgenomen en nu vrij zeldzaam;
- gevoelig (GE): stabiel of toegenomen maar zeer zeldzaam, of sterk tot zeer sterk afgenomen, maar nog algemeen.

Groen kleurt de stad

De nota 'Groen kleurt de stad' - beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015 - (2005) verwoordt het groenbeleid van Den Haag in twee doelstellingen:

- het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker;
- het beleidsplan biedt een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in vier ambities:

- ruimte voor groen in en om de stad;
- aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
- duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
- samen het groen beheren.

Op grond van de aanwezige waarden zijn grote delen van het groen in Den Haag van bijzonder belang voor de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad alsmede voor de kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren. Deze vormen gezamenlijk de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Inzet is deze stedelijke groenstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.

Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones

In de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones (2009) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De SHES bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingszones. De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. De stedelijke ecologische structuur is in onderstaande figuur weergegeven.

4.8.2 Referentiesituatie

Flora en Fauna

In het achtergrondrapport Ecologie is reeds beschreven dat een aantal zwaarder beschermde flora en faunasoorten mogelijk negatieve effecten ondervinden door de realisatie van de Rotterdamsebaan. Door middel van een nieuw veldbezoek is de kennis over de voorkomende flora en faunasoorten geactualiseerd. De volgende zwaarder beschermde soorten komen voor:

Soortgroep	*Soort*	*Binckhorst*	*Vlietzone*	*Knooppunt Ypenburg*
Flora	Bijenorchis	x		
	Rietorchis	x		x
	Klein graskruid			x
	Steenbreekvaren			x
	Tongvaren			x
Vleermuizen	Gewone dwergvleermuis	x	x	x
	Ruige dwergvleermuis	x	x	x
	Watervleermuis		x	
	Grootoorvleermuis		x	
	Laatvlieger		x	
Broedvogels	Buizerd		x	
	Huismus			x
Vissen	Bittervoorn		x	
	Kleine Modderkruiper		x	

Ecologische Hoofdstructuur

Nabij de locatie waar de Rotterdamsebaan gepland is, liggen enkele EHS-gebieden, namelijk Dorrepaal, Zeerust en Vredenoord-Hoornbrug. Deze drie gebieden, gelegen in de Vlietzone, zijn allen kleine landgoederen en stadsparken:

- Zeerust: Het park rondom en zuidelijk van de villa wordt gevormd door een grasveld, een waterpartij

met daarom heen gemengd loofbos, een boomgaard en een moestuin, die aan de oost- en de zuidkant omzoomd zijn door hagen.
- Dorrepaal: Het gebied heeft een parkachtig karakter en bestaat voornamelijk uit grasvelden, een slingerende waterpartij en bosschages.
- Vredenoord-Hoornbrug: In het park is nog het restant van een ijskelder aanwezig. Het gebied is tevens vogelrustgebied. Het is een belangrijk gebied voor zowel watervogels (o.a. Blauwe reiger, verschillende ganzen, krakeend, kuifeend, waterhoen, meerkoet) als vogels van het bos en struweel (o.a. bosuil, groene specht, grote bonte specht, winterkoning, heggenmus, roodborst, merel, zanglijster, zwartkop, tjiftjaf, pimpelmees, koolmees, boomkruiper, vlaamsegaai, ekster, kauw en zwarte kraai.

Op enige afstand zijn nog twee EHS-gebieden gelegen: Huis te Werve (ca. 2 km) en Middelburg (ca. 1 km).

Natura 2000-gebieden

Ruim buiten het plangebied, maar wel binnen de invloedszone van de Rotterdamsebaan liggen de volgende Natura 2000 gebieden:

- Meijendel & Berkheide (noord, circa 4 kilometer): een brede duinstrook met een gevarieerd en uitgestrekt, kalkrijk duinlandschap, dat reliëfrijk en landschappelijk zeer afwisselend is.
- Westduinpark & Wapendal (west, circa 5 kilometer): een breed, gevarieerd en kalkrijk duingebied met kenmerkende habitats van de Hollandse duin- en kuststreek: jonge en oude, droge duinen, met ruigten, graslanden en struwelen en binnenduinbos.
- Solleveld & Kapittelduinen (incl. Spanjaards Duin) (west, circa 7,5 kilometer): Solleveld bestaat uit „oude duinen? met enkele heideterreintjes. Er zijn duinen, duinbossen, graslanden, duinheiden, struwelen, ruigten en plassen aanwezig.

Biodiversiteit

Biodiversiteit In het studiegebied van de Rotterdamsebaan is de diversiteit aan biotopen beperkt. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat het grootste gedeelte van het tracé stedelijk gebied betreft. Daarnaast bestaat het gebied waar de meeste (natuurlijke) biotopen te vinden zijn (in het zuidelijke gedeelte van het tracé, tracé-deel Vlietzone) uit een relatief monotoon landschap; landbouwkavels, watergangen en een golfterrein. Door de beperkte diversiteit aan biotopen, de geïsoleerde ligging van het plangebied ten opzichte van natuurgebieden in de omgeving en het (vrij) intensieve beheer is de diversiteit aan soorten beperkt.

4.8.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie)

Groen in de wijk / Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur

Het ruimtebeslag als gevolg van de aanleg van de Rotterdamse baan heeft de volgende gevolgen die van belang zijn voor de groene structuur van den Haag:

- Het verdwijnen van open weiland en watergang: Als getoetst wordt op de ambitie voor de Vlietzone als een groenblauwe schakel tussen de Vlietlanden en de Zwethzone, past de aanleg van de Rotterdamsebaan hier niet goed in. Immers, de aanleg van het tracé zorgt voor een barrière waardoor deze west-oost-verbinding wordt onderbroken en er extra ruimtebeslag in de Vlietzone komt. De aanleg van de Rotterdamsebaan past ook niet goed binnen de ambitie van het creëren van een groenblauwe verbinding tussen de stad en het Groene Hart. Toch biedt de aanleg van de Rotterdamsebaan ook kansen voor de Vlietzone: met inpassing van de maatregelen zoals deze in later in deze paragraaf worden genoemd, kan het gebied een kwaliteitsimpuls. Dit kan ertoe leiden dat het gebied qua natuurwaarden zelfs aantrekkelijker kan worden.
- Het kappen en deels verplaatsen van bomen en het terugplaatsen van nieuwe bomen: in het plangebied wordt een aantal bomen herplant en een aantal bomen gekapt. Voor de te kappen bomen, worden nieuwe bomen geplant. Netto komen er meer bomen bij.
- Parken en ecologische verbindingszones: de Rotterdamsebaan doorsnijdt de bestaande parken en ecologische verbindingszones niet, waardoor er geen effecten optreden bij deze gebieden.

Flora en fauna

De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft de volgende effecten op beschermde soorten:

- een aantal standplaatsen van strenger en lichter beschermde flora soorten verdwijnen (bijenorchis (strenger beschermd), brede wespenorchis, gewone dotterbloem, gewone vogelmelk, grote kaardenbol, kleine maagdenpalm en zwanenbloem). Ook enkele groeiplaatsen van rode lijstsoorten verdwijnen (Korenbloem en Veldgerst).
- een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis, de vaste vliegroute van de gewone en ruige dwergvleermuis en het foerageergebied van de watervleermuis worden aangetast.
- ruimtebeslag en verstoring van broedvogels tijdens de bouw en in de eindsituatie zijn niet uit te sluiten. Zo worden in de Binckhorst de jaarrond beschermde nesten van huismussen aangetast.
- een lokale verslechtering en aantasting van het leefgebied van de aanwezige algemeen voorkomende amfibiesoorten (Bastaardkikker, Bruine kikker en Gewone pad).
- doorsnijding van het leefgebied van de Bittervoorn en aantasting leefgebied kleine modderkruiper.
- verdwijnen van een klein deel van het leefgebied van het Bruin blauwtje en aantasting van het leefgebied van de Vroege glazenmaker.

Voor geen van de genoemde soorten leidt de ingreep tot een aantasting van de gunstige staat van instandhouding van deze soorten, de biotopen van de aangetaste soorten blijven bestaan binnen de Vlietzone of de Binckhorst. Door het plan worden vooral diverse 'individuele' flora en fauna geraakt. Binnen het plangebied zijn echter voldoende mogelijkheden voor deze flora en fauna om zich te (laten) verplaatsen.

Voor de vleermuizen geldt hierbij dat mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Dit effect is in strijd met het landelijke en gemeentelijke natuur- en groenbeleid (behoud beschermde soorten en verbeteren natuurwaarden), maar hiervoor zijn maatregelen voorgesteld zodat deze strijdigheid wordt opgeheven. De vraag of voor de uitvoering van het plan een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is, en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Flora- en faunawet. Echter, op basis van de conclusies van de toets aan de Flora- en faunawet kan op voorhand in redelijkheid worden geconcludeerd dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat. Voor een aantal soorten moet ontheffing worden aangevraagd.

Bij een aanvraag voor een ontheffing voor vleermuissoorten en bittervoorn (tabel 3 soorten) en vogels met jaarrond beschermde nesten geldt de uitgebreide toets. Deze toets houdt in dat de werkzaamheden het voortbestaan van de soort niet in gevaar mogen brengen, er geen alternatief is voor de activiteit of de locatie en dat de activiteit past binnen één van de in de wet genoemde belangen. Voor de Rotterdamsebaan is geen alternatief beschikbaar: uit de voorgeschiedenis van dit project blijkt dat het voorkeursalternatief is geoptimaliseerd zodat ook effecten op natuur zo veel mogelijk voorkomen worden. Verder is er sprake van een van het in de wet genoemd belang voor de Rotterdamsebaan, namelijk 'dwingende redenen van openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten' (voor de Habitatrichtlijnsoorten) en 'volksgezondheid of openbare veiligheid' (wettelijk belang vanuit de Vogelrichtlijn).

Ecologische hoofdstructuur

Doordat de Rotterdamsebaan de EHS-gebieden niet doorsnijdt is geen sprake van directe effecten. Wel is sprake van indirecte effecten, zoals verstoring door extra geluid en licht. Hierdoor neemt de kwaliteit van de EHS gebieden af. De wezenlijke kenmerken en waarden van de aanwezige EHS worden door de Rotterdamsebaan echter niet significant aangetast. Er is weliswaar als gevolg van externe werking sprake van verarming van het bosvogelbestand, welke in deze toetsing als graadmeter voor de natuurkwaliteit wordt gebruikt. Het gebied wordt minder geschikt als broedgebied voor de Groene specht. Er vinden echter geen ingrepen in het gebied zelf plaats, zodat het gebied een zekere waarde voor bosvogels zal behouden. Bovendien zijn er uitwijkmogelijkheden voor de Groene Specht in andere EHS-gebieden (landgoederen en parken) in de omgeving. Er wordt geen onomkeerbare directe schade aan de EHS-gebieden toegebracht.

De beperkte aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van EHS-gebieden is in strijd met het groenbeleid, maar door de versterking van de natuurwaarden in de Vlietzone kan deze strijdigheid wordt opgeheven.

Natura 2000-gebieden

Als gevolg van de Rotterdamsebaan neemt de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide zeer beperkt toe (0,1 tot circa 0 mol). Omdat op deze habitattype reeds sprake is van een overspannen situatie wordt hiervoor een Passende Beoordeling opgesteld, inclusief een mitigatieplan.

Als mitigerende maatregel voor de toename van stikstofdepositie in de grijze duinen in het zuidelijk deel van het Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide wordt begrazing met een schaapskudde ingesteld. Het betreft een begeleide (onder toezicht van een schaapherder) en gefragmenteerde (dus niet jaarrond) begrazing. Schapenbegrazing in een dergelijk habitattype vindt ook al plaats in het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen, waardoor dezelfde schaapskudde ingezet kan worden.

Voorafgaand aan de begrazing wordt lokaal geplagd om vergrassing te voorkomen. Vervolgens krijgen planten de ruimte om in bloei te komen en zaad te zetten. In het najaar wordt de begrazing ingezet om biomassa te verwijderen.

Per saldo resulteert begrazing in afvoer van nutriënten uit het natuurterrein, het geen voornamelijk wordt veroorzaakt door de vervluchtiging van ammoniak. Reguliere begrazing leidt tot een jaarlijkse verwijdering van 2 tot 4,5 kg stikstof per ha, afhankelijk van de begrazingsdichtheid en het type vegetatie, of een afvoer van ca. 4 kg N per schaap. Om de jaarlijkse cumulatieve planbijdrage (maximaal 4 mol/ha/jaar) te laten verwijderen door begrazing is de jaarrond inzet van maximaal '0,01 schaap' voldoende. Dit betekent dat als een schaapskudde wordt ingezet van enkele tientallen schapen gedurende enkele weken per jaar er reeds meer dan voldoende mitigerende effecten gesorteerd worden. Voorgesteld wordt om de maatregel voor een periode van 5 jaar van 2014 - 2019 in te zetten, zodat per saldo significant meer stikstof wordt 'afgevoerd' dan wordt toegevoegd.

De gemeente heeft overlegd met de beheerder van een groot deel van het belast oppervlak (Dunea). Dunea heeft daarbij te kennen gegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan de maatregel op haar terrein. De kosten van de maatregel (ca € 5.000 tot 10.000) worden gefinancierd uit het project Rotterdamsebaan. De gemeente Den Haag is, in overleg met de beheerder, verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregel. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan zal de beheermaatregel in een overeenkomst zijn vastgelegd.

Biodiversiteit

De biodiversiteit op landschapstypeniveau blijft behouden, ook verdwijnen binnen de Vlietzone geen belangrijke natuurgebieden (de landgoederen) en verdwijnen er geen soorten uit het gebied. Van alle aanwezige soorten blijft leefgebied behouden. Door het voornemen neemt alleen op lokaal niveau de draagkracht van het gebied voor soorten af (aantal individuen van een soort zal afnemen), omdat de oppervlakte natuur kleiner wordt, er een extra barrière ontstaat en sprake is van extra verstoring.

4.8.4 Mitigerende maatregelen

Uit de effectbeschrijving voor beschermde soorten is voor enkele beschermde soorten een mitigatieopgave af te leiden. Effecten op licht beschermde soorten leiden niet tot een mitigatieopgave, maar vanuit de zorgplicht (ook vastgelegd in de Flora- en faunawet) zullen ook voor deze soorten maatregelen genomen worden om te voorkomen dat schade aan planten- of diersoorten optreedt.

Bijenorchis

- Groeiplaatsen van de Bijenorchis rondom knooppunt Ypenburg zo veel mogelijk ontzien. De exacte standplaats is bekend doordat ze zijn ingemeten met GPS coördinaten.
- Verplanten orchideeën die permanent worden verstoord naar een andere, duurzaam te behouden

locatie, bij voorkeur binnen het knooppunt. Het verplanten van orchideeën wordt regelmatig toegepast en is succesvol. Van belang hierbij is dat de planten, buiten het groeiseizoen, met een ruime zode worden verplaatst. De nieuwe groeiplaats moet voor wat betreft bodem, waterhuishouding en gradiënt overeenstemmen met de huidige groeiplaats.

Gewone *dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Watervleermuis*

- Realisatie paarverblijfplaats: bij door werkzaamheden (in het bijzonder sloop) aan het pand in de Binckhorst (Binckhorstlaan 205) dient de functionaliteit van een paarverblijfplaats te worden behouden. Daarom moeten voorafgaand aan de sloop in de directe omgeving alternatieve verblijfplaatsen gerealiseerd worden. Hierbij dient tegenover elke vernietigde verblijfplaats minimaal 3 nieuw gerealiseerde verblijfplaatsen staan.
- Aanleggen vleermuispassage of hop-over bij kruising met vliegroute langs het Molenslootpad;
- Toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting langs de weg indien het tracé door gebieden loopt waar vleermuizen zijn waargenomen.
- Herinrichting gebied in omgeving van tracé als aantrekkelijk foerageergebied;
- De inrichting van natuurlijke bermen en natuurlijke oevers biedt in combinatie met een zorgvuldig opgesteld verlichtingsplan bieden kansen voor vleermuizen. Zo kunnen insectenrijke, onverlichte zones en hoekjes gecreëerd worden die als foerageergebied voor vleermuizen dienen.

Huismus

- Zo veel mogelijk ontzien van deze nesten
- Ophangen nestkasten voor huismussen in de directe omgeving
- Behouden en/of aanbrengen voldoende dekking.

Bittervoorn en Kleine modderkruiper

- Aanleggen nieuw oppervlaktewater, bij voorkeur in aansluiting op bestaande waterpartijen. Verbinding tussen waterpartijen onderling en met aangrenzend water is van belang.
- Inrichting van de waterpartijen afstemmen op de biotoopeisen van de genoemde vissoorten (geen uitgebreide beschaduwing en geen bladvinval, variatie in waterdiepte)

4.9 Water

Voor de Rotterdamsebaan is een wateronderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek is inzicht verkregen in de waterkwaliteit en –kwantiteit in het plangebied. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Oranjewoud. In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit bodem. Het wateronderzoek is als separate bijlage bij het MER en dit bestemmingsplan opgenomen.

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften. In deze waterparagraaf zijn de hierbij gemaakt afspraken verwerkt.

4.9.1 Wetgeving en beleid

Ten aanzien van het thema water zijn er diverse beleidsstukken van kracht. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

Europees

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden. De richtlijn heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte- en grondwater in Europa te verbeteren. De richtlijn stelt daartoe eisen aan het waterbeheer in alle lidstaten. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en

maatregelen beschreven. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid (inrichting van watergangen en oevers).

Nationaal

Net Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2009-2015. Hierin zijn de consequenties van zowel Kaderrichtlijn Water (KRW, kwaliteit) als het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, waterkwaliteit) uitgewerkt. Kern is dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Belangrijk is om de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren als afwegingsprincipe te hanteren. Tevens is in het NBW en middels het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd, dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden. Hier geldt de trits 'schoonhouden, scheiden, zuiveren'. Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Provinciaal

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 - 2015. Dit waterplan is 11 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaalt naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

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

Hoogheemraadschap van Delfland

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

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is getekend op 2 juli 2003. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft de Handreiking watertoets voor gemeenten (Delfland 2012) opgesteld. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht.

Het Hoogheemraadschap onderzoekt momenteel (mei 2013) of de boezemkade die de Veen- en Binckhorstpolder begrenst verlegd kan worden. Afhankelijk van het tijdstip waarop de vergunning hiervoor wordt aangevraagd dient de vereiste compensatie van water als gevolg van het toevoegen van verhard oppervlakte door de realisatie van de Spoorboogweg in het betreffende peilgebied van de Veen- en Binckhorstpolder danwel in het boezemgebied te worden aangelegd.

De watercompensatie als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan, de Spoorboogweg en de op

diverse plaatsen aanwezige verdiepte ligging is bepaald. Echter doordat in het Definitief Ontwerp mogelijk nog kleine aanpassingen gedaan kunnen worden en ook gezien de vorige alinea ten aanzien van het mogelijk wijzigen van de boezemkade van de Veen- en Binckhorstpolder is tussen Delfland en de gemeente Den Haag afgesproken de definitieve watercompensatie in samenspraak de regelen. In de Regels is echter wel reeds bij de diverse bestemmingen de functie water toegevoegd of aangegeven. De watercompensatie dient gereed te zijn voordat de Rotterdamsebaan gerealiseerd is

Waterplan en Waterbergingsvisie Den Haag

Het Waterplan Den Haag 2011-2016 (in voorbereiding) is een gezamenlijk plan van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland. Het beschrijft hoe de komende jaren omgegaan zal worden met water in de stad. Belangrijk nieuw element in dit Waterplan is dat het zich behalve op de waterkwaliteit ook op de veiligheid, recreatie en ruimtelijke ontwikkelingen richt.

De gemeente streeft naar het realiseren van een duurzaam vitale en aantrekkelijke leefomgeving. Daarom de lange termijndoelstelling voor dit waterplan: Het realiseren van een duurzaam schoon en gezond watersysteem, dat bijdraagt aan een aantrekkelijke en veilige (leef)omgeving, waar bewoners en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan.

In 2006 hebben het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeente Den Haag de Waterberginsgvisie Den Haag vastgesteld. Hierin is aangegeven welke ruimtelijke en technische maatregelen er genomen moeten worden om het watersysteem in Den Haag op orde te brengen. De visie bestaat uit acht deelgebiedsrapportages. Een ander belangrijk beleidsdocument is de Doorstroomstudie Den Haag uit 2012. Deze is bestuurlijk (nog) niet vastgesteld. Dit document is echter wel relevant, omdat hierin de beschrijving is opgenomen van knelpunten die optreden bij hevige regenval waar het water niet snel genoeg kan worden afgevoerd uit het Haagse centrumgebied naar gemaal Schouten bij Scheveningen. Den Haag en Delfland zoeken gezamenlijk naar mogelijkheden om de doorstroomcapaciteit te verbeteren en opstuwing bij hevige regenval te verminderen.

Stedelijke Ecologische Verbindingszones Den Haag 2008-2018

Den Haag zet zich al jaren in om de ecologie in en om de stad te verbeteren en te behouden. In 2006 en 2007 heeft Den Haag daarom een inventarisatie uitgevoerd, waarin voor alle ecologische verbindingszones is bekeken of deze voldoen aan de gewenste natuurvriendelijke inrichting. Dit bleek niet het geval te zijn; de inventarisatie resulteerde in een opsomming van 300 knelpunten. Om de gewenste ecologische hoofdstructuur te realiseren heeft Den Haag daarom in 2008 de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag 2008-2018 vastgesteld. In de nota worden op hoofdlijnen alle gewenste maatregelen op het vlak van ecologie (inrichting en beheer) voor de komende tien jaar benoemd. Het uitvoeren van deze maatregelen wordt waar mogelijk gecombineerd met maatregelen vanuit het waterbeheer zoals verbreding watergangen en aanleg natuurvriendelijke oevers.

Afvalwater en Riolering

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is “het Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2015. Duurzaamheid staat centraal in het denken en doen van de gemeente Den Haag. Werken aan duurzaamheid betekent voor riolering dat meer rekening gehouden dient te worden met het voorkomen dan wel het scheiden van afvalwaterstromen aan de bron, meer oog te hebben voor hergebruik en het terugdringen van energiegebruik en het voorkomen dat schoon water vuil wordt. Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. Duurzaam denken en doen komt zo terug in het ontwerp, de aanleg, het beheer en het gebruik van riolering.

Afkoppelen van hemelwater is een voorbeeld van een aanpak, waarmee zoveel mogelijk bij de bron wordt voorkomen dat water vuil wordt, dat water wordt vastgehouden op de plaats waar het valt en waarmee gemalen en zuiveringsinstallaties niet onnodig worden belast met het verwerken van schoon hemelwater. Een ander voorbeeld is het meer toepassen van minder milieubelastende materialen bij de huisaansluitleidingen en de hoofdriolering.

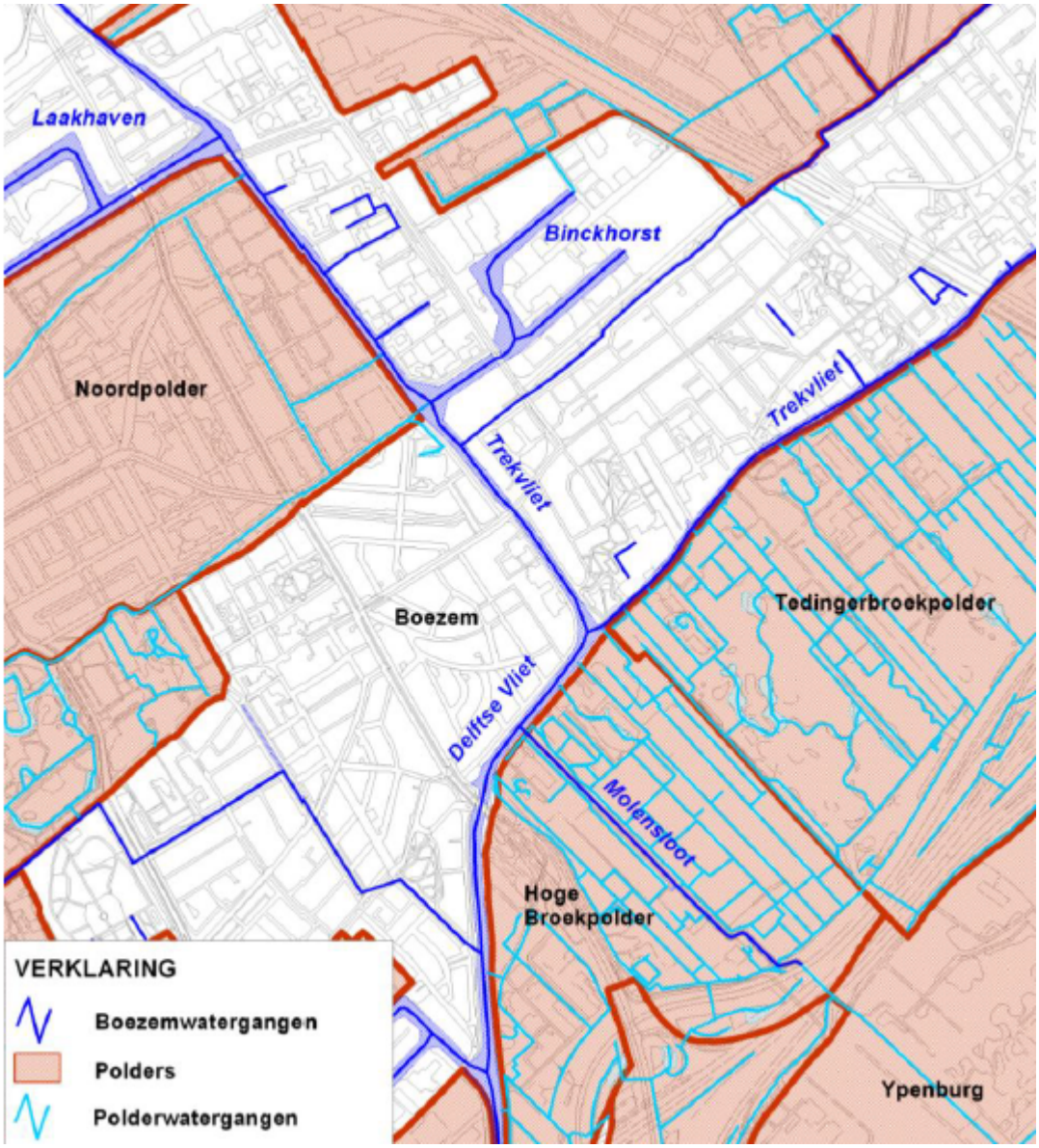
4.9.2 Referentiesituatie

Oppervlaktewatersysteem

De Rotterdamsebaan ligt voor een belangrijk deel in Boezemgebied en voor een kleiner deel in poldergebied. De Boezem wordt gevormd door een stelsel van in open verbinding staande vaarten waarop de polders het overtollige water lozen en waaruit de polders ook van water worden voorzien. Het gedeelte in de Binckhorst en het ondergrondse gedeelte van de weg maken deel uit van het boezemgebied. Het water uit de Boezem wordt geloosd op de Noordzee. De polders liggen lager dan het omliggende Boezemwater. Daarbij gaat het om het gedeelte van de Rotterdamsebaan dat (globaal) in de Vlierzone ligt. Het gewenste waterpeil wordt hier door middel van gemalen ingesteld. De peilen van de boezem en polders zijn samengevat in de volgende tabel.

	Zomerpeil (m NAP)	Winterpeil (m NAP)
Boezem	-0,43	-0,43
Veen- en Binckhorstpolder	-1,34	-1,40
Tedingerbroekpolder	-1,77	-1,93
Hoge Broekpolder	-1,65	-1,70

Het voorgenomen tracé kruist de Boezemwatergangen meerdere malen, onder meer bij de havens van de Binckhorst en bij de Trekvliet. Bij deze kruisingen wordt de Rotterdamsebaan als tunnel uitgevoerd en gaat deze onder de watergangen door. Ook nabij knooppunt Ypenburg kruist de Rotterdamsebaan nog een boezemtocht, de Molensloot. Deze tocht is de hoofdafvoer van het gebied rondom Ypenburg en ook van de Tedingerbroekpolder en Hoge Broekpolder. Het oppervlaktewatersysteem is in onderstaande figuur weergegeven.



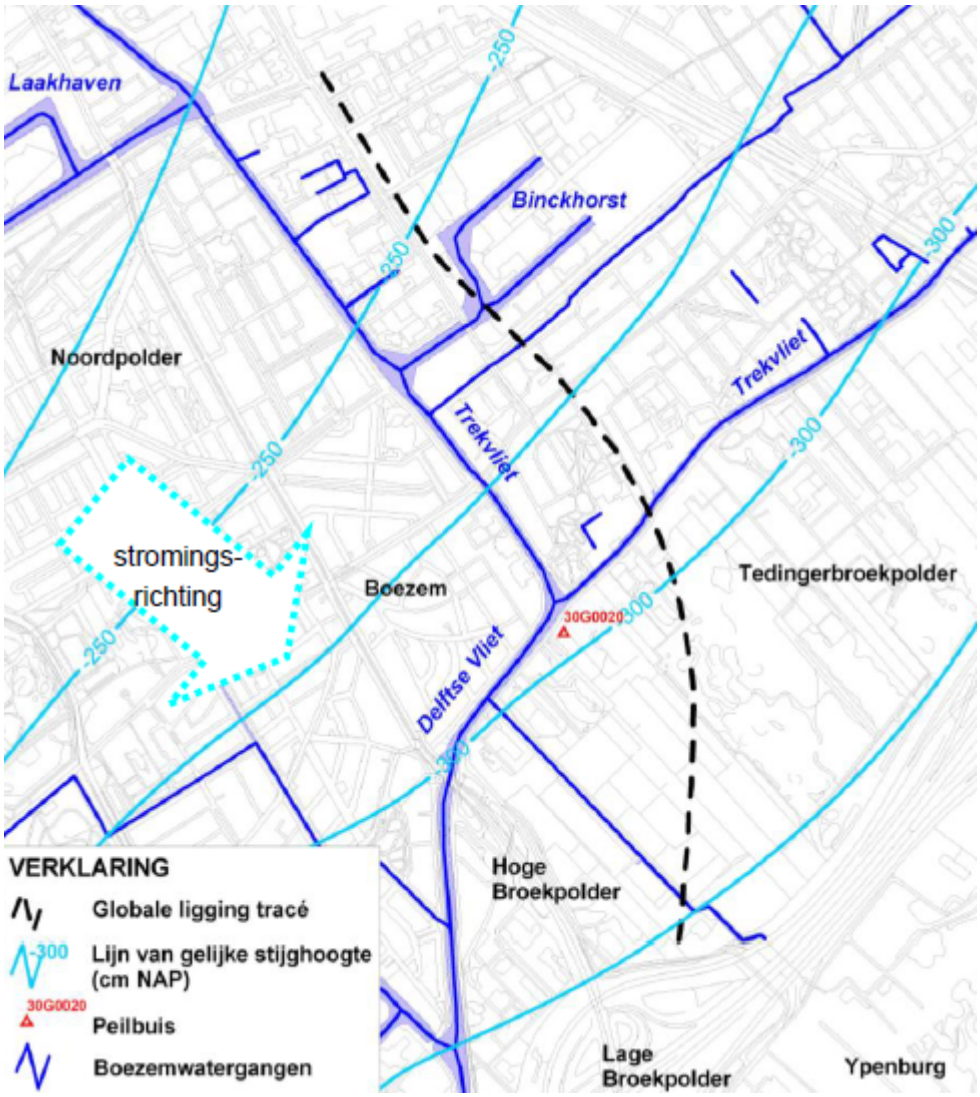
Bij de planbeschrijving worden ook de aspecten waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit beschouwd. Deze aspecten veranderen als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan, maar staan in de huidige situatie niet onder druk.

Grondwaterkwantiteit

De grondwaterkwantiteit hangt samen met de geologie en bodemopbouw. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de deklaag - de laag die niet volledig verzadigd is met water, maar waarin wel grondwater aanwezig is - en het eerste watervoerende pakket. De grondwaterstanden in de deklaag (freatisch grondwater) worden vooral bepaald door de oppervlaktewaterpeilen in de watergangen, het boezemwater en het polderwater. De grondwaterstanden fluctueren onder invloed van verdamping en neerslag.

In het eerste watervoerende pakket (wvp1) worden de stijghoogten van het grondwater vooral bepaald door de constante druk vanuit de zee en de diepe polders zuidoostelijk van Den Haag. De isohypsenkaart (zie onderstaande figuur) geeft een overzicht van de stijghoogten in het gebied. Ter hoogte van de tunnelmond in de Binckhorst is de stijghoogte in het watervoerende pakket ca. NAP -2,5, nabij knooppunt Ypenburg ca. NAP - 3,25 m. De grondwaterstroming is globaal zuidoostelijk gericht. In de directe omgeving van de Rotterdamsebaan zijn vier grondwateronttrekkingen aanwezig. Het vergunde

debiet van de vier onttrekkingen verieert tussen 9.600 m3/jaar en 25.000 m3/jaar. De onttrekkingen vinden plaats in het eerste watervoerende pakket.



Een belangrijke ontwikkeling in deze regio is de grondwateronttrekking van DSM Gist in Delft. Deze langdurige onttrekking wordt de komende jaren afgebouwd, waarbij de onttrekking in eerste instantie op 1.300 m3/uur gehouden wordt en zo spoedig mogelijk wordt afgebouwd tot 850 m3/uur (ca. 7,5 mln. m3/jaar). Uit berekeningen met het grondwatermodel blijkt in de deklaag er ter hoogte van de Rotterdamsebaan een stijging van de freatische grondwaterstand met 0,05 à 0,1 m te verwachten is bij een volledige beëindiging van de onttrekking. In het eerste watervoerende pakket is de verhoging van de stijghoogte ca. 0,15 m aan de kant van de Binckhorst tot ca. 0,75 m bij Ypenburg.

Waterkwaliteit

De Oost-Boezem is een KRW-waterlichaam. De waterkwaliteit hiervan voldoet niet aan de normen die in de KRW zijn gesteld, zowel voor de chemische en fysisch-chemische kwaliteit als de biologische kwaliteit

(toestand 2009; bron: Factsheet KRW). Door het treffen van maatregelen zoals de regulering van lozingen en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers werkt Delfland eraan om de waterkwaliteit in de komende jaren te verbeteren.

Waterkeringen

Tussen de verschillende polders en tussen de polder en boezem zijn waterkeringen gelegen. Deze hebben een functie in de waterveiligheid. Delfland onderzoekt of in 2013 of de boezemkade die de Veen- en Binckhorstpolder begrenst kan worden verlegd. Dit kan inhouden dat de Spoorboogweg, die momenteel in deze polder ligt, in de boezem komt te liggen.

Verder toetst Delfland in 2013 de hoogte van de waterkeringen in dit gebied. Hieruit volgt dat een verhoging van de hoogte van de waterkering van NAP +0,1 m naar NAP +0,25 m wenselijk is. Deze waarde kan in de toekomst een eis worden.

Het voorgenomen tracé kruist de Boezemwatergangen meerdere malen, onder meer bij de havens van de Binckhorst en bij de Trekvliet. Bij deze kruisingen wordt de Rotterdamsebaan als tunnel uitgevoerd en gaat deze onder de watergangen door.

Ook nabij knooppunt Ypenburg kruist de Rotterdamsebaan nog een boezemtocht, de Molensloot. Deze tocht is de hoofdafvoer van het gebied rondom Ypenburg en ook van de Tedingerbroekpolder en Hoge Broekpolder. Deze kruising zal waarschijnlijk als persleiding worden uitgevoerd.

4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie)

Oppervlaktewaterkwantiteit – werking watersysteem

De Rotterdamsebaan ligt in de Vlietzone grotendeels op maaiveld. Bij de aansluiting op knooppunt Ypenburg zijn ook enkele tunnelbakken voorzien. De weg kruist meerdere waterlopen en doorsnijdt daarmee peilvakken. De afwatering van deze peilvakken is zonder maatregelen niet mogelijk. De maatregelen die getroffen gaan worden zijn in overleg met het Hoogheemraadschap bepaald. Deze maatregelen zijn uitgebreid weergegeven en besproken in het achtergrondrapport Water. Zo worden enkele nieuwe waterlopen aangelegd en enkele stuwen geplaatst. In de Tedingerbroekpolder worden de grenzen van enkele peilvakken aangepast, waardoor een wijziging van een peilbesluit nodig is.

Voor de Molensloot, een belangrijke boezemtocht, zijn in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland meerdere mogelijkheden onderzocht. De keuze is uiteindelijk gemaakt voor het verlengen van de persleidingen met een visvriendelijke voorziening vanaf het gemaal bij Ypenburg, waarbij meer ruimte wordt geboden voor vismigratie.

In de Binckhorst en boven de tunnel is geen sprake van wijzigingen in de oppervlaktewaterkwantiteit in relatie tot het watersysteem.

Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan dient in de Vlietzone en ter plaatse van de Spoorboogweg waterberging gecompenseerd worden. Eerst wordt ingegaan op de effecten voor de Vlietzone en knooppunt Ypenburg. Hierbij is inzichtelijk gemaakt hoeveel bestaand oppervlaktewater gedempt wordt door de aanleg van de Rotterdamsebaan. Deze hoeveelheid moet (minstens) één op één gecompenseerd worden in hetzelfde peilvak. Voor de hoeveelheid extra verharding in de peilvakken moet - om versnelde afstroming van neerslag te voorkomen, 325 m3 berging per hectare verharding worden aangelegd. Ook deze moet per peilvak worden gecompenseerd. In overleg met het Hoogheemraadschap Delfland kan er eventueel ook voor worden gekozen om de compensatie in een lager gelegen peilvak te realiseren. Compensatie in een hoger peilvak is niet mogelijk. In onderstaande tabel is de benodigde aan te leggen waterberging opgenomen. Hierbij is de maximale peilstijging aangehouden zoals aangegeven in de tabel.

Polder	Polderpeil (m NAP)	Te dempen en compenseren water (m^2)	Extra verharding (m^2)	Benodigde berging voor verharding (m^2) bij maximale peilstijging (m)	Extra benodigde berging (m^2)
Tedingerbroekpolder peilvak VIII	-1,77/-1,93	2.240	10.610	862 / 0,40	3.102
Hoge Broekpolder					
peilvak IV	-1,65	3.780	6.040	768 / 0,45	4.216
peilvak V	-1,60	1.050	5.670	410 / 0,45	1.460
peilvak VI	-1,45	1.420	6.890	772 / 0,29	2.192
Lage Broekpolder	-4,50/-4,70	330	10.630	768 / 0,45	1.098

Geconcludeerd is dat compensatie van de waterberging mogelijk is. De locaties voor waterberging zijn ook reeds bekend. Voor de compensatie van het boezemwater betreft dit in een sloot naast de bestaande Molensloot. Voor de compensatie van het polderwater vindt dit plaats in knooppunt Ypenburg en door verbreding van diverse sloten in de Vlietzone. Er moet nog wel een definitief besluit worden genomen over de exacte ligging en uitvoering van de waterberging, dit wordt in overleg met het Hoogheemraadschap bepaald.

In de huidige situatie is de Binckhorst al geheel verhard. Er is hier dus geen sprake van wijziging van de benodigde waterberging ten opzichte van de huidige situatie. Bij de Spoorboogweg is momenteel een deel van het terrein braakliggend. Hier moet wel voor de extra verharding een waterberging worden uitgewerkt. Zie onderstaande tabel. Dit wordt middels bermsloten / greppels gerealiseerd. Omdat er verder geen oppervlaktewater in de omgeving is, moet er wel aandacht zijn voor de waterkwaliteit van deze sloten; doodlopende sloten moeten vermeden worden.

Polder	Polderpeil (m NAP)	Te dempen en compenseren water (m^2)	Extra verharding (m^2)	Benodigde berging voor verharding (m^2) bij maximale peilstijging (m)	Extra benodigde berging (m^2)
Veen- en Binckhorstpolder	-1,32 / -1,38	300	4.500	293 / 0,30	3.102

Neerslag die op de toeritten (en verdiepte ligging) valt, wordt afgevoerd naar bergingskelders en vervolgens gecontroleerd afgevoerd. Er is hier geen sprake van een versnelde afvoer naar oppervlaktewater, er is hiervoor daarom geen extra waterberging nodig.

Oppervlaktewaterkwantiteit – waterveiligheid

De Rotterdamsebaan zal een verbinding vormen tussen het boezemgebied en de polders. Onder normale omstandigheden heeft dit geen gevolgen. Bij een doorbraak van boezemkades ontstaat hierdoor een 'waterleiding' vanaf de boezem naar de polders. Omdat het polderpeil beduidend lager ligt dan de boezem (respectievelijk NAP -1,77 m en NAP -0,43 m), kan er een waterstroming optreden.

Door aan de boezemkant het wegdek bij de tunnelingang op tenminste het peil van de boezemkades (NAP +0,1 m) te leggen, wordt een eventuele instroming hiermee effectief voorkomen. In het voorliggende ontwerp ligt de weghoogte bij het begin van de tunnel NAP +0,377 m, dus voldoende hoog. Bovendien worden aan de kant van de Vlietzone zogenaamde kanteldijken toegepast meer een hoogte van NAP +0,1 m. Er is daardoor sprake van een dubbele veiligheid. Een risico van instroom vanuit de boezem naar de polder wordt hiermee voorkomen.

De waterkeringen in de Binckhorst worden op grote diepte gekruist hier zijn dan ook geen gevolgen te

verwachten als gevolg van veranderingen bij het grondwater, zie ook hoofdstuk 10. In de Vlietzone en bij Ypenburg worden diverse waterkeringen gekruist, bij de belangrijkste kruisingen komen kanteldijken. Deze kanteldijken moeten een hoogte hebben van minimaal 0,10 meter NAP, maar in de toekomst kan dit 0,25 meter NAP worden. De kruinbreedtes worden minimaal 3 meter breed.

Oppervlaktewaterkwaliteit – wegwater

Neerslag die op de weg valt, voert verontreinigingen mee, vooral PAK, minerale olie en zware metalen. Uit onderzoek naar de kwaliteit van dit zogenaamde wegwater (Rijkswaterstaat, 2003) is gebleken dat bij toepassing van Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) het wegwater beduidend minder verontreinigingen bevat dan bij Dicht Asfalt Beton (DAB). Bij ZOAB blijft veel verontreiniging in de poriën van het asfalt achter. Verder blijkt dat deze verontreinigingen gemakkelijk aan de bodem binden. Door het wegwater over de berm naar oppervlaktewater te laten stromen of door speciale zaksloten aan te brengen, wordt voorkomen dat deze verontreiniging het oppervlaktewater of het grondwater bereikt. Wel moet de bodemkwaliteit van de bermen worden gemonitord om te voorkomen dat hier teveel verontreinigingen zich ophopen.

Het wegwater in de Binckhorst wordt verwerkt zoals in de huidige situatie het geval is. Het wegwater wordt in deze deelgebieden via het riool afgevoerd, dan wel via een berminfiltratie. Bij beide mogelijkheden is er geen negatief effect op de oppervlaktewaterkwaliteit, omdat het oppervlaktewater geen invloed ondervindt van het afspoelende vuil van de weg. In het geval het water via het riool wordt afgevoerd wordt het vuil ook daarin opgevangen en verwerkt als rioolwater.

Neerslag die op de toeritten valt of door auto's mee de tunnel in wordt gereden, wordt opgevangen in een viertal kelders, twee onder de dienstgebouwen (beide 320 m3) en twee op de laagste punten van de tunnel (ieder minimaal 30 m3). Het opgevangen water wordt gecontroleerd afgevoerd. Hiervoor is nog een nadere uitwerking benodigd. Bij de verdiepte ligging bij knooppunt Ypenburg wordt het wegwater eveneens opgevangen en geloosd op het riool.

Oppervlaktewaterkwaliteit - bluswater

Vanuit het oogpunt van veiligheid zal een bluswaterleiding in de tunnel worden aangelegd. Deze wordt aangesloten op een kelder met bluswater (120 m3). Ook bij Ypenburg worden voorzieningen getroffen om te kunnen blussen. Er is dus voldoende water aanwezig om te blussen. Na de inzet van bluswater moet dit gezuiverd en geloosd worden. Aan de zijde van de Binckhorst is riolering aanwezig. Mocht tevens een lozingspunt aan de zijde van de Vlietzone benodigd zijn, dan moet hiervoor een aansluiting op het riool worden aangelegd naar Drievliet of Park Leeuwenbergh. Ook een andere gecontroleerde afvoer behoort tot de mogelijkheden. Geconcludeerd wordt dat een gecontroleerde lozing mogelijk is.

Grondwaterkwantiteit

Bij het knooppunt Ypenburg ligt de Rotterdamsebaan deels verdiept en deels op maaiveld. De gevolgen van de verdiepte ligging zijn berekend met het grondwatermodel (zie achtergrondrapport Water). Aan de noordwestkant van de tunnelbakken treedt een verhoging van de grondwaterstand op met maximaal 25 cm. Aan de zuidoostkant is er een overeenkomstige verlaging van de grondwaterstand. Met name de verlaging van de grondwaterstand zorgt voor risico's voor bodemzetting, afhankelijk van de bodemopbouw ter plaatse. Binnen het gebied waar de grondwaterstand wordt verlaagd zijn geen woningen aanwezig. Omdat bij het knooppunt een dikke laag ophoogzand aanwezig is, is de bodem naar verwachting niet meer sterk zettingsgevoelig.

In een klein deel van de Vlietzone ligt de Rotterdamsebaan op maaiveld. Door de verharding komt neerslag niet direct in het grondwater, maar wordt het opgevangen in bermsloten. Hier kan het water alsnog in de bodem infiltreren.

Uit de berekeningen blijkt dat er bij de toerit in de Binckhorst sprake is van een verandering van de grondwaterstand. De maximale verhoging ligt in de orde van 0,10 m. De maximale verlaging is eveneens ca. 0,10 m. In beginsel is er bij een verlaging van de grondwaterstand met meer dan 5 cm een risico voor bodemzetting en schade aan bebouwing. De bebouwing waar een verlaging van de grondwaterstand optreedt, wordt echter geamoveerd voor de aanleg van de tunnel. Zettingen zijn dus hier niet relevant. Er

is verder enige bebouwing waar een verhoging van de grondwaterstand met maximaal 5 cm optreedt. Gezien de grondwatersituatie in de Binckhorst heeft dit geen gevolgen voor wateroverlast. Bij een sterke afname van de onttrekking van DSM (autonome ontwikkeling) stijgt de freatische grondwaterstand in dit gebied met ca. 0,05 m. De verlaging door de tunnel wordt hierdoor gecompenseerd; zettingsrisico's vervallen daardoor geheel. In het gebied waar al een verhoging van de grondwaterstand optreedt, wordt deze nog iets groter, maximaal 0,1 m. In de huidige situatie liggen de hoogste grondwaterstanden (GHG) dieper dan 0,7 m -mv. Ook bij een stijging van de grondwaterstanden met maximaal 0,1 m is geen wateroverlast bij bebouwing te verwachten.

Bij de toerit aan de zijde van de golfbaan is een maximale verlaging van ca. 0,2 m berekend en een maximale verhoging van ca. 0,1 m (Figuur 9.4). Opgemerkt wordt dat het oppervlaktewater niet in detail in het grondwatermodel is opgenomen. Hierdoor is er een overschatting van de effecten, die in werkelijkheid verder uitgedempt zullen worden door het oppervlaktewater. Binnen het invloedsgebied van de veranderingen van de grondwaterstand is geen bebouwing aanwezig. Er is dus geen significant effect. Ook de verhoging van de freatische grondwaterstand door een afname van de onttrekking van DSM heeft geen negatieve effecten tot gevolg.

Uit de grondwatermodellering blijkt dat het diepe gedeelte van de tunnel (de boortunnel) niet tot een verandering van de stijghoogte of van de freatische grondwaterstand met meer dan 5 cm leidt. Dit komt overeen met de verwachtingen, aangezien de boortunnel slechts een gering obstakel vormt in het dikke watervoerende pakket.

In de huidige situatie zijn de gebieden waar de weg in de Binckhorstkomt reeds grotendeels verhard. Dit houdt in dat de verharding van de Rotterdamsebaan niet tot een kleinere infiltratie van neerslag in de bodem zal zorgen. Bij de Spoorboogweg is een gedeelte momenteel braakliggend. Hier zal de verharding wel tot een vermindering van de infiltratie leiden. De grondwaterstand wordt daardoor iets minder aangevuld dan in de huidige situatie. Door de aanwezigheid van oppervlaktewater in de omgeving en de beperkte afname van de infiltratie zijn de verlagingen van de grondwaterstand niet significant.

Grondwaterkwaliteit wordt beoordeeld bij het hoofdstuk bodem.

4.9.4 Vergunningverlening

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

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

4.9.5 Verplichte maatregelen (compensatie van verhard oppervlakte)

Omdat sprake is van het toevoegen van verhard oppervlakte en het verlengen van een persleiding is compensatie van boezemwater en polderwater noodzakelijk. Het boezemwater wordt gecompenseerd direct langs de Molensloot. Het polderwater wordt gecompenseerd in knooppunt Ypenburg en in de Vlietzone door de bestaande sloten tussen de Molensloot en Drievliet te verbreden, zodanig dat de totale hoeveelheid m2 polderwater hier gecompenseerd kan worden. In de Regels is dit mogelijk gemaakt. Zoals reeds aangegeven wordt dit in samenwerking met het Hoogheemraadschap Delfland nader uitgewerkt.

4.10 Bodem

Voor de Rotterdamsebaan zijn historische bodemonderzoeken uitgevoerd. Met dit onderzoek is inzicht verkregen in de bodemkwaliteit in het plangebied. Het onderzoek is uitgevoerd door Ingenieursbureau Movares (2010). In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: wet- en regelgeving en beleid, de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de maatregelen en kansen vanuit bodem. Het historisch onderzoek is als separate bijlage bij het MER en dit bestemmingsplan opgenomen. Aanvullend wordt thans gewerkt aan een verkennend bodemonderzoek voor het tracé in de Binckhorst. Dit onderzoek wordt meegenomen bij het ontwerpbestemmingsplan.

Voor de grondwaterkwaliteit is gekeken naar de effecten van de Rotterdamsebaan op het grondwater. Omdat deze kwaliteit sterk samenhangt met de bodemkwaliteit wordt dit aspect bij dit thema bodem beschreven.

4.10.1 Wetgeving en beleid

Op 1 januari 2006 is de wijziging van de Wet bodembescherming (Wbb) in werking getreden. Vertrekpunt van de nieuwe Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie.

De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld maar dit bleek in de praktijk lastig haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden van stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

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

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

4.10.2 Referentiesituatie

De bodemkwaliteit is voor de functie als weg minder van belang. De bodem onder het tracé mag verontreinigd zijn, mits de verontreiniging geïsoleerd is en niet (via grondwater) kan wegspoelen. Uiteraard is de kwaliteit van de bodem wel van belang in de realisatiefase als mensen met de verontreinigde grond moeten werken. De veiligheid van deze mensen moet gewaarborgd zijn en eventueel af te voeren grond moet via de daarvoor voorgeschreven richtlijnen worden afgevoerd.

Het historisch Milieukundig onderzoek Rotterdamsebaan (Movares, 2010), gaat in op de historie van het onderzoeksgebied voor zover dat van invloed is op de bodemkwaliteit van het gebied. Vervolgens is in beeld gebracht welke bodemonderzoeken bekend zijn. Hierop gebaseerd is een algemeen beeld geschetst van de mate waarin het gebied verdacht is voor bodemverontreinigingen. Per gebied wordt hier een korte samenvatting van gegeven.

Aansluiting A4/A13

De algemene bodemkwaliteit van de bovengrond van het gehele onderzoeksgebied is relatief goed (rond achtergrondwaardeniveau). Plaatselijk zijn puntverontreinigingen in de grond en het grondwater aanwezig met matig tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, minerale en/of aromaten. De verontreinigingen hebben een beperkte horizontale en verticale verspreiding.

Vlietzone

In het Trechteringsdocument is aangegeven dat de Vlietzone aangemerkt kan worden als onverdacht.

Hier komen plaatselijk mogelijk lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK voor, maar deze vallen onder de verhoogde achtergrondwaarden die in het Bodemkwaliteitskaart van Den Haag wordt gehanteerd.

Ondergronds gedeelte van de Rotterdamsebaan

Voor het ondergrondse gedeelte geldt dat de tunnel op een zodanige diepte ligt dat de grond waarin de tunnel gerealiseerd wordt als onverdacht kan worden aangemerkt.

Binckhorst

Voor de ligging van het tracé in de Binckhorst wordt onderscheid gemaakt in het gedeelte bij de Verlengde Melkwegstraat en het gedeelte waar de Rotterdamsebaan en de Spoorboogweg worden gerealiseerd. Eerst wordt op de Binckhorst ingegaan.

Rotterdamsebaan en Spoorboogweg

Het verontreinigingsbeeld van de Binckhorst is zeer divers. Dit is het gevolg van verschillende bedrijfsmatige activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden en de wijze waarop het gebied is ontwikkeld (o.a. ophooglagen). Onderscheid kan worden gemaakt in bedrijfsgerelateerde verontreinigingen met een sterk heterogeen diffuus karakter en lokale verontreinigingsspots.

Een aantal locaties is grootschalig heterogeen diffuus verontreinigd, o.a. het voormalige gasfabriekterrein en de directe omgeving daarvan, het voormalige Pametx-terrein en de ten zuiden van het Pametex-terrein gelegen percelen aan de Komeetweg.

De bedrijfsgerelateerde puntbronverontreinigingen zijn vermoedelijk nog niet volledig in beeld gebracht. Op basis van bekende bronnen kan worden gesteld dat deze over het algemeen een beperkte omvang hebben (enkele meters tot enkele tientallen meters) en zich in beperkte mate hebben verspreid in horizontale en verticale richting. De verontreiniging komen in zowel grond als grondwater voor.

Het noordwestelijk deel van de Binckhorst grenst aan het voormalige gasfabriekterrein. Hier is de bodem sterk verontreinigd met zware metalen, cyanide en PAK in de grond en BTEX, PAK, minerale olie en cyanide in het grondwater. De verontreinigingen in het binnengebied worden beheerst middels een damwand die volledig rondom het gebied tussen de Binckhorstlaan, het Trekvlietplein en de Mercuriusweg is geplaatst, waardoor deze bodemverontreiniging geen invloed heeft op de bodemkwaliteit ter plaatse van deelgebied de Binckhorst. Wel is van belang rekening te houden met verschillende grondwaterverontreinigingen met cyanide direct ten oosten van de Binckhorstlaan.

Het deel ten oosten van de Binckhorstlaan valt binnen het deelgebied D uit het historisch onderzoek van IDDS. Veel locaties zijn hier slechts zeer gericht onderzocht op de verdachte activiteiten, zoals ondergrondse opslagtanks. Overige terreindelen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten, waardoor geen totaalbeeld van de verontreinigingssituatie op de locatie is verkregen.

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag volgt dat deelgebied 2 is gelegen in de zone B3 (bovengrond, traject 0,0-0,5 m-mv) en O3 (ondergrond, traject 0,5-2,0 m-mv) van het gebied "Den Haag voor 1994". De vrijkomende grond uit de zone's B3 en O3 valt niet onder de vrijstellingsregeling grondverzet. Er is dus altijd sprake van maatwerk en/of bodemsaneringsbeleid.

Geconcludeerd wordt dat het hele gebied als verdacht aangemerkt moet worden op basis van de aanwezige ophooglagen, de historische en actuele bedrijfsactiviteiten en de informatie betreffende de opslag van stoffen waaronder boven- en ondergrondse tanks.

Gezien het lokale karakter van de verontreinigingenspots bij puntbronnen is er in dit stadium geen noodzaak tot afperkend onderzoek van reeds bekende verontreinigingen. Ook met betrekking tot de aard en omvang van de heterogeen diffuse verontreinigingen op het Pametex-terrein is voldoende inzicht gekregen in de verontreinigsituatie.

Gezien het sterk heterogene karakter van de diffuse verontreinigingen wordt aanvullend bodemonderzoek in dit stadium niet zinvol geacht. Zodra de exacte ontgravingsdieptes en oppervlaktes bekend zijn dient dit onderzoek echter nog uitgevoerd te worden. Dit onderzoek richt zich dan op de uitkartering van bekende verontreinigingen voor zover deze zijn gelegen binnen het werkgebied, de veiligheid en gezondheid voor de werknemers en de afvoermogelijkheden van de grond.

Verlengde Melkwegstraat

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag volgt dat het gebied rondom de Verlengde Melkwegstraat verdacht is ten aanzien van het voorkomen van bodemverontreinigingen. Uit het historisch onderzoek van IDDS blijkt echter dat er geen bedrijfsgerelateerde verontreinigingen bekend zijn. Aangrenzend aan het deelgebied komen de volgende verontreinigingen voor die van invloed kunnen zijn op de bodemkwaliteit ter plaatse van de verlengde Melkwegstraat:

- direct op of naast de perceelsgrens op het zuidwestelijke deel is een sterke verontreiniging met minerale olie in grond en grondwater aangetoond. Vanwege het ontbreken van vraagtekens bij de contour, wordt geconcludeerd dat de omvang van de verontreiniging in beeld is gebracht. De verontreiniging is mogelijk al gesaneerd. Nadere gegevens ontbreken.
- circa 40 m ten noorden, op het perceel Melkwegstraat 21, is een sterke verontreiniging met minerale olie en aromaten in het grondwater aangetoond. Gelet op de afstand is de verontreiniging naar verwachting niet relevant voor onderhavige onderzoekslocatie.
- circa 100 m ten westen, op het perceel Saturnusstraat 34 bevindt zich een nog niet voldoende afgeperkte VOCl verontreiniging in het grondwater. Gelet op de oost-zuidoostelijke stromingsrichting van het grondwater en de afstand tot deelgebied 2, zal een eventueel grondwaterverontreiniging zich in het diepere grondwater bevinden.

4.10.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie)

Aansluiting A4/A13

In zijn algemeen zal de vrijkomende bovengrond (0-0,5 m -mv) licht verontreinigd zijn en de ondergrond (> 0,5 m -mv) schoon. De vrijkomende grond is daarmee naar verwachting geschikt voor hergebruik binnen het kader van het Besluit Bodemkwaliteit. Lokaal kunnen gedempte sloten en verontreinigde verhardingslagen (asbest) voorkomen. Deze verontreinigingen hebben naar verwachting een beperkte omvang en zijn zintuigelijk goed te onderscheiden van de oorspronkelijke schone bodem. Tijdens de herinrichtingswerkzaamheden dienen daarom mogelijk lokaal sanerende maatregelen genomen te worden. Middels aanvullend onderzoek dient voorafgaand aan de werkzaamheden het voorkomen en de omvang van eventuele verontreinigingen te worden geverifieerd en dient de bodemkwaliteit ten behoeve van de afvoer van de vrijkomende grond en de te nemen veiligheids- en gezondheidsmaatregelen te worden bepaald.

Bij de aansluiting op de A4/A13 ligt de weg gedeeltelijk op maaiveld en gedeeltelijk in open tunnelbakken. Ter plaatse van de tunnelbakken wordt het afspoelende water van de weg opgevangen in een rioleringssysteem. Daarmee treedt geen vervuiling van de wegbermen op. Voor het gedeelte dat op maaiveld ligt wordt een dergelijke voorziening niet opgenomen. Stoffen van de weg spoelen daarmee in de berm in. Dit heeft een (beperkt) negatief effect op de bodemkwaliteit. De grondwaterkwaliteit wordt hierdoor niet beïnvloed, omdat de vervuilende stoffen in de bodem achterblijven, terwijl het water verder in de bodem wegzakt.

Vlietzone

In de Vlietzone ligt de weg voor een klein gedeelte op maaiveld. Verder wordt de weg in open tunnelbakken gerealiseerd. De grondwaterkwaliteit wordt niet beïnvloed door het van de weg afspoelende water, omdat de vervuilende stoffen in de bodem achterblijven, terwijl het water verder in de bodem wegzakt. Aandachtspunt betreft de capaciteit van het rioleringssysteem, omdat dat in de huidige situatie weinig overcapaciteit heeft. Er moet een nieuwe riolering worden gerealiseerd bij de weg. Bij aantakking op het bestaande rioleringsnetwerk moet onderzocht worden in hoeverre uitbreiding van het systeem noodzakelijk is. De bodem ter plaatse van de Vlietzone is grotendeels aangemerkt als onverdacht, waardoor effecten te verwaarlozen zijn.

Ondergronds gedeelte van de Rotterdamsebaan

In het ondergrondse gedeelte van de Rotterdamsebaan wordt eventueel afspoelend water in een rioleringssysteem opgevangen, zodat geen inspoeling van verontreinigende stoffen in de bodem plaatsvindt. Het effect op de bodemkwaliteit en de grondwaterkwaliteit is dan ook neutraal.

Binckhorst

In de Binckhorst wordt gebruik gemaakt van de bestaande systeem van afvoer van regenwater vanaf de weg, namelijk via de riolering. Ten opzichte van de bestaande situatie verandert er daarom niets aan de bodemkwaliteit. Het water wordt via het rioolstelsel afgevoerd. Aandachtspunt betreft de capaciteit van het rioleringssysteem, omdat dat in de huidige situatie weinig overcapaciteit heeft. Voor de Binckhorst zal dit weinig gevolgen hebben, omdat het gebruik niet veranderd.

De Rotterdamsebaan heeft in de eindsituatie nauwelijks of geen effect op de grondwaterstroming in de Binckhorst. Doordat geen wijziging in de grondwaterstroming optreedt, treedt geen gewijzigde verspreiding van (mobiele) verontreinigingen op.

Ter plaatse van de Spoorboogweg is de grond reeds gesaneerd waardoor hier geen effecten op de bodemkwaliteit optreden.

Ter plaatse van het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan, globaal tussen de Zonweg en de Wegastraat wordt een verdiepte open tunnelbak aangelegd. Hier dient aandacht te worden besteed aan de sterke grondwaterverontreiniging met PAK's ter hoogte van de Binckhorstlaan 211-215. Daarnaast zijn daar in de grond sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en minerale olie aanwezig.

Op het noordelijke deel van de Binckhorstlaan is het grondwater op meerdere locaties sterk verontreinigd met cyanide, aangezien de werkzaamheden zich beperken tot de toplaag, is dit van ondergeschikt belang.

De overige werkzaamheden binnen het deelgebied beperken zich tot de toplaag (= onverdiept), waardoor hier alleen aandacht besteed hoeft de worden aan de bodemkwaliteit van de bovengrond en bemaling van (verontreinigd) grondwater relatief gering is.

De openbare weg Binckhorstlaan is niet uitgebreid onderzocht, de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken hebben met name betrekking op de direct naastgelegen percelen. Echter, op basis van de resultaten van voorgaand bodemonderzoek en de voor het deelgebied opgestelde bodemkwaliteitskaart, is het te verwachten dat de toplaag van de gehele Binckhorst eveneens heterogeen en diffuus verontreinigd is. De vrijkomende grond is mogelijk niet geschikt voor hergebruik binnen de kaders van het Besluit Bodemkwaliteit en dient te worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

Verzilting

In Zuid-Holland is verzilting een belangrijk thema. In Den Haag ligt het zoute grondwater relatief diep door het duinsysteem. Doordat de Rotterdamsebaan nauwelijks of geen invloed heeft op de grondwaterstroming, is er evenmin een effect op verzilting te verwachten.

Verwijderen verontreinigde grond en grondbalans

Bij de realisatie van de Rotterdamsebaan komt veel grond vrij. Er is sprake van een positieve grondbalans. Echter de vrijkomende grond in de Binckhorst en bij knooppunt Ypenburg is naar

verwachting licht tot sterkt verontreinigd met zware metalen, PAK en/of minerale olie. Op basis van de regels en ambities van de gemeente Den Haag op het gebied van bodemkwaliteit, wordt verwacht dat sterk verontreinigde grond niet wordt hergebruikt binnen het plangebied en moet worden afgevoerd.

De grote hoeveelheid grond die bij het boren vrij komt, zal naar verwachting schoon zijn en hergebruikt kunnen worden in het plangebied. Gedurende de verdere uitwerking van de plannen (opstellen Definitief Ontwerp) zal bekeken worden in hoeverre sprake kan zijn van een volledig gesloten grondbalans of een overschot aan schone grond.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Functie Rotterdamsebaan

5.1.1 Algemeen

Het project Rotterdamsebaan betreft de aanleg van een nieuwe verbinding tussen het hoofdwegennet (A4 en A13) en de Centrale Zone van Den Haag. Deels gaat het tracé ondergronds en wordt het aangesloten op enerzijds het knooppunt Ypenburg en anderzijds op de centrumring van Den Haag. Het project Rotterdamsebaan is gelegen in de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

De Rotterdamsebaan heeft vooral een functie voor het verkeer van en naar Rotterdam en Delft. De Rotterdamsebaan heeft ook een regionale ontsluitingsfunctie via de Laan van Hoornwijck voor het verkeer van en naar de wijk Ypenburg en Nootdorp. Aan de centrumzijde zal de Rotterdamsebaan vooral (bestemmings)verkeer bedienen vanuit en naar het zuidoostelijke deel van het centrumgebied en de omliggende wijken zoals de Binckhorst en Laakhavens. Hoewel de Rotterdamsebaan een directe verbinding tussen de centrumring en knooppunt Ypenburg vormt is het niet de bedoeling om verkeer van de gehele centrumring aan te trekken.

De weginrichting die bij deze functie hoort is een inrichting waarbij een goede doorstroming voor het autoverkeer voorop staat. De gewenste trajectsnelheid is tenminste 45-50 km/uur met een maximumsnelheid van 70 km/uur. Het profiel moet bestaan uit 2 rijbanen met 2 rijstroken die door een middenberm gescheiden zijn. Aansluitingen op andere wegen moeten worden vorm gegeven als ongelijkvloerse aansluitingen met weefvakken vanuit en naar de hoofdweg. Kruisingen met langzaam verkeer of het onderliggende wegennet moeten ongelijkvloers worden uitgevoerd.

De aanleiding voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is toegelicht in hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan.

5.1.2 Betrouwbaarheid

Voor de beoordeling van de betrouwbaarheid is met het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor de trajecten op het hoofdwegennet de verhouding bepaald voor de reistijd in de spits ten opzichte van de daluren voor 2020. In zijn algemeenheid blijkt dat de aanleg van de Rotterdamsebaan een licht positief effect heeft op de verhouding tussen de reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd in de dalperiode. De Rotterdamsebaan draagt dus bij aan een betere betrouwbaarheid omdat de verschillen tussen de reistijden over de dag minder worden.

Ook hiervoor geldt dat de Rotterdamsebaan vooral een positief effect heeft op de A4 en de A12/Utrechtsebaan, met uitzondering van wegvak 3A in de avondspits (A4 van Leidschendam naar Den Haag zuid) en het wegvak 5A in de ochtendspits (A12 vanuit Zoetermeer naar het Prins Clausplein). De grootste winsten doen zich voor op de A12 “stad uit” in de avondspits en op de route via de A4 en A12 “stad in” in de ochtendspits.

5.1.3 Routekeuze

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan is een grote verschuiving te zien van het verkeer op het stedelijke wegennet. De Rotterdamsebaan verwerkt een grote hoeveelheid verkeer tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Door de combinatie van een indirecte aansluiting van de Rotterdamsebaan in het knooppunt Ypenburg en een gelijkvloerse aansluiting in de Binckhorst ontstaat een zodanig verkeeraanbod in de tunnel dat voldoende merkbaar effect heeft op de verkeersdruk in de ruime omgeving van de tunnel en tevens goed kan worden verwerkt op het aansluitende stedelijke wegennet.

De verkeersintensiteit in de Rotterdamsebaan in 2020 bedraagt tussen de 35.000 en 40.000 motorvoertuigen per etmaal (in beide richtingen samen). In het gemiddelde avondspitsuur zijn dat ca. 2.800 motorvoertuigen. Deze intensiteit duidt op het gebruik door een substantieel deel van het verkeer dat dagelijks het stedelijke gebied in en uit rijdt. Dit gebruik wijst ook op een forse verschuiving van de verkeersstromen in dit deel van de stad en op het hoofdwegennet. Daarbij is dit ook een passende verkeersbelasting op een zo belangrijke schakel tussen het stedelijke en het hoofdwegennet.

Het verkeersaanbod op het onderliggend wegennet is voor 2020 bepaald met het verkeersmodel Haaglanden voor de avondspits.

De Rotterdamsebaan leidt tot een sterke verschuiving van de verkeersstromen in en in de directe omgeving van de Binckhorst. Op een groot aantal wegvakken op het onderliggend stedelijke wegennet leidt de Rotterdamsebaan tot een duidelijke afname van het verkeersaanbod. Zowel relatief als in absolute aantallen neemt het verkeer zeer sterk af op de route Haagweg - Rijswijkseweg en de op de route A12 - Maanweg. Daarnaast treedt er in het knooppunt Ypenburg een forse afname op de Laan van Delfviet op. Op een aantal wegen zorgt de aanleg van de Rotterdamsebaan voor een toename van het verkeer (o.a. op de Neherkade, De Lekstraat en de Regulusweg). Dit zijn stedelijke hoofdwegen die daar juist voor bedoeld en op berekend zijn. De Regulusweg is met de Spoorboogweg de nieuwe verbinding tussen de A12 en de centrumring. De Lekstraat en de Neherkade maken onderdeel uit van de centrumring.

Het verkeersaanbod op het hoofdwegennet is voor 2020 bepaald met het NRM.

De etmaalintensiteiten op het hoofdwegennet wijzen er duidelijk op dat de Rotterdamsebaan leidt tot een afname van de verkeersintensiteiten op delen van het hoofdwegennet. Daarbij is de afname vooral zichtbaar op de verbinding A13-A4-A12/Utrechtsebaan. Dit is bij uitstek de route waarvoor de Rotterdamsebaan een alternatief biedt. Wel is er enige toename te zien op de parallelrijbaan van de A4 richting Amsterdam en op de A4 hoofdrijbaan tussen knooppunt Ypenburg de op-/afrit Plaspoelpolder. Dit is een substitutie-effect van een deel van het verkeer dat door de “vrijkomende capaciteit” de A12/Utrechtsebaan gaat gebruiken en via de A4 de stad uit rijdt.

Doorkijk

De verkeerseffecten zijn berekend op basis van de huidige situatie bij de weefvakken op de A13 tussen de op- en afrit Delft Noord en het knooppunt Ypenburg (enkelstrooks). Een verdubbeling van deze weefvakken vergroot het verkeersaanbod in de Rotterdamsebaan. Voor de gemeentelijke besluitvorming over de voorkeursvariant is ook het verkeersaanbod bepaald op basis van een verdubbeling van deze weefvakken in 2011-2012 de MIRT-verkenning Haaglanden is uitgevoerd. In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Haaglanden is een verdubbeling van deze weefvakken opgenomen in het kader van de “optimalisatie knooppunt Ypenburg”. Omdat daarmee een hoge mate van zekerheid is ontstaan over de verdubbeling van de weefvakken zijn ten behoeve van de gemeentelijke besluitvorming de verkeers- en milieu effecten bepaald op basis van het verkeersaanbod met dubbele weefvakken op de A13. Opgave is immers om een toekomstvaste oplossing te realiseren, zowel qua ontwerp maar ook qua milieueffecten.

5.2 Rotterdamsebaan

De Rotterdamsebaan is een regionale hoofdweg die de verbinding vormt tussen de stad en de snelweg en met name het stedelijke verkeer zal bedienen tussen de Centrale Zone/de centrumring en knooppunt Ypenburg. De weginrichting die bij deze functie hoort is gericht op een goede doorstroming van het autoverkeer. De gewenste trajectsnelheid is tenminste 45-50km/uur met een maximumsnelheid van 70 km/uur. Het profiel van de Rotterdamsebaan zal bestaan uit 2 rijbanen met 2 rijstroken die van elkaar gescheiden zijn. Aansluitingen op andere wegen moeten worden vorm gegeven als ongelijkvloerse aansluitingen met weefvakken vanuit en naar de hoofdweg. Kruisingen met langzaam verkeer of het onderliggende wegennet worden ongelijkvloers uitgevoerd.

Aan de zijde van de Binckhorst zal de Rotterdamsebaan aansluiten op de centumring bij de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg. Aan de zijde van Ypenburg sluit de Rotterdamsebaan aan op de kruising van de Laan van Delfviet met de op-/afrit van de oostelijke rijbaan van de A4.

De Rotterdamsebaan omvat de volgende onderdelen:

- een boortunnel tussen de Vlietzone en de Binckhorst;
- een aansluiting van de Rotterdamsebaan op het rijks- en regionale wegennet bij het knooppunt Ypenburg;
- de inpassing in de Vlietzone met een aansluiting op de Laan van Hoornwijck

- een aansluiting van de Rotterdamsebaan op de centrumring in de Binckhorst.

Daarnaast omvat het project Rotterdamsebaan een aantal aanpassingen van de infrastructuur in de Binckhorst. Deze zijn nodig om een goede aansluiting van de tunnel op de centrumring mogelijk te maken.

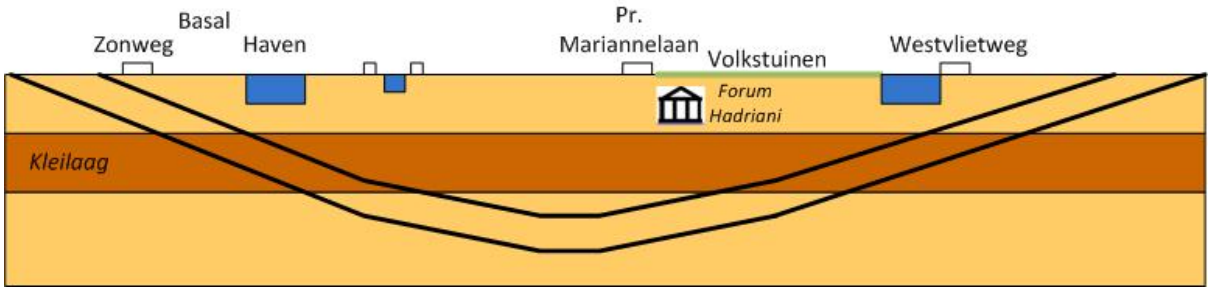
In het navolgende worden deze vier delen toegelicht.

5.2.1 Tunneldeel

Vanaf de in-/uitrit in de Vlietzone (tussen Drievliet en de golfbaan) loopt de tunnel onder Voorburg-west door naar het gebied Binckhorst in Den Haag. De tunnel vormt het langste tracédeel van de Rotterdamsebaan. De totale lengte van de tunnel wordt ca. 2155 meter, waarvan ca. 1535 meter geboord wordt. De maximale diepte van de rijweg is ca. 28 meter onder maaiveld. De oostelijke tunnelmond ligt op Haags grondgebied in de Vlietzone Zuid. De Rotterdamsebaan sluit aan die zijde aan in het knooppunt Ypenburg en op de Laan van Hoornwijck. De tunnel gaat onder de Zuidvliet en het grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg door (Voorburg-west) en komt uit voorbij de Zonweg in het midden van de Binckhorstlaan.

De tunnel bestaat uit twee tunnelbuizen met twee rijstroken per richting die naast elkaar geboord worden. Ten behoeve van de veiligheid worden op regelmatige afstand dwarsverbindingen tussen deze buizen gemaakt. Hulpdiensten en onderhoudsploegen kunnen vanuit de ene tunnelbuis via de dwarsverbindingen de andere tunnelbuis bereiken.

De boortunnel tussen de Binckhorst en de Vlietzone is het langste tracédeel van de Rotterdamsebaan. De lengte van de tunnel op zich heeft geen effect op het verkeerskundig functioneren van de Rotterdamsebaan. Het horizontale verloop van het tunneldeel bepaalt wel waar er mogelijkheden zijn voor aansluitingen op het omliggende wegennet. Deze horizontale ligging van de boortunnel wordt voornamelijk bepaald door de bestaande situatie op maaiveld en de harde dwangpunten daarbij.



Schematische weergave van de verticale ligging van de Boortunnel

5.2.2 Aansluiting knooppunt Ypenburg

Om de beoogde doelen van de Rotterdamsebaan te bereiken moet de aansluiting in het knooppunt Ypenburg goed functioneren. Voor het verkeer van en naar de Centrale Zone moet de Rotterdamsebaan een aantrekkelijke route vormen zodat een substantieel deel van dit verkeer de Rotterdamsebaan verkiest boven de Utrechtsebaan of een andere route. Het rijk heeft als eis gesteld dat het knooppunt Ypenburg (de ligging van de hoofdwegen en de aansluitingen daarvan) in zijn huidige vorm gehandhaafd moet blijven. Dit betekent dat de Rotterdamsebaan via het onderliggende wegennet wordt aangesloten op het rijkswegennet en er geen nieuwe op- en afrit voor mag worden gemaakt. Deze indirecte aansluiting beperkt de toestroom van verkeer naar de tunnel, hetgeen weer aansluit op het inzicht dat het stedelijke wegennet geen onbeperkte toestroom vanuit en naar de Rotterdamsebaan kan verwerken.

De aansluiting van de Rotterdamsebaan komt in knooppunt Ypenburg te liggen tussen de verbindingsboog van de A13 naar de A4 en de hoofdrijbanen van de A4. De Rotterdamsebaan sluit daar aan op de al bestaande T-aansluiting op de overgang van de Laan van Delfvliet naar de A13 en waarop ook de op- en afrit vanaf de oostelijke rijbaan van de A4 aantakt. Deze aansluiting wordt daarmee een

volledige kruising met 4 takken en zal fors worden aangepast. De Rotterdamsebaan heeft via deze kruising een verbinding met de A13 en de oostelijke rijbanen van de A4 (komend vanuit Delft en richting Amsterdam). Dit is geen directe aansluiting op het hoofdwegennet maar de Rotterdamsebaan is daar met maar één kruising via het onderliggende wegennet wel goed mee verbonden. De opstelvakken voor deze kruising komend vanaf de A13 beginnen direct na het viaduct over de A13-A4-boog.

Met de westelijke rijbaan van de A4 is de Rotterdamsebaan indirect verbonden via de Laan van Delfvliet. Verkeer vanuit de richting Amsterdam rijdt via de afrit van de A4 en de al bestaande T-aansluiting de Laan van Delfvliet op en kan via de Laan van Hoornwijck de Rotterdamsebaan inrijden. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit een beperkte verkeersstroom is, omdat verkeer vanuit de richting Amsterdam naar de Centrale Zone vooral gebruik maakt van de A12/Utrechtsebaan. Verkeer vanuit de Rotterdamsebaan naar de A4 richting Delft/Rotterdam kan via de Laan van Hoornwijck naar de Laan van Delfvliet en de oprit van de A4 rijden.

Ongeveer 200 meter na de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Delfvliet begint een open tunnelbak onder de hoofdrijbanen van de A4 door en onder de boog van de A4 naar de A13. Het ontwerp is afgestemd op de toekomstige situatie met A4-Passage Verkenning Haaglanden.

De volgende afbeelding geeft de hierboven beschreven routes aan tussen de Rotterdamsebaan en het rijkswegennet.

De ontsluiting van de huidige P+R locatie op de N-kavel blijft gehandhaafd. Vanuit Ypenburg wordt op de Laan van Hoornwijck een ruimtereservering gedaan voor een mogelijk toekomstige linksaf opstelstrook richting de N-kavel. Het ontwerp gaat beperkt over de perceelgrens van de N-kavel heen om het benodigde aantal rijbanen te kunnen realiseren, maar dit zal een toekomstige ontwikkeling niet in de weg staan.

5.2.3 Inpassing in de Vlietzone

In de Vlietzone ligt de oostelijke tunnelmond van de Rotterdamsebaan. In het westelijke deel van de Vlietzone ligt de Rotterdamsebaan ondergrond. Tussen de tunnelmond en de Laan van Hoornwijck ligt de Rotterdamsebaan deels op maaiveld en deels in een verdiepte bak.

De Rotterdamsebaan kruist de Laan van Hoornwijck ongelijkvloers. Voor het verkeer tussen de woonwijk Ypenburg en Nootdorp en de bestaande stad wordt de Laan van Hoornwijck aangesloten op de Rotterdamsebaan. Vanaf de Laan van Hoornwijck kan dit verkeer via een aparte toerit de Rotterdamsebaan inrijden en omgekeerd kan dit verkeer vanuit de Rotterdamsebaan via een aparte afrit

naar de Laan van Hoornwijck rijden. Daarmee wordt deze lokale verkeersstroom grotendeels los gekoppeld van de verkeersstroom van en naar het hoofdwegennet via de kruisingen met de Laan van Delfvliet.

In de Vlietzone is uitgegaan van een zo lang mogelijke tunnel, met behoud van de aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan in de richting naar en vanuit het centrum van Den Haag. De ligging van de tunnelmond is bepaald door benodigde lengtes voor de hellingen, voor het in- en uitvoegen en de afstand voor en na een tunnel waarin geen verandering van het aantal rijstroken mag plaats vinden.

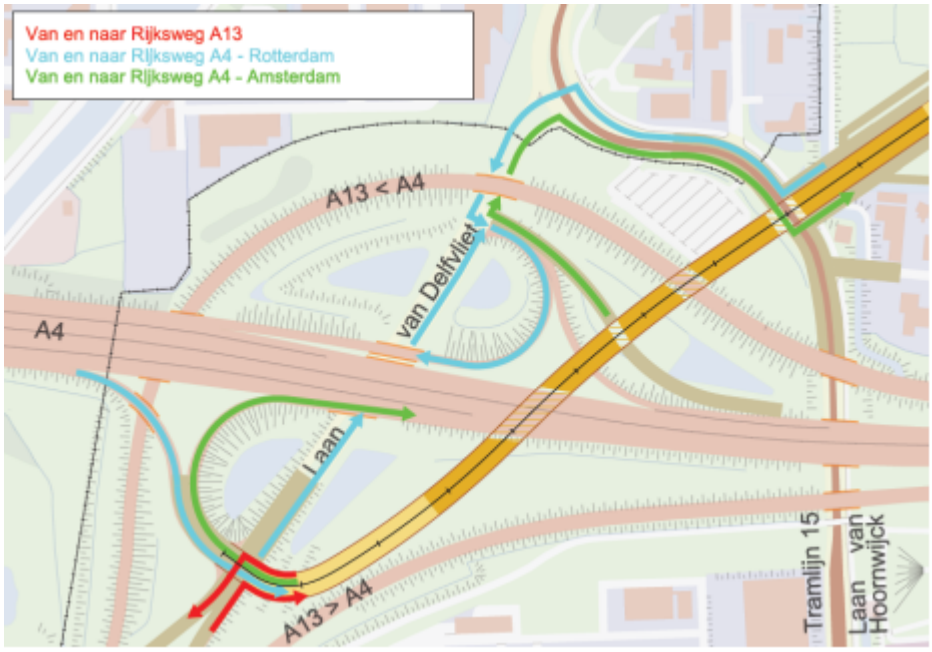
De Rotterdamsebaan sluit aan op de Laan van Hoornwijck. De Laan van Hoornwijck ontsluit de bedrijventerreinen Park Hoornwijck en 's-Gravenmade, respectievelijk via de Laan van Zuid Hoorn en de Laan van 's-Gravenmade.

Bij de aansluiting van de Laan van Zuid Hoorn komt de doorsteek over de trambaan te vervallen. Dit houdt verband met het verschuiven van de van de tramhaltes ten behoeve van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck en met de ligging van deze aansluiting kort op de nieuwe complexe kruising van de Laan van Hoornwijck met de op- en afrit van de Rotterdamsebaan. De aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Laan van Zuid Hoorn wordt een aansluiting waarop alleen vanaf de Laan van Hoornwijck rechtsaf ingereden kan worden en vanuit de Laan van Zuid Hoorn rechtsaf uit gereden kan worden. Voor het verkeer vanaf de Laan van Delfvliet en naar Park Hoornwijck en vanaf Park Hoornwijck naar Ypenburg is de Laan van Oversteen een goed alternatief.

De Laan van 's-Gravenmade is met een volledige kruising aangesloten op de Laan van Hoornwijck. De Laan van 's-Gravenmade ontsluit zowel het bedrijventerrein als familiepark Drievliet. De Laan van 's Gravemade is en blijft de enige ontsluitingweg van het et bedrijventerrein. Het verkeer richting Drievliet rijdt via de Laan van 's Gravemade en een nieuwe éénrichtingsweg naar het parkeerterrein. Deze nieuwe weg loopt om de tunnelmond heen loopt. Het wegrijden vanaf het parkeerterrein zal plaats vinden via een nieuwe éénrichtingsweg aan de westzijde van de Rotterdamsebaan. Deze nieuwe weg komt samen met de afrit van de Rotterdamsebaan en sluit aan op de Laan van Hoornwijck. Het verkeer naar en vanaf Drievliet rijdt daarmee een 'lus' via het parkeerterrein. Deze lus via de nieuwe weg dient alleen ter ontsluiting van Drievliet en het dienstgebouw van de tunnel in de Vlietzone.

Omdat er bij de aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan onvoldoende ruimte is voor linksaf-voorsorteervakken van voldoende lengte naar zowel de Rotterdamsebaan als naar de Laan van 's-Gravenmade (denk ook aan touringcars en bezoekerspieken Drievliet) zijn deze bewegingen gecombineerd in één lange linksaffer naar de Laan van 's-Gravenmade. Dit komt ook de verkeersafwikkeling op de kruising als geheel ten goede.

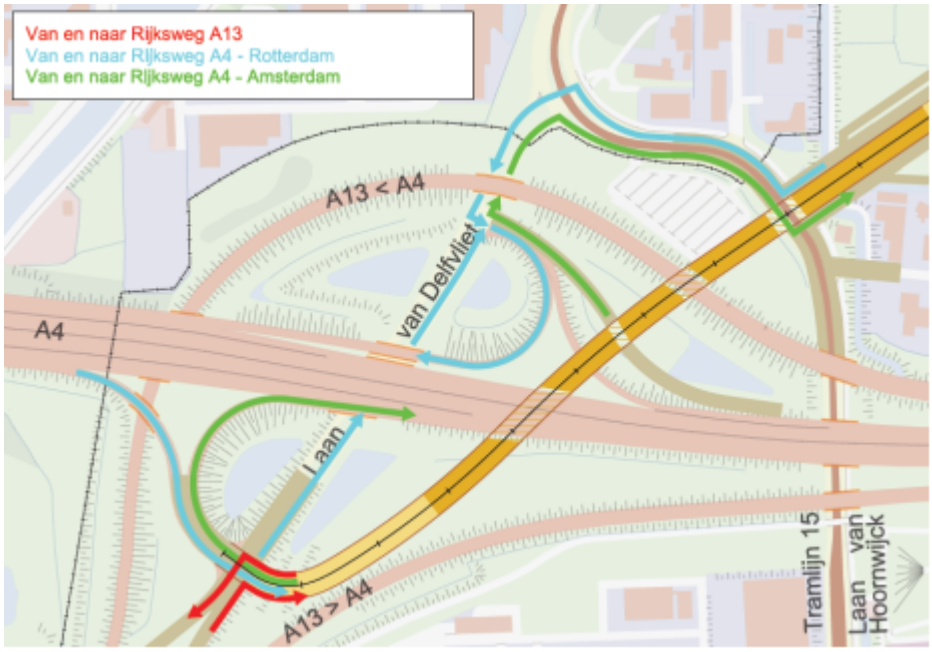
De hierna volgende afbeelding is aangegeven wat de routes zijn van het verkeer dat via de aansluiting op de Laan van Hoornwijck rijdt.



De tramroute via de Laan van Hoornwijck voor lijn 15 blijft gehandhaafd. De tram rijdt daar in middenligging. Ter hoogte van de aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan worden de tramsporen verlegd in verband met de benodigde ruimte voor de aansluiting. Ook worden de halte zodanig verlegd dat ze aansluiten op de oversteekplaatsen voor de voetgangers. Via de nieuwe weg naar Drievliet ontstaat er een kortere looproute tussen de tramhalte en Drievliet.

Langs de Laan van Hoornwijck blijft een twee richtingsfietspad aan de noordoostzijde. De oversteek met de Laan van 's-Gravenmade en met de toe- en afrit naar de Rotterdamsebaan worden met verkeerslichten geregeld.

De hierna volgende afbeelding geef aan wat de routes zijn van het verkeer dat via de aansluiting op de Laan van Hoornwijck rijdt.



5.2.4 Aansluiting in de Binckhorst

De Rotterdamsebaan mondt uit in de Binckhorst en sluit daar aan op het stedelijke wegennet via de kruising van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg[2] . De tunnelmond bevindt zich ter hoogte van de Zonweg op de Binckhorstlaan. Het eerste gedeelte na de tunnelmond bevindt de Rotterdamsebaan zich in een open, verdiepte bak die langzaam stijgt naar maaiveld. Ter hoogte van de St. Barbaraweg is het tracé op maaiveld en verbreedt de weg zich om voldoende opstelgelegenheid te hebben voor de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de centrumring (zowel richting Lekstraat als richting Neherkade). De kruising van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg vormt de verbinding van de Rotterdamsebaan met de centrumring. Deze kruising is al een belangrijke schakel tussen twee delen van de centrumring (Neherkade en Binckhorstlaan/ Lekstraat) en van de verbinding van de centrumring met de A12. Daarnaast is deze kruising van groot belang voor de ontsluiting van de Binckhorst zelf. Deze combinatie van functies leidt tot een groot verkeersaanbod op deze kruising. Daarnaast is het ook een kruising van twee hoofdroutes voor de fiets en loopt het beoogde tracé van een Hoogwaardige openbaar vervoer baan door de Binckhorst via deze kruising.

Aan de zijde van de Binckhorst is een aantal bestaande bouwwerken leidend voor de boortunnel, met name de Binckhorstbrug en Basal. Als gevolg van de locatie van de boorschacht voorbij Basal, is een aansluiting van de Zonweg op de Rotterdamsebaan niet realiseerbaar. Daardoor is er geen directe aansluiting mogelijk van het zuidelijke deel van de Binckhorst op de Rotterdamsebaan. Voor de bereikbaarheid van dit gebied is een andere ontsluitingsstructuur nodig vanaf de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg.

In samenhang met de aanleg van de Rotterdamsebaan zal ook een aanpassing van de ontsluitingsstructuur in de Binckhorst plaats vinden. Deze aanpassing hangt samen met de vormgeving van en de verkeersafwikkelingen op het Mercuriusplein. De aanpassing van de verkeersstructuur is gebaseerd op de drie ingrepen:

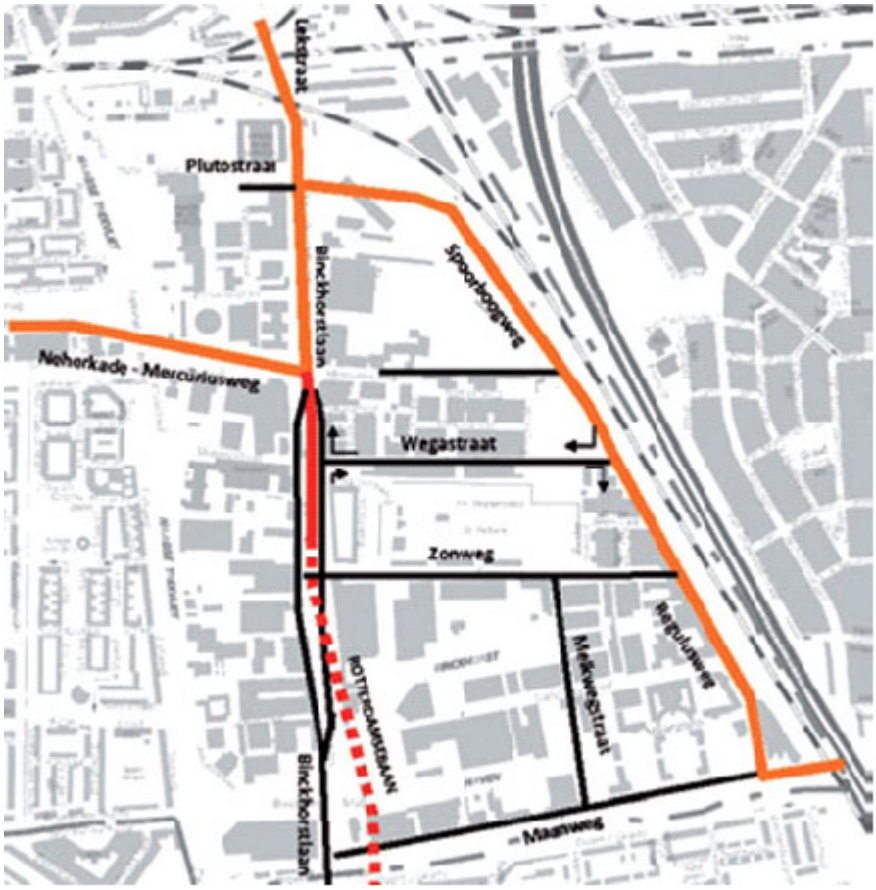
- het 'ontvlechten' van het lokale en het doorgaande verkeer op het Mercuriusplein;
- het geheel afsluiten van het oostelijke deel van de Mercuriusweg;
- het meer gelijk verdelen van de verkeersstromen over de takken van de kruising.

Bij het ontvlechten wordt de verkeersafwikkeling verbeterd door het ontkoppelen van het lokale en doorgaande verkeer bij het Mercuriusplein om daarmee het aantal conflicterende richtingen op de kruising te beperken. Voor het bestemmingsverkeer worden alternatieve routes gerealiseerd vanuit en naar de diverse kwadranten van de Binckhorst.

Door het afsluiten van de oostelijke tak van de Mercuriusweg vervalt de route via de (Verlengde) Regulusweg naar het Mercuriusplein en kan de kruising als een T-aansluiting worden vorm gegeven en wordt het verkeer beter geleid van en naar de Neherkade.

Om het verkeersaanbod anders over de drie takken van de kruising te verdelen wordt voor het verkeer tussen de A12 en de centrumring een nieuwe weg aangelegd tussen de Wegastraat/Regulusweg en de Binckhorstlaan. Deze weg Spoorboogweg[3] sluit ter hoogte van de Plutostraat aan op de Binckhorstlaan. In de hoofdverkeersstructuur ontstaat daarmee een tweede grote T-aansluiting (“dubbele T-aansluiting”).

De Binckhorstlaan-zuid (parallelrijbanen aan tunnel) sluit aan op het Mercuriusplein en is bedoeld voor het lokale verkeer naar de bestemmingen in de Binckhorst en het verkeer tussen Voorburg-West en de Centrale Zone.



Parkeren

5.2.5 Parkeren Binckhorst

Parkeren Binckhorst, openbare parkeerplaatsen volgens de huidige plannen

In de Binckhorst zijn op dit moment ongeveer 2.280 openbare parkeerplaatsen. Daarvan zijn er ongeveer 100 gereguleerd met een parkeerautomaat. De bezetting van de parkeerplaatsen is overdag hoog, uit een meting eind 2011 blijkt een parkeerdruk van 98% overdag. In de nachtperiode is de parkeerdruk zeer laag, aangezien de Binckhorst op dit moment vooral een werkgebied is. De bezetting was in 2011 in de nachtperiode 23%. Sinds eind 2011 zijn er een aantal ontwikkelingen geweest die de parkeerdruk beïnvloeden. Zo is er meer leegstand in het gebied. Ook is recent de nieuwe (tijdelijke) parkeergarage van KPN aan de Saturnusstraat geopend. Deze heeft een capaciteit van circa 400 parkeerplaatsen.

Langs de Binckhorstlaan-noord en de Mercuriusweg oost zijn momenteel resp. 25 en 10 parkeerplaatsen, na de herinrichting komen geen parkeerplaatsen terug langs deze wegen.

Deze (langs)parkeerplaatsen moeten worden verwijderd vanwege de belangrijke verkeersfunctie van deze wegen. Beide wegen zijn Stedelijke Hoofdwegen, vanwege de gewenste doorstroming op deze wegen en de verkeersveiligheid zijn parkeerplaatsen direct langs deze wegen ongewenst.

Langs dit deel van de Binckhorstlaan en Mercuriusweg zijn niet of nauwelijks functies waarvoor deze parkeerplaatsen worden gebruikt. Met name in het meest noordelijke deel worden de parkeerplaatsen vooral gebruikt door gebruikers van buiten de Binckhorst. Deze parkeerplaatsen kunnen worden verwijderd en hoeven niet te worden gecompenseerd.

Langs de Regulusweg zijn momenteel ongeveer 125 parkeerplaatsen, na de herinrichting komen geen parkeerplaatsen terug langs deze weg.

De functie van de Regulusweg verandert in de nieuwe wegenstructuur van de Binckhorst. Op dit moment is het een gebiedsontsluitingsweg, de weg wordt een Stedelijke Hoofdroute. De weg maakt onderdeel uit van de nieuwe verbinding tussen de Centrumring en de A12. De doorstroming op Stedelijke Hoofdwegen moet op orde zijn. De beschikbare ruimte op de Regulusweg wordt echter beperkt door de huidige bebouwing en de treinsporen van de NS. Hierdoor is alleen een profiel met 1 rijstrook per richting mogelijk. Om dan de doorstroming op orde te houden is een middenberm gewenst, omdat er anders te veel bewegingen linksaf zullen gaan plaatsvinden. In het profiel is geen ruimte beschikbaar voor parkeren. Bovendien is parkeren langs een stedelijke hoofdweg met 1 rijbaan ongewenst vanwege verkeersveiligheid en doorstroming van het autoverkeer.

De parkeerplaatsen worden op dit moment overdag volledig gebruikt. Uit observaties en tellingen blijkt dat deze parkeerplaatsen over het algemeen gebruikt worden door werknemers uit de kantoren in de omgeving. De kantoren in het gebied hebben over het algemeen beschikking over parkeerplaatsen op eigen terrein volgens de Haagse parkeernormen. De gemeente heeft geen verantwoordelijkheid om de (extra) parkeervraag vanuit de werknemers op de openbare straat te faciliteren. De gemeente zou wel parkeerplaatsen op (gemeentelijke) parkeerterreinen kunnen verhuren en/of medewerking kunnen verlenen aan het realiseren van extra parkeergelegenheid op eigen terrein (zoals de COD-garage voor KPN).

Langs de Binckhorstlaan-zuid verdwijnen tijdens de bouwperiode van de Rotterdamsebaan ongeveer 250 openbare parkeerplaatsen, na herinrichting worden er (in de huidige plannen) ongeveer 150 parkeerplaatsen gerealiseerd. Netto verdwijnen dus ca. 100 parkeerplaatsen.

In het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan sluit in de toekomst de Rotterdamsebaan aan. Hiervoor is ruimte nodig. Op dit moment bestaat de Binckhorstlaan uit 2x2 rijstroken met een smalle middenberm en langsparkeren. Zowel aan de oost- als de westzijde zijn ongeveer 60 langsparkeerplaatsen. Over grote delen van de Binckhorstlaan liggen aan de westzijde ook ventwegen met veel openbare en particuliere parkeerplaatsen. Langs deze ventwegen liggen in de huidige situatie ongeveer 120 openbare parkeerplaatsen. Door de extra ruimte die nodig is voor de aanlanding van de Rotterdamsebaan is aan weerszijde van de tunnel ruimte voor een normale gebiedsontsluitingsweg met 1 rijstrook per richting en langsparkeren. Op het gedeelte van de Binckhorstlaan waar de Rotterdamsebaan onder de grond ligt is meer ruimte, hier kan ter hoogte van de Bincktwins een ventweg worden gemaakt. In de huidige plannen zijn ongeveer 150 nieuwe (langs)parkeerplaatsen opgenomen. Netto verdwijnen dus ca. 100 openbare parkeerplaatsen.

De parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan worden veel gebruikt. De bezettingsgraad is tussen de 80% en 100%. Aan de oostzijde van de Binckhorstlaan wordt een groot deel van de huidige bebouwing gesloopt voor de aanleg van de Rotterdamsebaan. Een deel van deze bebouwing maakt op dit moment voor parkeren gebruik van de openbare straat, zoals de woningen langs de Binckhorstlaan en de autoverhuurbedrijven rond de Zonweg. Op het moment dat hier nieuwbouw voor terugkomt is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Hierdoor vervalt de parkeervraag van deze functies. Aan de westzijde van de Binckhorstlaan blijft de huidige bebouwing staan en blijft de parkeervraag vanuit deze bebouwing dus bestaan. Uit tellingen en observaties blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen gebruikt wordt op een wijze die niet wenselijk is. Dit kan zijn dat de parkeerplaatsen worden gebruikt voor het stallen van bedrijfswaar, zoals huurvoertuigen. Ook wordt hier geparkeerd door personen die vervolgens verder rijden naar andere delen van de stad omdat in de Binckhorst niet betaald hoeft te worden. Voor het verlies aan parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan kan met verschillende maatregelen een maatwerkoplossing worden geboden (zie verderop).

De huidige Regulusweg wordt verlengd en sluit aan op de Spoorboogweg. Langs deze nieuwe gebiedsontsluitingsweg worden ca. 35 langsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Deze parkeerplaatsen zijn een toevoeging op het totale aanbod van parkeerplaatsen in het gebied. Aan de Noordwestzijde van het nieuwe deel van de Regulusweg ligt op dit moment braakliggend terrein, het NS-kavel. Mogelijk dat hier ontwikkeling op plaatsvindt met een front naar de Regulusweg, waardoor hier behoefte ontstaat voor (bezoekers)parkeerplaatsen. Bij ontwikkeling is het uitgangspunt dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd.

In de definitieve situatie verdwijnen dus met de huidige plannen ca. 225 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn grotendeels ook niet meer nodig en/of wenselijk. Mocht het om redenen nodig zijn extra maatregelen te nemen -met als doel een voor alle gebruikers een gewenste parkeersituatie te bereiken- dan is er een pallet aan maatregelen denkbaar. Deze maatregelen kunnen zowel in de tijdelijke situatie tijdens de bouwfase als in de definitieve situatie worden toegepast. In overleg met of op verzoek van de belanghebbenden kunnen een of meerdere maatregelen worden uitgewerkt. In willekeurige volgorde:

- Aanleg extra parkeerplaatsen op eigen terrein door gebruikers
  Bedrijven zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de parkeervraag van hun werknemers, zeker als er volgens de geldende parkeernormen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. Om parkeeroverlast in de Binckhorst te beperken kan de gemeente meewerken aan de realisatie van extra parkeergelegenheid.
- Aanleg extra parkeerplaatsen op eigen terrein door gemeente
  Om nadelige effecten van het verlies aan parkeerplaatsen te voorkomen kan de gemeente parkeergelegenheid op eigen terrein realiseren en openstellen, verhuren en/of verkopen. Dit kan voor de tijdelijke situatie tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan, wanneer naar verwachting ca. 410 openbare parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn, verlichting bieden. Hiervoor zou bijvoorbeeld gebruik kunnen worden gemaakt van de vrijkomende kavels langs de Binckhorstlaan.
- Aanleg extra parkeerplaatsen binnen huidige plangrenzen
  Binnen de huidige plangrenzen kan worden gekeken of extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit gaat dan waarschijnlijk wel ten koste van bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteit of het functioneren van de weg.
- Aanleg extra openbare parkeerplaatsen buiten plangrenzen
  Mogelijk zijn er wegen in de Binckhorst waar extra openbare parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd.
- Reguleren van parkeerplaatsen door middel van solitaire winkelstraatregelingen
  In de Binckhorst zijn op dit moment al een aantal plaatsen waar een solitaire regeling geldt, zoals langs de Saturnusstraat. Hierdoor moet er voor het gebruik van de parkeerplaatsen worden betaald bij een parkeermeter. De parkeerplaatsen blijven hierdoor vrij voor bezoekers.
- Reguleren van parkeerplaatsen door middel van betaald parkeren in de hele Binckhorst
  In 2008 heeft de gemeente onderzocht wat het draagvlak was voor het invoeren van betaald parkeren. Dit gebeurde op verzoek van de bedrijvenvereniging. Uitkomst was dat er door tweederde van de bedrijven parkeeroverlast werd ervaren, maar ook dat tweederde tegen invoering van een vergunningsregeling was. Op termijn -na realisatie van de Rotterdamsebaan- is invoering van betaald parkeren onvermijdelijk. Voor die tijd is de Binckhorst een gebied waarin continu wordt gewerkt en de parkeergelegenheid tijdelijk fors afneemt. Enerzijds kan invoering van betaald parkeren zorgen voor voldoende ruimte op straat, anderszijds is het op dit moment lastig geld te vragen voor parkeerplaatsen, terwijl het aantal beschikbare plaatsen ook fors afneemt. Mocht er vanuit de gebruikers worden gevraagd naar een vergunningstelsel kan dit worden ingevoerd.

5.2.6 Tijdelijke werkterreinen

Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan zijn op diverse plaatsen langs of nabij het tracé werkterreinen nodig. Deze werkterreinen worden gebruikt om bouwmateriaal op te slaan, aannemers te situeren of andere bouwgerelateerde zaken herbergen. In de Binckhorstl komen diverse percelen vrij, omdat de huidige functies door het benodigde ruimtegebruik van de Rotterdamsebaan verdwijnen. Aan deze terreinen is in het bestemmingsplan de functie verkeersverblijfgebied gegeven. Deze terreinen kunnen dus mogelijk gebruikt worden door de aannemer als werkterreinen. Bij het opstellen van het Definitief Ontwerp door de aannemer, in overleg met de gemeente Den Haag, wordt de uiteindelijke locaties van de werkterreinen bepaald.

In de Vlietzone zijn twee werkterreinen benodigd. Dit betreft een werkterrein bij de tunnelmond en een groot werkterreinen voor de aan- en afvoer van materiaal. Door de (tijdelijke) verplaatsing van drie golfholes komt voldoende ruimte vrij nabij de tunnelmond om hier mogelijk een werkterrein te realiseren. Het grote werkterrein, waar aan- en afvoer van materiaal plaatsvindt is gevonden boven het bedrijventerrein bij de Laan van 's-Gravenmade. Het voordeel van deze locatie voor dit grote werkterrein is dat deze relatief ver van woningen en de landgoederen is gelegen, zodat de tijdelijke bouwwerkzaamheden zo min mogelijk overlast veroorzaken.

De inrichting van de vrijkomende terreinen in de Binckhorst en de aangegeven terreinen in de Vlietzone voor de werkterreinen kunnen tijdens de aanlegfase gebruikt worden. Na realisatie van de Rotterdamsebaan kunnen op deze terreinen andere functies mogelijk gemaakt worden. Mochten een of meerdere terreinen niet gebruikt worden als werkterrein, kunnen conform de bestemming verkeers-verblijfgebied hier ook andere activiteiten ontplooid worden.

5.2.7 Trekfietstracé

Een deel van het Trekfietstracé kan op basis van de Beheersverordening Vlietzone reeds worden aangelegd binnen de sportbestemming (golfbaan). Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan respecteert deze bestaande planologische mogelijkheid waardoor met de aanleg van de Rotterdamsebaan de mogelijkheid tot (een gedeeltelijke) aanleg van het Trekfietstracé niet onmogelijk wordt gemaakt.

5.2.8 Golfholes Vlietzone

Tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan zullen drie golfholes (tijdelijk) moeten verdwijnen. Deze golfholes worden tussen de Waterpas en de A4 gecompenseerd. Twee golfholes keren na aanleg terug nabij de tunnelmond van de Rotterdamsebaan en 1 golfhole wordt permanent tussen de Waterpas en de A4.

5.2.9 Parkeerplaats en ontsluiting Drievliet

Het parkeerterrein van Drievliet wordt doorsneden door de Rotterdamsebaan, een deel nabij de hoofdentree blijft bestaan, het andere deel aan de zuidzijde wordt gecompenseerd. Het attractiepark blijft bereikbaar door de aanleg van een nieuwe weg vanaf het bedrijvengebied Hoornwijck om de tunnelmond heen naar het parkeerterrein en een aansluitende weg vanaf het parkeerterrein langs de Rotterdamsebaan naar de Laan van Hoornwijck. Het andere deel van het parkeerterrein aan de zuidzijde wordt samengevoegd met de noodzakelijke bouwterreinen voor de aanleg van de Rotterdamsebaan; op deze terreinen wordt vervolgens in een nadere layout de noodzakleijke parkeercapaciteit voor Drievliet aangelegd.

5.3 Gevolgen aanleg Rotterdamsebaan

5.3.1 Functiewijzigingen van gronden

In de Vlietzone doorsnijdt de Rotterdamsebaan (inclusief de veiligheidszones):

a. ondergronds de eigendommen van de woonpercelen Westvlietweg 130 t/m 137
b. ondergronds de agrarische gronden achter de percelen Westvlietweg 127 t/m 139
c. het parkeerterein van attractiepark Drievliet.
d. het terrein van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh
e. de agrarische bestemming achter het landgoed Vredenoord
f. de Molensloot
g. de verkeerswegenstructuur rond en in het verkeersknooppunt Ypenburg

In Voorburg-west doorsnijdt de Rotterdamsebaan ondergronds (inclusief de veiligheidszones):

a. de percelen van de Overburgkade 4-15;
b. Jacob Arentsstraat 6-20;
c. Paradijsstraat114-130 en 133-159;
d. Kleine Arentsburghstraat 1-13, 2-24 en 15-23;

e. Arentsburghaan 2-14;
f. Geestbrugweg 151-161 en 208-222;
g. Fonteijnenburghlaan 11
h. terrein Reinier de Graaf Ziekenhuis

In de Binckhorst doorsnijdt de Rotterdamsebaan ondergronds (inclusief de veiligheidszones):

a. Maanweg 22-24
b. Binckhorstlaan 40-410
c. Binckhorstlaan 356-362 en 354

5.3.2 Infrastructurele maatregelen in de Binckhorst

De aansluiting van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst bestaat uit de aanpassing van de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg tot een T-kruising. Daarnaast vindt over een grote lengte een herinrichting plaats van de Binckhorstlaan, tussen de Binckhorstbrug en de Plutostraat. Ook zijn er infrastructuur-aanpassingen nodig in verband met de aanpassing van de verkeersstructuur in de Binckhorst en het wijzigen van de verkeerskundige functie van een aantal wegvakken in dat kader.

Het noordelijke deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Plutostraat wordt ook ingrijpend aangepast. Dit wegvak maakt onderdeel uit van de centrumring en is bedoeld om doorgaand verkeer om het centrum heen te geleiden en om bestemmingsverkeer naar het centrum te verdelen over de toeleidende routes. Dit wegvak is dan ook een stedelijke hoofdweg maar is ook nodig voor de ontsluiting van de aanliggende gebieden. Op dit wegvak is een goede doorstroming belangrijk. De gewenste trajectsnelheid is 20-25 km/uur. De weginrichting bestaat in de basis uit een profiel met 2 rijbanen met 2 rijstroken met een middenberm en met voldoende opstelgelegenheid bij de kruisingen. Er komen geen parkeerplaatsen, laad-/losplaatsen langs dit wegvak. Om het aantal inritten en aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen te beperken wordt aan de westzijde een parallelweg aangelegd.

Om de verkeerstructuur in de Binckhorst goed te laten functioneren vinden de volgende infrastructuuraanpassingen plaats.

- de herinrichting van de kruising van de Binckhorstlaan met de Plutostraat, waar ook de Spoorboogweg op zal aantakken;
- de aanleg van de Spoorboogweg als nieuwe verbinding tussen de Binckhorstlaan en de Regulusweg;
- het opwaarderen en daarvoor herinrichten van de Regulusweg om deze weg een functie te laten vervullen voor het verkeer tussen de A12 en de centrumring.
- het realiseren van een extra ontsluiting van het “KPN kwadrant” naar de Maanweg in het verlengde van de Melkwegstraat om daarmee de verkeersafwikkeling op de Regulusweg en de kruising Maanweg/Regulusweg te verbeteren.

De route Spoorboogweg – Regulusweg wordt een stedelijke hoofdweg die vooral een functie krijgt als verbinding tussen de centrumring en de A12/Voorburg. De Spoorboogweg is een nieuwe weg langs de spoorboog in het verlengde van de bestaande Regulusweg tussen de Wegastraat en Binckhorstlaan-noord. De Regulusweg zal worden aangepast op de zwaardere verkeersfunctie.

Op deze route is een goede doorstroming van belang. De gewenste trajectsnelheid is 30-35 km/uur. De weginrichting van zowel de Spoorboogweg als de Regulusweg zal bestaan uit 2 rijbanen met 1 rijstrook en een middenberm met voldoende opstelgelegenheid bij de verkeerslichten. Met het oog op de doorstroming zijn er geen parkeervakken, laad-losplaatsen en in-/uitritten mogelijk. Een gelijkvloerse oversteek van het langzaam verkeer op enkele plaatsen is wel mogelijk. De Spoorboogweg – Regulusweg verzorgt deels ook een lokale functie voor de Binckhorst.

De route Spoorboogweg-Regulusweg sluit aan op de Maanweg, deze kruising maakt onderdeel uit van een groter complex aan kruisingen met daarin onder andere de op- en afrit A12 Voorburg. De verkeersafwikkeling op deze kruising wordt vóór 2015 verbeterd in het kader van het programma Beter Benutten (Haaglanden, 2013).

Vanwege de doorstroming op de route Spoorboogweg – Regulusweg maar ook op de kruising

Regulusweg/Maanweg is het aantal aansluitingen op deze route vanuit de Binckhorst beperkt. Vanuit het bestaande gebied wordt het inrijden van de Saturnusstraat vanaf de Regulusweg onmogelijk. Mede in verband met deze afsluiting wordt er een weg aangelegd tussen de Saturnustraat en de Maanweg in het verlengde van de Melkwegstraat. Dit wordt een gebiedsontsluitingsweg en heeft geen functie voor doorgaand verkeer. Deze weg zal het verkeer van en naar de omgeving van de KPN en de daar gelegen parkeergarages een alternatief bieden voor de Regulusweg. Daarmee wordt de Regulusweg ontlast van dit bestemmingsverkeer en kan beter doorstromen. Ook draagt dit bij aan een betere verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg/Regulusweg.

Door de verkeerstructuur in de Binckhorst met de dubbele T aansluiting op de Binckhorstlaan verandert de functie van een aantal wegvakken. Met name wordt de Maanweg een gebiedsontsluitingsweg vergelijkbaar met de Zonweg. Deze weg wordt vooral gebruikt door lokaal verkeer. De doorstroming is daar minder belangrijk dan de ontsluitende functie. Parkeren langs de rijbaan, laad-/losplaatsen en in-/uitritten zijn mogelijk en bij de kruisingen met verkeerslichten is dit wegvak ondergeschikt aan de takken met de stedelijke hoofdwegen. Ook de nieuwe verbinding in het verlengde van de Melkwegstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg

5.4 Overige ontwikkelingen

5.4.1 Extra bouwlagen

De uitwerking van de Structuurvisie Den Haag 2012 in de Agenda voor de Haagse Verdichting wordt voorgesteld dat langs doorgaande wegen en groen een bouwhoogte van mimimaal vijf bouwlagen mogelijk moet zijn. In dit bestemmingsplan is alleen langs de Binckhorstlaan bebouwing aanwezig; deze bedrijfspanden worden conserverend bestemd.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken. Het vergroten van hun woning is daarin een belangrijk instrument, reden waarom het bestemmingsplan voorziet in deze bouwmogelijkheid voor zoveel mogelijk woningen.

Uitgangspunt is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het stedenbouwkundig niet verantwoord is. Per bestemmingplangebied wordt een duidelijke stedenbouwkundige afweging gemaakt waar dakopbouwen wel en niet mogelijk worden gemaakt. Dit kader biedt zowel voor potentiële aanvragers als voor omwonenden duidelijkheid waarom er wel of geen dakopbouw wordt toegestaan. Bij deze stedenbouwkundige verantwoording spelen de volgende aspecten een rol:

- Straatprofielen: voldoende ruim om dakopbouwen aan één of twee kanten toe te voegen;
- Binnenterreinen: voldoende maat;
- Dakvormen: dakopbouwen liggen het meest voor de hand bij platte daken en zeer flauw hellende daken (vlieringen; geen stahoogte). Ook bij schuine daken worden dakopbouwen echter niet uitgesloten;
- Ensemblewaarde: hier wordt met name gekeken naar de stedenbouwkundige samenhang.

Op een deel van de woonbebouwing aan de Westvlietweg is in de afgelopen jaren een derde bouwlaag toegevoegd in de vorm van een dakopbouw. In dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om op het overige deel van de bebouwing van twee bouwlagen een dakopbouw te realiseren. een bezoningsonderzoek is niet noodzakelijk aangezien er geen panden in de directe omgeving aanwezig zijn die nadel van de dakopbouw ondervinden.

Buiten de voornoemde straten zijn in het plangebied geen dakopbouwen toegestaan.

5.5 Beeldkwaliteit Vlietzone

De Rotterdamsebaan doorsnijdt de Vlietzone. De impact hiervan op het (cultuurhistorische) landschap is verwoord in het achtergrondrapport cultuurhistorie dat in het kader van de Milieueffectrapportage is opgesteld. Daarbij is onder meer uitgegaan van de inpassingsprincipes die gehanteerd zijn voor de Rotterdamsebaan: aansluiten op de bestaande omgeving. De Rotterdamse baan wordt niet als eigen uniforme structuur in het landschap gelegd, maar terughoudend vormgegeven. Een zo smal mogelijk technisch profiel en een inpassing die aansluit bij de omgeving (gridstructuur van de Binckhorst en groene, landelijke karakter van de Vlietzone) moeten leiden tot een structuur die niet dominant aanwezig is, maar zich voegt naar de omgeving.

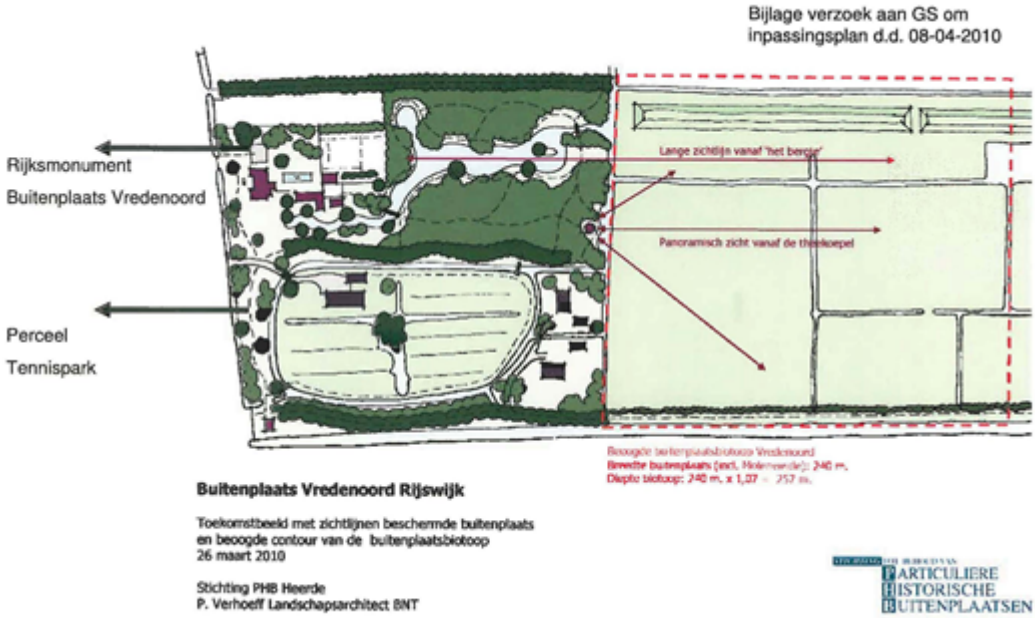
In het gebied tussen de A4 en de Vliet is in het ontwerp voor de Rotterdamse baan deels een ligging op maaiveldniveau en deels een ligging in een open tunnelbak getekend. Ter plaatse van het golfterrein Leeuwenbergh bevindt zich de tunnelmond en gaat het tracé ondergronds. Net voorbij de tunnelmond wordt een dienstgebouw gerealiseerd, dat gezamenlijk gebruikt wordt ten behoeve van de Rotterdamse baan en het golfterrein. De uitgangspunten voor de inpassing zijn gericht op het landschappelijk inpassen in groen van het gebouw.

5.5.1 Landgoederenzone en landgoedbiotopen

Voor de landgoederenzone en de landgoedbiotopen zijn zowel positieve als negatieve effecten te verwachten van de Rotterdamsebaan. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat het verkeer op de Westvlietweg en de Jan Thijssenweg afneemt, omdat het doorgaande autoverkeer er vermindert. Hierdoor ontstaat ruimte voor recreatief fietsverkeer. De kwaliteit en rust van de landgoederenzone zal hiermee toenemen. Het tracé van de Rotterdamsebaan heeft geen invloed op de basisstructuur van de landgoederenzone - de Vliet, omdat de Rotterdamsebaan ter hoogte van de Vliet ondergronds ligt en door middel van een boortunnel gerealiseerd wordt. Tegelijkertijd vindt aan de achterzijde wel invloed op de landgoederenbiotopen plaats. Het gaat dan om de landgoederenbiotopen:

Vredenoord (124) – Den Haag

Het tracé van de Rotterdamsebaan ligt buiten het blikveld van het landgoed (). De zichtlijn wordt doorsneden door het tracé. De aansluiting op de langzaamverkeersverbinding van de tramhalte naar het attractiepark betekent een minimale aantasting van het blikveld. Hier wordt een voetpad gerealiseerd vanaf de tramhalte rechtstreeks naar de entree van Drievliet, door het open weide gebied achter Vredenoord langs. Het betreft een smal profiel, dat in de uitvoering weinig opvallend gemaakt wordt.



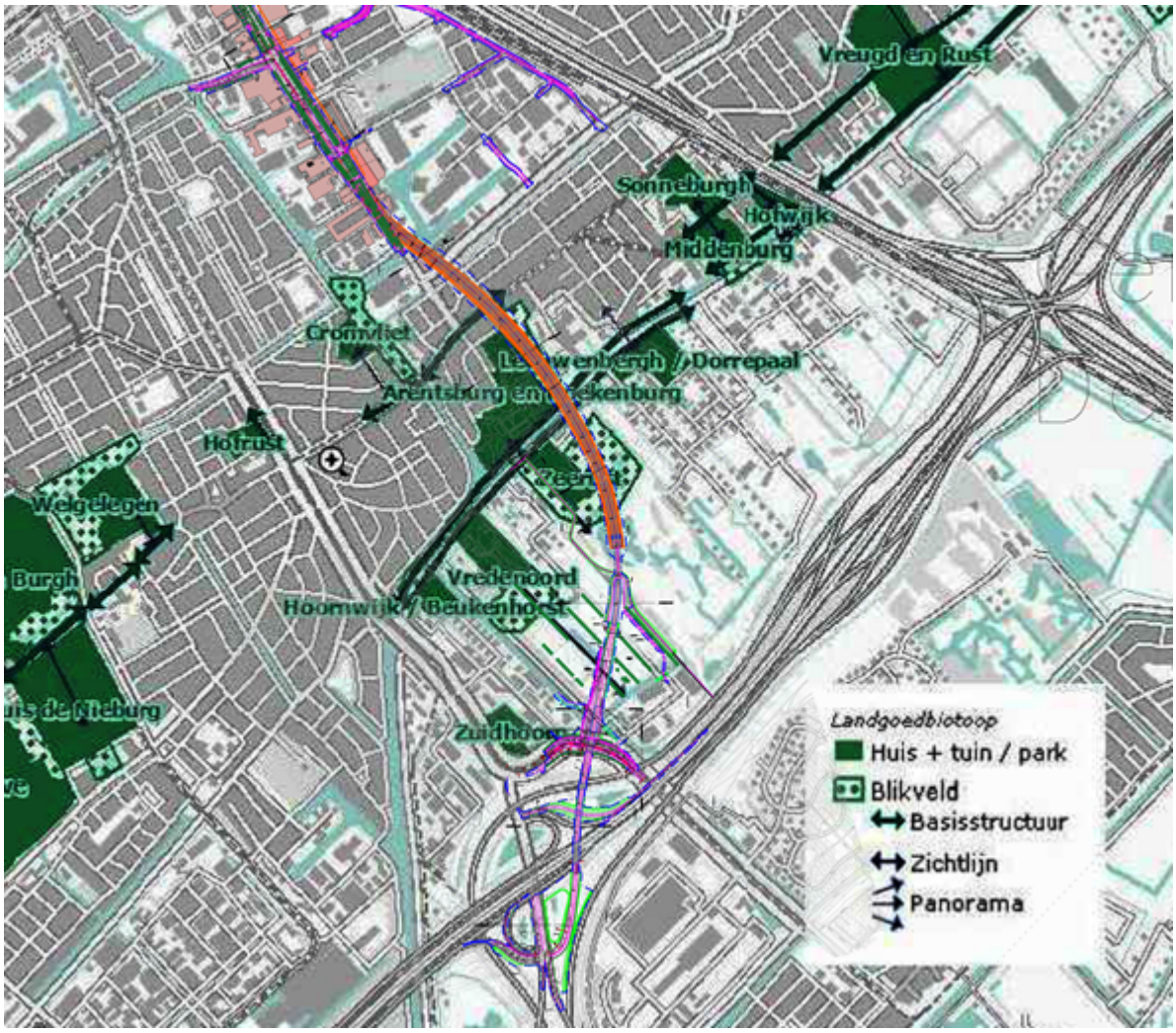
bron: tekening bijgevoegd aan brief aan de leden van de Staten van Zuid-Holland, betreffende de restauratie landgoed Vredenoord, d.d. 14.04.10

Zeerust (107) – Den Haag

Het tracé van de Rotterdamsebaan ligt ter plaatse van het blikveld van het landgoed onder het maaiveld, zodat geen aantasting van het blikveld plaatsvindt. De tunnelmond en het dienstgebouw die ter plaatse van de boorschacht wordt gebouwd,liggen buiten het blikveld van Zeerust.

Arentsburg en Hoekenburg (86, 92) - Leidschendam / Voorburg

Ter plaatse van de landgoederen Arentsburg en Hoekenburg ligt het tracé van de Rotterdamsebaan ondergronds (zie). Vanuit Hoekenburg ligt een zichtlijn richting de A4, die enigszins wordt beïnvloed door de realisatie van de Rotterdamsebaan. De zichtlijn eindigt in de huidige situatie ter plaatse van bosjes op de golfbaan. In de nieuwe situatie wordt hier een dienstgebouw gerealiseerd, die geheel in groen wordt ingepast. Daarmee eindigt de zichtlijn in de nieuwe situatie bij de nieuwe groen inpassing van het dienstgebouw. De invloed op de zichtlijn is dan ook vrijwel nihil.



Ligging Rotterdamsebaan t.o.v. landgoederenbiotopen (Bron: prov. Zuid-Holland). In oranje het ondergrondse gedeelte.

5.5.2 Cultuurhistorische elementen

Molentocht / Kansjesmolensloot

Het tracé van de Rotterdamsebaan doorsnijdt de Molensloot/Kansjesmolensloot. Hier ontstaat een complexe verkeersknoop waarin doorgaand autoverkeer, watergang en ontsluiting moeten worden opgelost. De huidige persleiding onder het bedrijventerrein aan de Laan van ´s-Gravenmade en de A4 door wordt ten behoeve van de realisatie van de Rotterdamsebaan verlengd. Verder naar het westen blijft de Molensloot bestaan.

De Molensloot (Kansjesmolensloot) blijft als boezemwater intact. De Rotterdamsebaan gaat hier onderdoor. Ter hoogte van bedrijventerrein Hoornwijck (deel 's-Gravenmadelaan) en de A4 loopt de sloot in de huidige situatie door een persleiding. Deze persleiding wordt verlengd ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan. Het Molenslootpad dat langs de Molensloot ligt maakt gedeeltelijk onderdeel uit van de langzaam verkeerroute tussen tramhalte en Drievliet en wordt zo beter gebruikt en beleefd. Daarmee is de impact van de aanleg van de Rotterdamsebaan op de Molentocht en de erlangs gelegen

Open weides

Een klein deel van de Vlietzone kent nog de meer langgerekte verkaveling die teruggaat op de veenverkaveling van het gebied. Dit gebied wordt min of meer diagonaal doorsneden door de nieuwe weg. Bij de inpassingsprincipes wordt beschreven dat de ligging in het stedelijk weefsel leidend is voor de vormgeving en inpassing. Voor de Vlietzone betekent dit dat gekozen wordt voor een ligging contrasterend met de verkaveling. In de inpassingsprincipes wordt uitgegaan van een accentuering van de bestaande structuren in het landschap en het zeer terughoudend (haast onzichtbaar) in het landschap aanleggen van de nieuwe weg. Daarmee krijgt het restant van het open weide gebied een nieuwe impuls.

Voor de realisatie van de weg moet de parkeerplaats van Drievliet (gedeeltelijk) verplaatst worden. Door plaatsing van het parkeerterrein aan de oostzijde wordt een klein restgedeelte dat door de Rotterdamsebaan wordt afgesneden van de rest van het open weide gebied. Daarmee is de impact van het terrein minimaal.

Ongeveer ter hoogte van de tunnelmond wordt een hekwerk gerealiseerd tussen het golfterrein en de Rotterdamsebaan. Dit hekwerk heeft impact op de openheid van het landschap en zal vanwege de hoogte al snel boven het groen uit de omgeving uitsteken.

5.5.3 Verantwoorde aanleg Rotterdamsebaan

Zoals in de voorgaande paragraaf is aangegeven heeft de aanleg van de Rotterdamsebaan impact op de aangrenzende landgoederenbiotoop. De impact van de Rotterdamsebaan zelf is beperkt tot de de zichtlijnen van de landgoederen (Vredenoord en Hoekenburg). Het uitgangspunt voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is dat het tracé zo goed mogelijk landschappelijk wordt ingepast en dat de impact voor de landgoederenbiotoop zo beperkt mogelijk is. Hierna wordt een aantal aspecten omschreven die de impact op de zichtlijnen zoveel mogelijk kan beperken. Dit is gebaseerd op het inpassingsplan behorend bij het ontwerp. De onderwerpen die hierbij van belang zijn, zijn:

- Hoogteligging van het tracé
- Beplanting langs het tracé
- Afscherming en taluds langs het tracé
- Verlichting van het tracé

Hoogteligging

De Rotterdamsebaan ligt bij het 'plein van Hoornwijck' in open tunnelbakken onder maaiveld. In de Vlietzone stijgt het tracé naar maaiveld niveau (ongeveer ter plaatse van het parkeerterrein van Drievliet). Vervolgens daalt het tracé om in de boortunnel onder de Vliet door te gaan. De veelal lage ligging van het tracé leidt tot een beperkte impact op de zichtlijnen van Vredenoord.

Beplanting langs het tracé

De Rotterdamsebaan wordt niet als eenduidige nieuwe structuur in het landschap gelegd, maar wordt ondergeschikt aan het bestaande landschap gerealiseerd. Dit betekent onder meer dat geen beplanting langs de weg wordt gerealiseerd die het tracé accentueert. In plaats daarvan wordt beplanting in het gebied aangebracht die de bestaande verkavelingsstructuur accentueert. Hierbij wordt gebruik gemaakt van korte bomenrijen, die enerzijds een afschermende werking hebben door de verspringende aanleg in het terrein en anderzijds geen lange hoogopgaande structuren vormen, zodat de openheid van het landschap niet door een grote rij bomen wordt beperkt (er ontstaan doorkijken).

Afscherming en taluds langs het tracé

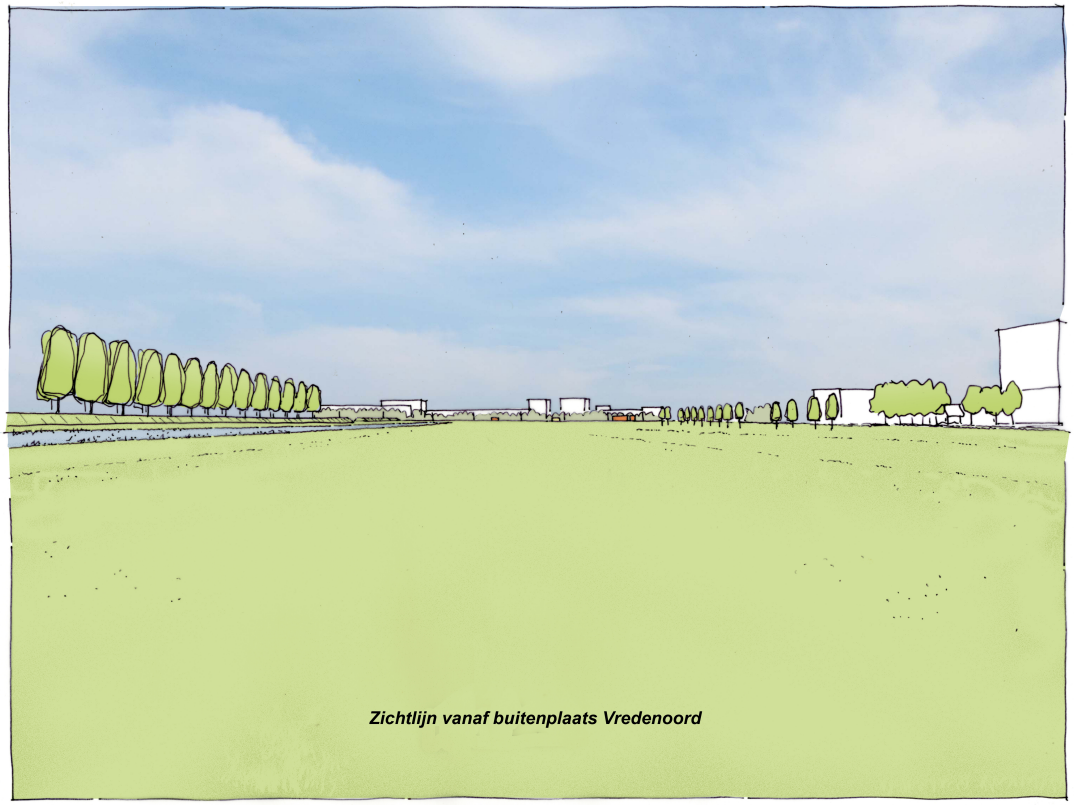
Afscherming en taluds zijn langs het tracé in de Vlietzone niet gewenst, tenzij deze als eenheid met het omliggende landschap kunnen worden vormgegeven. Belangrijk hierbij is dat de Rotterdamsebaan ruimtelijk gezien geen herkenbare scheiding wordt tussen gebieden. Uitgangspunt is om de gebieden aan weerszijden van de weg, ruimtelijk, eenzelfde uitwerking te geven. Het afschermen van het verkeer op de Rotterdamsebaan van de omgeving is hiermee ondergeschikt aan het behouden van de eenheid in dit gedeelte van de Vlietzone.

Verlichting van het tracé

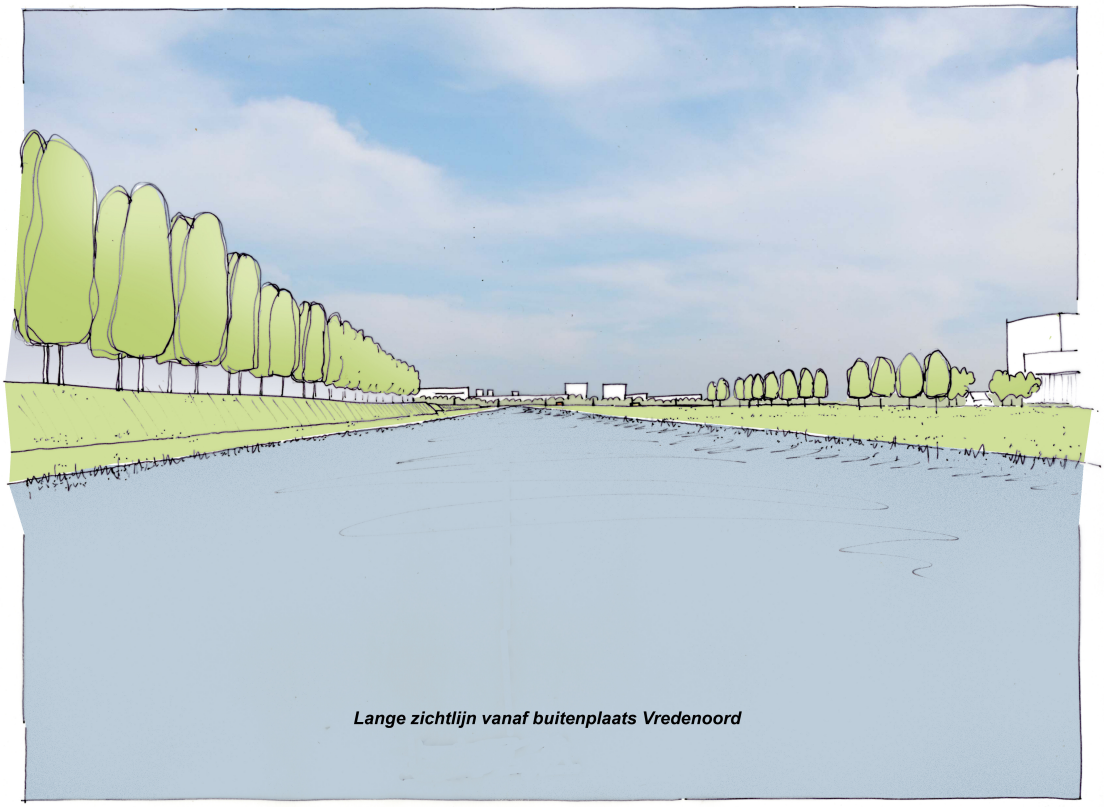
De Vlietzone kent in verhouding met de omliggende gebieden meer duisternis, hoewel het open gebied vrij klein in omvang is en daardoor reeds een grote hoeveelheid licht vanuit de omgeving ontvangt. In de nieuwe situatie worden lichtmasten langs de Rotterdamsebaan geplaatst. Daarmee wordt meer lichtuitstraling in het gebied gebracht. Dit betreft vooral het op maaiveld aanwezige gedeelte van de weg. Onder het maaiveld (in open tunnelbakken) wordt ook licht toegevoegd, maar is de uitstraling daarvan beduidend minder dan bij een ligging op maaiveld met lichtmasten. Aangezien een groot gedeelte van de weg in tunnelbakken wordt gerealiseerd is de invloed door lichtuitstraling in de Vlietzone als beperkt gezien. Om de lichtuitstraling verder te beperken worden beperkt lichtuitstralende armaturen toegepast.

De verlichting leidt tevens tot de aanwezigheid van lichtmasten in het gebied, waarmee de ligging van het tracé wordt geaccentueerd. Bij het bepalen van de plaatsing van de lichtmasten wordt een zo beperkt mogelijk aantal toegepast.

In onderstaande figuren zijn voor de zichtlijnen vanuit Vredenoord impressies gemaakt hoe de Rotterdamsebaan zichtbaar is in het landschap. De impact valt mee, omdat de Rotterdamsebaan deels wegvalt tegen de achtergrond van het bedrijventerrein en door de deels verdiepte ligging richting de Laan van Hoornwijck. Bij de figuren dient wel opgemerkt te worden dat bewegende auto's een onrustiger beeld geven dan de reeds aanwezige bedrijfsbebouwing. Dit kan echter niet goed in de figuren weergegeven worden.



Zichtlijn vanaf buitenplaats Vredenoord



Lange zichtlijn vanaf buitenplaats Vredenoord

5.5.4 Inpassing golfterrein

Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt het huidige golfterrein tijdelijk verlegd. Drie holes krijgen tijdelijk een andere plaats. Na realisatie van de Rotterdamsebaan komen twee holes terug in het gedeelte dat ten behoeve van de aanleg wordt verwijderd. De golfbaan komt na realisatie van de Rotterdamsebaan direct langs het tracé te liggen. Vanzelfsprekend zullen hier afschermende maatregelen worden genomen. Deze liggen in het zicht van de zichtlijn van Hoekenburg en zijn goed zichtbaar als contrast tegen het huidige open landschap van de open weides. De uitwerking van deze afschermende maatregelen is nog niet uitgewerkt, maar wordt bij de verdere uitwerking van de inpassing betrokken.

5.5.5 Parkeerterrein Drievliet

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan moet een deel van het parkeerterrein van Drievliet worden verplaatst. Uitgangspunt is dat het parkeerterrein de huidige capaciteit behoudt (1.000 auto's). Er is een drietal opties bekeken voor het realiseren van het parkeerterrein, namelijk een parkeerterrein aan de oostzijde van het attractiepark, een aan de zuidwestzijde en een aan de noordzijde.

Variant Oost

De compensatie van het parkeerterrein is gelegen aan de oostzijde van het attractiepark. De Rotterdamsebaan vormt in deze variant een barrière tussen beide delen van het parkeerterrein en moet worden geslecht door het toevoegen van een brug of tunnel.

Variant Zuid-West

De compensatie van het parkeerterrein aan de zuid-westzijde valt in het open veengebied. En kan op meer of mindere mate invloed hebben op het blikveld en zichtlijnen van de buitenplaats Vredenoord.

Variant Noord

De compensatie van het parkeerterrein aan de noordzijde is ingesloten tussen het attractiepark en de golfbaan.

De afweging van de varianten heeft plaatsgevonden. Daarbij is gekozen voor de oost-variant. Deze heeft meerdere voordelen. De ontsluiting van het terrein wordt blijvend via de Laan van 's-Gravenmade gerealiseerd, zoals ook in de huidige situatie het geval is. Daarmee ontstaat bij een parkeerterrein aan de oostzijde van het terrein van Drievliet (ten (zuid)oosten van de Rotterdamsebaan) een logische routing, waarbij de auto wordt geparkeerd op het terrein en daarna doorgelopen kan worden naar de entree van het attractiepark. Een parkeerterrein in de zuidwestelijke variant leidt niet tot een logische routing, omdat via de Laan van 's-Gravenmade eerst met een lus de tunnelmond wordt overgestoken en vervolgens aan de entree voorbij gereden moet worden om de auto te parkeren. Voor een parkeerterrein aan de noordzijde geldt dat deze gronden niet in eigendom zijn.

De ligging van het parkeerterrein aan de oostzijde vraagt om aandacht voor de entree van het gebied en biedt knelpunten voor Drievliet in de loopafstand en de barrièrewerking van de Rotterdamsebaan. Deze knelpunten kunnen in het kader van dit bestemmingsplan niet worden opgelost, maar zullen later - in overleg met het attractiepark - worden ingevuld.

5.5.6 Verantwoorde aanleg parkeerterrein Drievliet

De impact van de aanleg van het parkeerterrein van Drievliet is uiteengezet in paragraaf 3. Deze is beperkt door de plaatsing van het terrein aan de oostzijde van het huidige attractiepark van de Rotterdamsebaan. Impact op het blikveld en de zichtlijnen van de landgoederen is met de gekozen plaats uitgesloten, omdat het terrein vanaf de landgoederen gezien achter de Rotterdamsebaan ligt. Deze plaatsing van het parkeerterrein leidt tot voldoende parkeerplaatsen voor het totaal.

Bij de vulling van het parkeerterrein wordt in eerste instantie op de rest van het terrein geparkeerd dat overblijft na aanleg van de Rotterdamsebaan. Een groot deel van het seizoen voldoet die parkeerterrein voor het aantal bezoekers. In de drukkere dagen van het seizoen (bijvoorbeeld tijdens vakanties of bijzondere weekenden) zal ook het terrein ten oosten van de Rotterdamsebaan gebruikt worden om te parkeren.

Om de eenheid van het landschap zoveel mogelijk te behouden en te accentueren wordt door middel van de inrichting van het terrein aangesloten bij het omliggende landschap. Hiervoor zijn de volgende elementen van belang:

- materialisatie
- vormgeving

Materialisatie

Om het parkeerterrein zoveel mogelijk landschappelijk in te passen wordt gekozen voor materialen die het groene karakter van het gebied benadrukken en behouden. Halfverharding, eventueel gecombineerd met parkeer op gras voor de delen die slechts enkele dagen per jaar gebruikt worden, laten de mogelijkheid het gebied groen te houden. Zeker in de tijden dat het attractiepark gesloten is of het parkeren aan de westkant van de Rotterdamsebaan kan plaatsvinden, blijft het parkeerterrein daarmee (relatief) weinig zichtbaar.

Vormgeving

Bij de vormgeving van het parkeerterrein wordt gebruik gemaakt van de bestaande landschappelijke structuren. Het accentueren van het bestaande landschap met korte bomenrijen en waterpartijen die aansluiten bij de huidige landschappelijke indeling, kunnen de eenheid van het gebied nader accentueren. Hiervoor wordt aangesloten bij de inpassingsplannen voor het overige gedeelte van het open weide gebied.

5.6 Keuze en verantwoording van bestemmingen

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels. De analoge plankaart is, gelet op de aard en omvang van het plangebied, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:3000.

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

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

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008). Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden is de digitale verbeelding beslissend.

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

Op de digitale en analoge verbeelding van de plankaart zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform SVBP 2008, bijlage 9, opgenomen. De waarde op de plankaart geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

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

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

de schakel tussen de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende regels en plankaart.

Beleidskader	**Vertaling in het bestemmingsplan**
De Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" zet in op een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk, goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur.	Buiten de aanleg van de Rotterdamsebaan maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het plan houdt wel rekening met de landgoederen en landgoederenbiotopen. Bovendien is een beschrijving opgenomen van de molenbiotoop van de Laakmolen.
De **Structuurvisie / agenda voor de Haagse Verdichting** houdt voor Rotterdamsebaan in dat invulling wordt gegeven aan:	
langs doorgaande wegen en groen wordt uitgegaan van vijf bouwlagen.	Langs de enige weg die hiervoor in aanmerking komt (de Binckhorstlaan) komt, wordt de bestaande hoogte gehandhaafd.
optoppen (dakopbouwen).	Langs de Westvlietweg wordt op de bestaande 2 laagse bebouwing met plat dak een dakopbouw toegestaan.
Verkeer	
De Haagse Nota Mobiliteit hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen: buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfs- en woonstraten). Verblijfsgebied ten slotte is openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie.	De bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg is gericht op de hoofdverkeerswegen: betreffen gedeelten van de A-12, knooppunt Ypenburg, Laan van Hoornwijck, Geestbrugweg, Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Wegastraat, de Regulusweg en de nieuwe verbinding tussen de Regulusweg en de Binckhorstlaan langs de spoorboog. De bestemming Verkeer-Straat ziet op alle straten in het plangebied: De Westvlietweg, de Laan van 's- Gravenmade en de Jan Thijssenweg en een aantal straten in de Binckhorst Alle straten in het plangebied die niet als hoofdverkeersweg of straat kunnen worden geclassificeerd, vallen onder de bestemming Verkeer-Verblijfsstraat.
Rotterdamsebaan	De Rotterdamsebaan wordt als Verkeer-Hoofdverkeersweg bestemd al of niet met een aanduiding 'tunnelbak 'op plekken waar deze verdiept ligt. Het ondergrondse gedeelte wordt aangeduid met 'tunnel' binnen de bovenliggende bestemmingen.
De nota “Parkeerkader Den Haag 2010-2020” gaat mede in op het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte.	In het plangebied wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein met een parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke normen verwoord in de Nota Parkeernormen Den Haag.
Parkeren Drievliet.	Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt een deel van het parkeerterrein van Drievliet gecompenseerd aan de zuidzijde van de Rotterdamsebaan. Een nieuwe weg vanaf het parkeerterrein zorgt voor de ontsluiting van Drievliet.
Economie	

Milieuzonering (paragraaf Keuze en verantwoording van bestemmingen) zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd.	Solitaire bedrijfsvestigingen zijn onder de bestemming Bedrijf (B) geschaard. Hier zijn bedrijfsactiviteiten in de categorieën A en B toegestaan, zowel activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd als activiteiten met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies moeten plaatsvinden.
Maatschappelijk	
Onderwijs, Welzijn en Maatschappelijke Zorg.	Aan de Fonteynburghlaan hebben een deel van het terrein van het Reinier de Graaf Ziekenhuis en het wijkcentrum de bestemming Maatschappelijk gekregen. Jeugd-/kinder- en naschoolse opvang aan de Maanweg is toegestaan binnen de bestemming Bedrijf.
Groen	
Inzet is de Stedelijke Groen Hoofdstructuur (paragraaf Groen) duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.	Bestaande groengebieden zijn als zodanig bestemd. De Broeksloot vormt, als onderdeel van de Laakzone, een belangrijke ecologische verbindingszone.
Cultureel erfgoed	
De Wet op de Archeologische Monumentenzorg legt de verplichting op om in nieuwe bestemmingsplannen en bij wijziging van bestaande bestemmingsplannen met de archeologische waarden rekening te houden (zie paragraaf Archeologie). Bestemmingsplannen moeten een juridische regeling bevatten die voldoende bescherming biedt tegen werkzaamheden die tot een verstoring van het bodemarchief zouden kunnen leiden.	De archeologisch waardevolle gebieden zijn geïnventariseerd (zie paragraaf 4.9). De archeologische waarden worden in dit bestemmingsplan beschermd: de dubbelbestemming Waarde - Archeologie is gericht op behoud en bescherming van deze waarden. Voor bouwwerkzaamheden die de grond roeren zijn aanvullende bouwregels gesteld; voor werkzaamheden geen bouwwerken zijnde, die de grond roeren is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, verplicht gesteld.

Mitigerende maatregelen (onderdeel uitmakend van het plan)

Thema	Mitigerende maatregel
Luchtkwaliteit & geluid	Amoveren woningen Vestaweg Amoveren woningen Vestaweg 470 meter Dunne Deklagen A op de Mercuriusweg. 140 meter Dunne Deklagen A op de Regulusweg; 110 meter SMA 0/5 op de kruising Regulusweg/Wegastraat. 140 meter Dunne Deklagen op de Zonweg ter plaatse van de geluidgevoelige bestemming (Wegastraat 75)
Water	Compensatie toevoeging verhard oppervlakte en graafwerkzaamheden in de vorm van boezemwater en polderwater in de juiste peilvakken

Ecologie	Natura 2000-gebied Meijendel Jaarlijkse , periodieke begrazing door schaapskudde (maximaal 5 jaar), inclusief financiering hiervan (circa € 5.000 á € 10.000). Bijenorchis Groeiplaatsen van de Bijenorchis rondom knooppunt Ypenburg zo veel mogelijk ontzien. De exacte standplaats is bekend doordat ze zijn ingemeten met GPS coördinaten. Verplanten orchideeën die permanent worden verstoord naar een andere, duurzaam te behouden locatie, bij voorkeur binnen het knooppunt. Het verplanten van orchideeën wordt regelmatig toegepast en is succesvol. Van belang hierbij is dat de planten, buiten het groeiseizoen, met een ruime zode worden verplaatst. De nieuwe groeiplaats moet voor wat betreft bodem, waterhuishouding en gradiënt overeenstemmen met de huidige groeiplaats. Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Watervleermuis: Realisatie paarverblijfplaats: bij door werkzaamheden (in het bijzonder sloop) aan het pand in de Binckhorst (Binckhorstlaan 205) dient de functionaliteit van een paarverblijfplaats te worden behouden. Daarom moeten voorafgaand aan de sloop in de directe omgeving alternatieve verblijfplaatsen gerealiseerd worden. Hierbij dient tegenover elke vernietigde verblijfplaats minimaal 3 nieuw gerealiseerde verblijfplaatsen staan. Aanleggen vleermuispassage of hop-over bij kruising met vliegroute langs het Molenslootpad; Toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting langs de weg indien het tracé door gebieden loopt waar vleermuizen zijn waargenomen. Herinrichting gebied in omgeving van tracé als aantrekkelijk foerageergebied; De inrichting van natuurlijke bermen en natuurlijke oevers in combinatie met een zorgvuldig opgesteld verlichtingsplan beperkt de hinder voor vleermuizen. Deze maatregelen worden verwerkt in het Definitief Ontwerp. Huismus Ontzien van nesten Ophangen nestkasten en nestdakpannen voor huismussen in de directe omgeving Behouden en/of aanbrengen voldoende dekking. Bittervoorn en Kleine modderkruiper Aanleggen nieuw oppervlaktewater, bij voorkeur in aansluiting op bestaande waterpartijen. Verbinding tussen waterpartijen onderling en met aangrenzend water aanbrengen. Inrichting van de waterpartijen afstemmen op de biotoopeisen van de genoemde vissoorten (geen uitgebreide beschaduwing en geen bladvinval, variatie in waterdiepte).

Maatregelen (niet te borgen in de Regels van dit bestemmingsplan)

De hier genoemde maatregelen zijn niet goed te borgen in dit bestemmingsplan, waardoor deze in andere besluiten en/of plannen daadwerkelijk geregeld moeten worden. Door opname van deze maatregelen in dit bestemmingsplan wordt echter wel aangegeven dat deze maatregelen van groot belang zijn om de (milieu)kwaliteit van de Rotterdamsebaan en omgeving te verbeteren en/of te versterken. Deze maatregelen worden dan ook meegenomen in de contractering van bouwconsortia voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg.

Thema	Maatregel	Borging

Verkeer	Optimalisatie kruising Neherkade - Rijswijkseweg	Monitoring Centrumring Den Haag (intern)
Geluid	Combinatie van: Stil asfalt bij de Spoorboogweg en Lekstraat Geluidbeperkende voorzieningen in de open tunnelbak (Vlietzone)	Bestemmingsplan, Definitief Ontwerp en Contractering
Lucht-kwaliteit	Combinatie van: Natuurlijke ventilatie vormgeving tunnelmonden	Contractering
Externe veiligheid	Combinatie van: Camera's en SDS-systeem Instellen VRI's op ongelukken Niet-incidentenbuis moet vrijblijven van rook en toxische gassen Risicocommunicatie	Contractering, Definitief Ontwerp
Gezondheid	Situeren golfhole zover mogelijk van tunnelmond Vlietzone vandaan	Banenplan Golfbaan Leeuwenbergh
Zettingen	Combinatie van: Verticale wand en/of faseringswand bij Binck Twins Boren bij Basal bij lege silo's Grotere afstand aanhouden bij het Hanzegebouw Combinatie van maatregelen bij de woonwijken Voorburg en Westvlietweg Combinatie van: Afstemming met de RCE Opnemen meetpunten Forum Hadriani	Definitief Ontwerp Definitief Ontwerp
Bodem en grondwater	Vervangen leidingen en kabels bij realisatie Rotterdamsebaan	Definitief Ontwerp
Oppervlakte-water	Verwerking wegwater en bluswater tunnel / tunnelbakken	
Ecologie	Bosplantsoen bij landgoederen	Gebiedsvisie Vlietzone
Cultuurhistorie & Archeologie	Bekendheid geven aan cultuurhistorische waarden en vondsten	Communicatieplan Rotterdamsebaan
Ruimtelijke kwaliteit	Beperken lichtuitstraling	Contractering, Definitief Ontwerp

Duurzaamheid	Energie: ruimtereservering warmtenetleiding energiebesparende verlichting (LED, dynamische verlichting, reflectering wegdek) Voor de installaties geldt dat als er stroom gebruikt wordt dat dan groene stroom moet zijn Energiebesparing bij de aanleg en onderhoud (CO2 emissies (werk)verkeer, CO2 emissies aanvoer bouwmaterieel, CO2 emissies tgv onderhoud) Energieopwekking: - Lokaal voorzien van installaties met zonnepanelen of windturbines - Warmtecollectoren op het wegdek. - Warmewisselaar in de boortunnel (nader onderzoek voor nodig) Materialen: Toepassing betongranlaat kunstwerken Toepassing van hergebruikte bouwstoffen in de asfaltverharding Toepassing van hergebruikte bouwstoffen in de wegfundering Versterkte wegconstructie Lage temperatuur asfalt Gebruik duurzaam hout Hergebruik van vrijkomend materiaal	Contractering, Definitief Ontwerp Contractering, Definitief Ontwerp
Beperking hinder tijdens aanleg	Mogelijkheden voor aan- en afvoer van bouwmaterialen via het water Geen hinder voor omwonenden bij de werkterreinen (afschermende constructies en/of maatregelen)	Contractering Contractering
Pakket Binckhorst: Water Ecologie Cultuurhistorie Archeologie Ruimtelijke kwaliteit	Combinatie van: Bermsloot Spoorboogweg Watercompensatie i.r.t. natuur (natuurvriendelijke oevers) Toevoegen groen in de Binckhorst Natuurlijker groenstructuur Behouden bomen Inheemse planten	Definitief Ontwerp, Gebiedsvisie Vlietzone

Pakket Vlietzone: Water Ecologie Cultuurhistorie Archeologie Ruimtelijke kwaliteit	Combinatie van: Dwarsverbindingen watersysteem Vlietzone Verwerking wegwater maaivelddelen Vlietzone Herontwikkeling Vlietzone Versterken strokenverkaveling Vlietzone Inpassen dienstgebouw Vlietzone Inpassing parkeerterrein middels halfverharding en lichte glooiing Beperken lichtuitstraling weg in Vlietzone Toegankelijkheid Vlietzone vergroten	Definitief Ontwerp, Gebiedsvisie Vlietzone

5.7 Toelichting op de regels

De regels zijn als volgt ingedeeld:

1. Inleidende regels. De inleidende regels (artikel 1 en 2) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
2. Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (artikel 3 tot en met 33) bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.
3. Algemene regels. De algemene regels (artikel 34 tot en met 43) bevatten voor alle bestemmingen geldende regels: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingssregels en algemene procedureregels.
   Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in artikel 44, de slotregel in artikel 45.

5.7.1 Inleidende regels

In artikel 1 'Begrippen' worden belangrijke begrippen die in het plan veel voorkomen, nader gedefinieerd.
Aandacht verdienen de begrippen aan-huis-gebonden bedrijf, en aan-huis-gebonden beroep. Wanneer in de bestemmingsregels wonen is toegestaan, is impliciet ook het uitoefenen van een aan-huis-gebonden bedrijf en/of beroep toegestaan.
Op basis van jurisprudentie mogen deze activiteiten:
- geen hinder voor de woonsituatie opleveren;
- naar de aard en visueel geen afbreuk doen aan het karakter van de woning;
- geen detailhandel en/of horeca betreffen;
- geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.

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

5.7.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

Deze gronden zijn bestemd voor agrarisch en extensief dagrecreatief gebruik. Onder het extensief dagrecreatief gebruik wordt niet het gebruik als volkstuin of verblijfstuin begrepen. Deze bestemming is

conform de feitelijke situatie.

Artikel 4 Agrarisch - 1

Deze gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijven.

Artikel 5 Bedrijf

Deze gronden zijn bestemd voor:

1. bedrijven behorend tot de categorieën 1 en 2 uit de staat van bedrijfsactiviteiten als opgenomen in de bijlage 'Staat van bedrijven bij bedrijventerreinen'.
- Ter plaatse van Binckhorstlaan 382 is een beton- of cementmortelcentrale met een productiecapaciteit van 100 ton per dag of meer of een zand- en grindoverslag toegestaan [milieu categorie 4]. Deze bestemming is conform de feitelijke situatie waarbij de juridische mogelijkheden op basis van plankaart 2 [bestaande afwijkende bedrijven en vormen van gebruik] van het bestemmingsplan Binckhorst 1989 zijn overgenomen.
- Ter plaatse van Binckhorstlaan 354 is een Tectyleerinrichting toegestaan [milieu categorie 3.2]. Deze bestemming is conform de feitelijke situatie waarbij de juridische mogelijkheden op basis van plankaart 2 [bestaande afwijkende bedrijven en vormen van gebruik] van het bestemmingsplan Binckhorst 1989 zijn overgenomen.
- Afwijkingen tot ten hoogste milieu categorie 3.2 zijn toegestaan voorzover er geen sprake is van een sloperij voor automobielen en onder de voorwaarde dat het bedrijf qua milieuhygiënische invloec gelijk gesteld kan worden met een bedrijf in milieu categorie 3.1 uit de staat van bedrijfsactiviteiten als opgenomen in de bijlage 'Staat van bedrijven bij bedrijventerreinen'.

2. Perefere detailhandel.
- Bouwmarkten;
- Tuincentra;
- Grootschalige meubelbedrijven en (inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering) met een bruto vloeroppervlak van minimaal 1.000 m²;
- Detailhandel in keukens, sanitair, vloerbedekking, parket, zonwering en tenten, met daarbij passende nevenassortimenten;
- Detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen;
- Detailhandel in volumineuze goederen zoals personenauto's, motoren, caravans, boten, productiegebonden grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen.

En toegestaan ter plaatse van de functieaanduidingen

3. kantoor (k) een kantoor;
4. maatschappelijk (m) een jeugd-/kinder- en naschoolse opvang;
5. tunnel (tu) is een twee keer twee baans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;

één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen, groen, water, ontsluitingswegen, parkeergelegenheid, overige voorzieningen, en kantoren en detailhandel zoals nader omschreven in hoofdstuk 1 begrippen artikel 1.42.

Voor deze percelen geldt dat de gebouwen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken mogen worden opgericht. Voorts gelden verschillende hoogte regimes varieërend tussen de 20 en 40 meter. Ter plaatse van het perceel Binckhorstlaan 362 kan het bevoegd gezag met omgevingsvergunning afwijken tot een maximale hoogte van 60 meter.

Artikel 6 Cultuur en Ontspanning

Deze gronden zijn bestemd voor een attractiepark. De feitelijk bestaande horeca (chinees-indisch restaurant "De Chinese Muur") is als zodanig positief bestemd binnen deze bestemming. Voor de

overige gronden is de juridische situatie opgenomen in het bestemmingsplan. De voorheen geldende recreatiebestemming is op basis van de systematiek van de SVBP 2008 vervangen door de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. Dit heeft verder geen gevolgen voor de bestaande planologische mogelijkheden.

Ter plaatse van de functie aanduiding specifieke vorm van cultuur en ontspanning - reuzenrad (sco - reuzenrad) is een reuzenrad toegestaan waar het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning kan afwijken van het bestemmingsplan ter plaatse van deze functie-aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning-reuzenrad' voor de realisatie van een bouwwerk, geen gebouw zijnde tot een hoogte van 25 m ten behoeve van een jaarlijks op te bouwen reuzenrad.

Verder is binnen het attractiepark Drievliet één zelfstandige horecavestiging mogelijk in de categorie middelzwaar. Voor de overige gronden binnen deze bestemming is, met uitzondering van de gronden met de functieaanduiding 'horeca', horeca in de categorie licht van de Staat van horeca-categorieën toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit.

Er is een bouwregeling opgenomen voor gebouwen. Aangezien door de aanleg van de rotterdamsebaan de bestemmingsgronden (voor parkeergebruik) zijn verkleind is het bebouwingspercentage aangepast van 10 naar 13% waardoor de bebouwingsmogelijkheden gelijk blijven. De bestemmingsgronden voor parkeergebruik worden binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied 1' met een functie aanduiding gecompenseerd.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie (restaurant "De Chinese Muur").

Artikel 7 Gemengd

Deze gronden zijn bestemd voor cultuur en ontspanning waaronder wordt begrepen een variëteit aan culturele en commerciële activiteiten, zoals: atelier, tentoonstelling, beurzen, exposities, filmvertoningen, congressen, creativiteitscentrum, evenemententerrein, muziektheater, theater, concerten en hiermee vergelijkbare functies, dienstverlening en horeca.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de feitelijke situatie en op basis van de uitspraak van de Raad van State d.d. 28 november 2012 inzake het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid.

Artikel 8 Groen

Deze gronden zijn bestemd voor park, plantsoen, speel- en ligweides, voet- en fietspaden en speelvoorzieningen. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Hoofdstuk 5 Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Artikel 9 Groen - Park

Deze gronden zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden, ecologische waarden en landschappelijke waarden, groenvoorzieningen, plantsoenen, water. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde en ter plaatse van de functie aanduiding "nutsvoorziening" (nv) een nutsvoorziening. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Hoofdstuk 5 Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Artikel 10 Maatschappelijk

Deze gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen alsmede voor openbare, sociale,

educatieve, recreatieve, religieuze en culturele voorzieningen. Ter plaatse van de functie aanduiding "specifieke vorm van maatschappelijk - ziekenhuis" (sm-zh) is een ziekenhuis toegestaan. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Artikel 11 Recreatie

Deze gronden zijn bestemd voor (intensieve) recreatieve doeleinden, sportdoeleinden, beleving van het voor agrarisch medegebruik bestemd weidelandschap, groenvoorzieningen, landschapsbeheer en –bouw en natuurbeheer en –bouw en water. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 12 Recreatie - Volkstuin

Deze gronden zijn bestemd voor volkstuinen alsmede voor afschermende beplanting met bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, fiets- en wandelpaden, ontsluitingswegen, waterlopen en parkeervoorzieningen. Op deze gronden mogen uitsluitend niet voor bewoning bestemde gebouwen worden gerealiseerd.

Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Op de digitale verbeelding zijn twee bouwvlakken opgenomen waarbinnen één of twee hoofdgebouwen zijn toegestaan met een maximaal gezamenlijke oppervlakte van 150 m² en een maximale hoogte van 4 meter. Voorts is per volkstuinperceel een gereedschapsberging van 5 m² met een maximale hoogte van 2 meter toegestaan. Parkeren is alleen toegestaan op eigen terrein en binnen deze bestemming. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Hoofdstuk 5 Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 13 Sport

Deze gronden zijn bestemd voor een golfbaan, indoorskibaan, sportvelden en sporthal. Ook zijn jeugd-/kinder-/buitenschoolse opvang en peuterspeelzalen toegestaan. Ter plaatse van de functie aanduiding 'manege' (ma) is een manege toegestaan. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Hoofdstuk 5 Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 14 Tuin

Deze gronden zijn bestemd voor tuinen en onbebouwde erfen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen, ontsluiting van en toegang tot garages. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Er is een bouwregeling opgegenomen voor erkers en fietsenbergingen. per perceel is één fietsenberging toegestaan. Er is een afwijkingsregeling opgenomen voor een carport inclusief het aanbrengen van een in-, uitrit. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 15 Verkeer (V Leidschendam-Voorburg)

Deze gronden zin bestemd voor hoofdontsluitingswegen, railverkeer, parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden met de daarbij horende verhardingen, bermen, geluidswerende voorzieningen,

groenvoorzieningen, oeververbindingen en duikers, voorzieningen voor het openbaar vervoer, voorzieningen ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van verkeer alsmede voor (ondergrondse) inzamelplaatsen voor (gescheiden) afval. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 16 Verkeer - Hoofdverkeersweg *(V-HO)*

Aan de Rotterdamsebaan en de hoofdverkeerswegen die zich in het plangebied bevinden is de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg toegekend. Dit betreffen gedeelten van de A-12, knooppunt Ypenburg, Laan van Hoornwijck, Geestbrugweg, Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Wegastraat en de Regulusweg. De betreffende gronden zijn bestemd voor (autosnel)wegen en wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad, openbaar vervoerstroken en bijbehorende voorzieningen, parkeerplaatsen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen, overkluizingen, water, waterberging, waterhuishouding, duikers en gemalen.

Ter plaatse van de (speficieke) functieaanduidingen:

- "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;
- "specifieke vorm van verkeer-viaduct" (sv-vi) is een viaduct toegestaan;
- "specfieke vorm van verkeer-tunnelbak" (sv-tb) is een tunnelbak toegestaan;
- "specifieke vorm van verkeer-dienstengebouw (sv-dienstgebouw) is een dienstengebouw toegestaan;
- "brug" (br) is een brug toegestaan, water en bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen voorzieningen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;

Op de gronden zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, verkeerslichten, verkeersregelingsinstallaties, lichtmasten en verkeersborden, ten dienste van de bestemming toegestaan. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zijn ten behoeve van de bestemming toegangspoorten, ontluchtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare gebouwen toegestaan. ter plaatse van de specifieke functie aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstengebouw" (sv-dg) mag een diensten gebouw worden opgericht met een maximale hoogte van 5 meter en ter plaatse van de functie aanduiding "brug" (br) of in de directe omgeving daarvan zijn brugwachtershuisjes toegestaan.

Het aantal rijstroken bedraagt minimaal twee rijstroken, exclusief opstelvakken, afrijstroken en (op de rijkswegen) invoegstroken, uitvoegstroken en weefvakken.

Deze bestemmingsregeling is op basis van hoofdstuk 5 Planbeschrijving tot stand gekomen.

Artikel 17 Verkeer - Straat (V-STT)

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

Artikel 18 Verkeer - Verblijfsgebied (V-V Leidschendam-Voorburg)

Deze gronden zijn bestemd voor buurtontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden. Ter plaatse van de functieaanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer twee baans verkeerstunnel toegestaan

met bijbehorende , al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 19 Verkeer - Verblijfsgebied 1 (V-VB1)

Deze gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, toegangsportalen, ontluchtingsmiddelen en daarmee verglijkbare bouwwerken, groen, werkterreinen en bijbehorende voorzieningen ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan, kabels en leidingen. Ter plaatse van de functie aanduiding "parkeren" (p) in de vlietzone is een parkeer voorziening voor maximaal 1000 parkeerplaatsen toegestaan ten behoeve van de bezoekers aan het attractiepark de Drievliet inclusief bijbehorende horeca gelegenheid. Er is een aanlegstels opgenomen voor verhardingen waarbij voorafgaand advies wordt ingewonnen bij het Hoogheemraadschap ten behoeve van de waterbergingscompensatie.

Deze bestemmingsregeling is op basis van hoofdstuk 5 Planbeschrijving tot stand gekomen.

Artikel 20 Verkeer - Verblijfsstraat (V-VS)

Deze gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, wegen en parkeervoorzieningen. Het betreft de Cromvlietkade.

Artikel 21 Water

De hoofdwatergangen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen. Deze hebben naast de functies, vaarweg, water, waterberging, waterkering ook aanlegsteiger, oever, steiger, waterwegen ten behoeve van verkeer over water gekregen inclusief voorzieningen ten behoeve van de bestemming zoals oeverbeschoeiingen, remmingswerken, dukdalven, stuwdammen, duikers en inlaatwerken. ter plaatse van de aanduiding "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans tunnel toegestaan,met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 22 Wonen (W Leidschendam - Voorburg)

Deze gronden zijn bestemd voor wonen, aaneengebouwd en vrijstaand waarbij aan huis verbonden beroepen zijn toegestaan.

Ter plaatse van de (speficieke) functieaanduidingen:

- "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;
- "garage" (ga) is een garage toegestaan;
- "maatschappelijk" (m) is een praktijk op de begane grond toegestaan;
- "kantoor" (k) is een kantoor toegestaan.

Met bijbehorende voorzieningen zoals groen-, nuts- en parkeervoorzieningen alsmede ontsluitingswegen en paden.

Er is een regeling opgenomen voor hoofdgebouwen, aan- of uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen, vrijstaande bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voorts een afwijkingsregeling voor dakterrassen, kappen en bouwhoogte en vergroting van het vloeroppervlakte.

Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Artikel 23 Wonen - 1

Deze gronden zijn bestemd voor wonen. Ter plaatse van de (specifieke) functieaanduiding:"tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Er is een regeling opgenomen voor gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde alsmede een dakopbouwen regeling en een afwijkingsregeling voor aanbouwen aan de achtergevel, aanbouwen aan de zijgevel, goothoogte, een praktijkruimte en voor één bijgebouw.

Deze bestemmingsregeling is met uitzondering op de toevoeging van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zie Planbeschrijving tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Artikel 24 Leiding - Hoogspanning

Deze voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse hoogspanningsleiding. Binnen de zakelijke rechtstrook van 4 meter (weergegeven op de digitale verbeelding) zijn regels gesteld aan het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een afwijkingsregeling en een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 25 Leiding - Water

Deze voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse hoogspanningsleiding. Binnen de zakelijke rechtstrook van 5 meter (weergegeven op de digitale verbeelding) zijn regels gesteld aan het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een afwijkingsregeling en een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 26 Leiding - Gas

Deze voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse hoogspanningsleiding. Binnen de zakelijke rechtstrook van 5 meter (weergegeven op de digitale verbeelding) zijn regels gesteld aan het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een afwijkingsregeling en een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 27 Waarde - Archeologie

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 28 Waarde - Archeologie 1

De voor 'Waarde - Archeologie 1'aangewezen gronden zijn bestemd voor het beschermde archeologische Rijksmonument "Forum Hadriani" en de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende en te verwachten archeologische waarden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 29 Waarde - Archeologie 2

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkmoende en te verwachten archeologische waarden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 30 Waarde - Archeologie 5

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende te verwachten archeologische waarden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 31 Waarde - Cultuurhistorie

De voor 'Waarde - Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor het behoud en/of de versterking van de aanwezige historisch-ruimtelijke en/of cultuurhistorische waarden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 32 Waarde - Ecologie

Deze dubbelbestemming is toegekend aan die gronden die op basis van de bestaande planologische mogelijkheden niet vallen binnen de bestemming 'Groen-landgoed' maar wel binnen de Ecologische Hoofdstructuur en/of Stedelijke Groene Hoofdstructuur vallen. Daar voor deze gronden tevens de dubbelbestemming 'Waarde-Ecologie' geldt, wordt de instandhouding van de Ecologische Hoofdstructuur en/of Stedelijke Groene Hoofdstructuur bevorderd terwijl tegelijkertijd ook de bouwregels van de onderliggende bestemming blijven gelden.

Artikel 33 Waterstaat - Waterkering

De voor Waterstaat - Waterkering aangezen gronden zijn primair bestemd voor de waterkering, met de daaraan- of uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen. Secundair zijn deze gronden bestemd voor de doeleinden die op de verbeelding zijn aangegeven.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

5.7.3 Algemene Regels

Anti-dubbeltelregel

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

Algemene bouwregels

De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats wordt hierin nu ook

algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Verder is algemeen voorgeschreven dat bouwwerken beneden peil uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak, dat deze ondergrondse bebouwing uit niet meer dan één bouwlaag mag bestaan en is de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen met uitzondering van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of gebouwen in een rijksbeschermd stadsgezicht. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in artikel 36

Algemene bouwregels (Leidschendam - Voorburg)

Deze regels gelden voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Hierin is een tabel opgenomen met maximale bouwhoogten voor diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde verder is in dit artikel rekening gehouden met bestaande maten.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan. Er is expliciet aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik als opslagplaats voor voorwerpen, stoffen en materialen die niet meer bruikbaar zijn of niet meer worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld en het gebruik als sekswinkel, seksinrichting, kamerverhuurbedrijf, paddoshop, belwinkel of garagebedrijf: functies die voorheen in de Leefmilieuverordening werden verboden of althans gereguleerd.

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

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

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

- De activiteiten mogen naar de aard en visueel geen afbreuk doen aan het karakter van de woning.

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

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

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

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

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

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

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

Afwijken van de algemene gebruiksregels, ook het afwijken voor het meest doelmatige gebruik, wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in artikel

Algemene afwijkingsregels

het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval..Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

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

Algemene aanduidingsregels

In afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming, zijn op of in de gronden ter plaatse van de aanduiding 'verkeerstunnel - beschermingszone 1' en aanduiding 'verkeerstunnel - beschermingszone 2' aanvullende voorwaarden van toepassing. Deze regeling heeft tot doel het beschermen van de tunnel. In de hierin opgenomen regeling voor een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden worden bij diverse acitiviteiten zoals heien, funderen op palen en op staal voorwaarden gesteld. Vergunning kan pas worden verleend nadat vooraf de beheerder van de tunnel is gehoord. In bijlage Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen zijn de gebruiksbeperkingen weergegeven.

Algemene wijzigingsregels

De gronden gelegen in Wro-zone - wijzigingsgebied - 1 zijn in eerste instantie bedoeld als werkterrein (Verkeer - Verblijfsgebied 1) tijdens de aanleg van de tunnel. Indien deze gronden niet langer als werkterrein noodzakelijk zijn worden de gronden teruggegeven aan de golfvereniging. Wijziging is mogelijk naar de bestemming Sport.

De gronden gelegen in Wro-zone - wijzigingsgebied - 2 zijn in eerste instantie bedoeld ter compensatie van het verlies aan golfholes gedurende de aanleg van de rotterdamsebaan. Op het moment dat de gronden in Wro-zone - wijzigingsgebied - 1 zijn gewijzigd naar Sport dan zullen de gronden in Wro-zone - wijzigingsgebied - 2 weer kunnen worden gewijzigd in Agrarisch - 1.

Voorts een tweetal wijzigingsbevoegdheden voor het verschuiven van bestemmingsgrenzen, vergroten bouwhoogte of bouwlagen.

Een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen (het laten vervallen) van de Waarde - Archeologie op de digitale verbeelding.

Een tweetal wijzigingsbevoegdheden voor het wijzigen van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' op de Binckhorstlaan en in knooppunt Ypenburg alsmede het verwijderen van de dubbelbestemming.

Overige regels

Een regeling voor een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Verwerkelijking in de naaste toekomst

Ten aanzien van dit plan deel uitmakende gronden die zijn voorzien van de "aanwijzing als bedoeld in artikel 3.4 Wro" wordt de verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst nodig geacht.

Algemene procedureregels

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

5.7.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 44 Overgangsrecht

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

Artikel 45 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Rotterdamsebaan'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

De gemeenteraad stelt op grond van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maaatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt op grond van artikel 6.2.1 van de Bro aangewezen een bouwplan voor:

a. de bouw van een of meer woningen;

b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;

c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;

d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;

e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, kantoor of hereca doeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloer oppervlakte bedraagt;

f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan maakt infrastructurele ontwikkelingen mogelijk. De Rotterdamsebaan wordt aangelegd, alsmede de Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat.

Het vaststellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk omdat op deze gronden geen bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplannen, zoals omschreven in artikel 6.2.1 van de Bro, zijn voorgenomen.

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is als volgt geregeld en opgebouwd.

De kosten van het project Rotterdamsebaan zijn geraamd op (bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2013)	€ 565 miljoen

De opbouw van de dekking van de kostenraming is nader te specificeren in:

Gemeente Den Haag	€ 160,5 miljoen
Stadsgewest Haaglanden	€ 160,5 miljoen
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	€ 244,0 miljoen
Totaal	€ 565,0 miljoen

Toelichting op de dekkingsmiddelen:

Gemeente Den Haag

De middelen van de gemeente Den Haag worden ter beschikking gesteld uit met Meerjaren Investering Plan (M.I.P.), de Reserve Grote Projecten en door een bijdrage uit Budget Infrastructuur (onderdeel coalitie akkoord). Daarnaast heeft de gemeente De Haag een donatie gedaan in het fonds Bereikbaarheid Offensief Randstad (BOR), dat wordt beheerd binnen het Stadsgewest Haaglanden. Tezamen vormen deze middelen een som van € 160,5 mln.

Stadsgewest Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden stelt totaal een bedrag van € 160,5 mln. beschikbaar voor de realisatie van het project Rotterdamsebaan. Deze middelen worden ter beschikking gesteld uit het Mobiliteitsfonds en het fonds Bereikbaarheid Offensief Randstad (BOR) waarin ook de gemeente Den Haag als onderdeel van haar bijdrage van € 160,5 mln. een donatie heeft gedaan.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bij beschikking stelt het ministerie van Infrastructuur en Milieu een bijdrage van € 295,0 mln. (inclusief BTW) ter beschikking aan de realisatie van het project Rotterdamsebaan. Onder aftrek van BTW (welke wordt toegevoegd aan het BTW-compensatiefonds) resteert er een netto bijdrage van € 244,0 mln.

In het kader van de bezuinigingopgave van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voortvloeiend uit het regeerakkoord Rutte II is het ritme van uitbetaling van de middelen voor de Rotterdamsebaan aangepast. Het oorspronkelijke betalingsregime was vastgesteld in de jaren 2012-2014 (oorspronkelijke bijdrage) en 2017-2019 (aanvullende bijdrage). Dit regime is aangepast naar het beschikbaar stellen van de middelen in de periode 2016-2020. Door het verschuiven van grote investeringen naar de jaren vanaf 2016 en door het innovatief aanbesteden van het uitvoeringscontract zijn de financieringseffecten van deze aanpassing op nihil te stellen.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan is op 3 april 2013 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Ministerie van EL&I
2. Ministerie van Defensie
3. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
4. Provincie Zuid-Holland
5. Stadsgewest Haaglanden
6. Hoogheemraadschap van Delfland
7. Hoogheemraadschap van Rijnland
8. Dunea
9. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
10. Politie Haaglanden
11. Veolia Transport Haaglanden
12. HTM Infra
13. Prorail VMC
14. Stedin B.V.
15. TenneT Regio West
16. N.V. Nederlandse Gasunie
17. Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V.

Van de instanties onder nummer 4, 5, 6, 12, 13, 16 en 17 zijn de hieronder geciteerde reacties ontvangen. De instantie(s) onder nummer(s) 12,13 en 17 hebben aangegeven met het plan te kunnen instemmen

4. Provincie Zuid-Holland

“Geciteerde Bro-reactie.”

Ik heb kennis genomen van het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan. Het plan geeft aanleiding tot de volgende reactie.

Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte. Het plan is op enkele punten niet conform dit beleid.

Algemeen

In de planregels wordt in artikel 4.2.1 onder "Agrarisch-3" de bouw van een bedrijfswoning mogelijk gemaakt. Ingevolge artikel 4 van de Verordening Ruimte is een bedrijfswoning mogeiljk bij een "*volwaardig*" bedrijf. Verzocht wordt om de betreffende planregel hierop aan te passen.

Externe Veiligheid

De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. Het milieueffectrapport biedt echter onvoldoende inzicht in de transportintensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen over de weg. Voor een definitieve beoordeling dient een QRA te worden overlegd waarbij gebruik is gemaakt van representatieve transportintensiteiten.

Hoogst mogelijk milieucategorie

Ingevolge artikel 8. lid 3 van de Verordening Ruimte moeten bestemmingsplannen voor bedrijfsterreinen bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein mogelijk maken.

In artikel 5.3 van de planregels worden uitsluitend bedrijven tot en met categorie 3 toegestaan. Eén van

de in het bestemmingsplan opgenomen bedrijven is het bedrijf Basal, een categorie 4 bedrijf.

Gevoelige bestemmingen voormalige Anthonie Fokkerschool en HTS.

De betrefende locatie heeft op de verbeelding GD-1, deze bestemming komt niet voor in de planregels. Verzocht wordt om, in overeenstemming met de uitspraak van de Raad van State d.d. 28 november 2012 inzake het bestemmingsplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)", in de planregels op te nemen dat geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan op de locatie(s).

Landgoedbiotoop

In verband met het raken van een landgoedbiotoop moet er nog een beeldkwaliteitsparagraaf worden opgesteld. Deze paragraaf is nu nog niet in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen. Hierover vind nog overleg plaats met de provincie.

Economie

Het voorontwerpbestemmingsplan is op een aantal punten nog nog niet volledig. Verzocht wordt om in het ontwerpbestemmingsplan volledigheidshalve in te gaan op de volgende punten:

- opname van de geluidzonering van de aanwezige (beton)industrie op de verbeelding

- aanpassing van artikel 5.3c als gevolg van nieuwe regelgeving voor detailhandel in de Verordening Ruimte 2012. Ingevolge artikel 9, lid 2 onder e van de Verordening Ruimte is kleinschalige detailhandel mogelijk tot een bruto vloeroppervlak van 200 m².

- opname van een Staat van bedrijfsactiviteiten

- actuele planinzichten voor de zogenaamde N-kavel (GD-U) en regionale instemming. De GD-U bestemming staat in de planregels nog als pm opgenomen, niet duidelijk is wat her nu mogelijk is. De oude vigerende voorschriften betreffen een Uit te werken Kantoren en Bedrijvenbestemming (art. 6), met daaraan voor betreffend gebied een uitwerkingsopdracht. Verzocht wordt bij de invulling van deze planregel rekening te houden met het provinciale beleid ten aanzien van kantoren/bedrijven zoals opgenomen in artikel 2, lid 1 en 2, artikel 7 en 8 van de Verordening Ruimte.

<u>Reactie</u>

Het artikel Agrarisch-3 is overeenkomstig de digitale verbeelding aangepast en vernummerd naar Agrarisch-1. Hierin is de bepaling 'volwaardig' agarisch bedrijf opgenomen in de planregels.

In het bestemmingsplan, MER en het achtergrondrapport Externe Veiligheid zijn ten opzichte van de versie voor het BRO-overleg de meest recente transportintensiteiten verwerkt. Hierdoor zijn ook de resultaten licht gewijzigd. De oriëntatiewaarde wordt nog steeds niet overschreden.

Het artikel GD-1 is overeenkomstig de digitale verbeelding vernummerd naar Gemengd. Voor beide locaties (Anthony Fokkerschool en HTS locatie) geldt dat er geen geluidsgevoelige bestemmingen hierin zijn opgenomen. Inmiddels heeft er overleg met de provincie plaats gevonden over de beeldkwaliteitsparagraaf. De beeldkwaliteitsparagraaf is opgenomen in hoofdstuk 5.5 Beeldkwaliteit Vlietzone.

De Structuurvisie Den Haag 2020: Wéreldstad aan Zee ziet het Centrum als een veel uitgebreider centrum dan het huidige. Er wordt een 'sprong over het spoor voorzien naar Binckhorst en Laakhaven – gebieden met mooie locaties aan het water waar ruimte is voor wonen, voorzieningen en stedelijke bedrijvigheid. Met de aanleg van de Rotterdamsebaan zal de status van de Binckhorst drastisch veranderen. De Binckhorst zal de nieuwe entree van Den Haag worden. Het gebied kan in belangrijke mate bijdragen aan de beoogde woningtoename. Den Haag kan daarmee groeien van binnenuit. Van wezenlijk belang voor de herontwikkeling van Binckhorst is zijn ligging binnen het stedelijk veld en zijn nabijheid tot het Haagse stadscentrum en infrastructuur. Dit schept enorme potenties.

Ook het Regionaal Structuurplan Haaglanden ziet de Binckhorst als een van de belangrijke gebiedsontwikkelingen die van groot belang zijn voor een sterke Randstad:

Binnen de toekomstige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van Den Haag is de transformatie van de Binckhorst van puur bedrijventerrein tot gemengd binnenstedelijk gebied met intensief ruimtegebruik en met hoge bebouwingsdichtheid (Nieuw Binckhorst) één van de speerpunten.

Het huidige beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om de ondernemers, die gebonden zijn aan de stad, in de stad zelf te faciliteren. Hiervoor zijn de bedrijventerreinen Uitenhagestraat, Fruitweg, Laakhaven-Centraal, en een gedeelte van Binckhorst (tot 2020) aangewezen.

Het huidige tijdsgewricht heeft gevolgen voor de programmatische ontwikkelingen op de Binckhorst. Er is meer ruimte ontstaan voor bedrijvigheid om zich te vernieuwen. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat er sprake is van een intensivering van het ruimtegebruik en een schonere en duurzamere bedrijfsvoering met een afname van de omgevingshinder.

In de Binckhorst zijn veel bedrijven gevestigd met verschillende soorten milieucontouren. Deze contouren zijn gebaseerd op criteria zoals geur, geluid, veiligheid en stof. De gemeente streeft naar milieucontouren die niet groter zijn dan voor de bedrijfsvoering noodzakelijk. Het doel is om de onbenutte milieuruimte waar mogelijk in te perken. Dit kan alleen als de bedrijven daar geen hinder van ondervinden. Concreet betekent dit in ieder geval dat indien de planologische milieuruimte in het vigerende bestemmingsplan groter is dan de vergunde milieuruimte, deze in overeenstemming met de feitelijke situatie wordt gebracht.

Ten aanzien van de bedrijven met een hogere hindercategorie zijn in de regels in artikel 5.4. Specifieke gebruiksregels, de bestaande bedrijven mogelijk gemaakt.
Verzocht wordt om opname van de geluidzonering van de aanwezige (beton)industrie op de verbeelding.

De geluidzonering van de betoncentrale is opgenomen in het nog vigerende bestemmingsplan Binckhorst uit 1989. Inmiddels wordt een nieuw bestemmingsplan voor de Binckhorst opgesteld. Hierin zullen ook de milieucontouren van de betreffende bedrijven worden onderzocht en zonodig (aangepast) worden opgenomen.

De staat van bedrijfsactiviteiten is opgenomen als bijlage bij de de planregels. De GD-U bestemming (N-kavel) is buiten de plankaartgrens gehouden. Alleen ter hoogte van de aanwezige tunnelbak wordt de N-kavel doorkruist en heeft het perceel de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg gekregen. Er zal te zijnertijd een geactualiseerd bestemmingsplan worden opgesteld waarin de N-kavel zal worden opgenomen en waarbij rekening zal worden gehouden met het hiervoor geldende provinciale beleid.

5. Stadsgewest Haaglanden

"Geciteerde Bro-reactie."

De gemeente Den Haag heeft samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg het ontwerpbestemmingsplan in concept “Rotterdamsebaan” opgesteld en naar het Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden gestuurd voor advies. Het bestemmingsplan beoogt een juridisch-planologisch kader te vormen voor de aanleg van de Rotterdamsebaan die, naar verwachting de bereikbaarheid van de Centrale Zone van Den Haag (Binckhorst-Centrum-Scheveningen) zal verbeteren en de verkeersdruk zal doen afnemen op de Utrechtsebaan en de woonwijken in naastliggende gemeenten (gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk).

Wij hebben het plan bestudeerd met het Regionaal Structuurplan en Regionale Nota Mobiliteit als referentiekader. Onze conclusie is dat voor het bestemmingsplan nog onderzoeken uitgevoerd moeten worden. Met betrekking tot de huidige inhoud hebben merken wij op dat deze conform het ruimtelijke beleid uit het RSP en de regionale afspraken op het terrein van Verkeer is. Voor de volledigheid doen wij hieronder de volgende suggesties ter aanvulling van de Toelichting.

Geschiedenis Rotterdamsebaan en nieuwe inzichten

Op pagina 13 van de Toelichting dient de tekst van voornoemde rubriek naar onze mening als volgt te worden aangevuld “Naast Haaglanden en de gemeente Den Haag hebben ook de gemeenten Rijswijk en Leidschendam Voorburg een voorkeursalternatief gekozen op basis van de MER in 2007”.

Rijksbeleid

Op pagina 37 van de Toelichting ontbreekt de belangrijke informatie dat er inmiddels ook een Rijkstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers is vastgesteld. Deze is ook relevant omdat in dit stuk de Rotterdamsebaan als uitgangspunt voor de regionale infrastructuur in 2020 is verondersteld.

Regionaal beleid
Op pagina 41 onder de rubriek "Duurzame mobiliteit" staat dat in het RSP een verkeersweg door Voorburg-West opgenomen. Dit is echter het indicatieve tracé van de Rotterdamsebaan (toen nog Trekvliettracé) zoals deze bij de vaststelling van het RSP bekend was. Dit tracé is inmiddels naar aanleiding van de planMER gewijzigd. Wij spreken ons vertrouwen uit dat deze voorgestelde aanpassingen, indien verwerkt in het ontwerpplan, tot een beter plan zullen leiden. Wij danken u voor de verzending van dit voorontwerpbestemmingsplan en zullen de vervolgprocedure met belangstelling volgen.

Reactie

De opmerking over de verkeersweg staat ten onrechte bij Voorburg-West. Bedoeld werd de parallelstructuur A4 die genoemd werd in het RSP in het kader van studies en verkenningen. De toelichting is hierop aangepast.

Informatie over deze Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers is toegevoegd in paragraaf 2.3 Planvorming Rotterdamsebaan.

De opmerking over het voorkeursalternatief van de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg is verwerkt in paragraaf 2.3. Planvorming Rotterdamsebaan.

6. Hoogheemraadschap van Delfland

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het concept ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan in Den Haag toegezonden. U verzoekt Delfland hierop een reactie te geven.

Advies

Wij verzoeken u om onderstaande aanpassingen te maken op de thema's 'Waterkeringen', 'Grondwater', 'Waterkwantiteit', 'Waterkwaliteit', 'en 'Riolering' in de verbeelding, regels en toelichting alsook in de mer inclusief alle bijbehorende deelrapportages.

Waterkeringen

Ligging waterkeringen :

o De boezemkaden ter plaatse van de Veen- en Binckhorstpolder ontbreken nog op de verbeelding. De weergave van de boezemkaden ter plaatse van de Vliet en de Molensloot nabij Drievliet zijn niet volledig weergegeven. Wij verzoeken u deze op de verbeelding op te nemen en in de toelichting te benoemen.

o Wij kunnen u de ontwerp Legger Regionale Waterkeringen als digitaal bestand toesturen in de week van 13 mei. De legger wordt naar verwachting dit jaar vastgesteld. Er worden daarbij voor dit plangebied geen wijzigingen verwacht.

o Wij verzoeken u in de toelichting te vermelden dat Delfland op dit moment (mei 2013) onderzoekt of de boezemkade die de Veen - en Binckhorstpolder begrenst verlegd kan worden. Afhankelijk van het tijdstip waarop vergunning wordt aangevraagd dient de vereiste compensatie Spoorboogweg in het betreffende peilgebied van de Veen- en Binckhorstpolder danwel in het boezemgebied te worden aangelegd. De leggerwijziging zal naar verwachting niet gereed zijn voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

o De polderkade ter plaatse van knooppunt Ypenburg ontbreekt nog op de verbeelding. In de bijlage is een afbeelding opgenomen met de ligging van de polderkade ter hoogte van knooppunt Ypenburg. Wij verzoeken u deze op de verbeelding op te nemen en in de toelichting te benoemen.

o De polderkade ten noorden van Drievliet wijkt af van de Legger. In de bijlage is een afbeelding opgenomen met de ligging van die polderkade, wij verzoeken u deze op de verbeelding juist op te nemen en in de toelichting te benoemen.

- Delfland is nu (mei 2013) bezig de waterkeringen te toetsen met het programma Promotor. Daaruit komt naar voren dat de waterkeringen in het plangebied moeten worden verhoogd naar NAP + 0,25 meter. Dit kan daarom een eis worden ten tijde van de vergunningsaanvraag. Wij verzoeken u daarom om in de planvorming rekening te houden met een eventueel vereiste minimale hoogte van de boezemkeringen en de kanteldijk van NAP + 0,25 meter.

- De benodigde aanleg of wijziging van waterkeringen (leggerwijzigingen), bescherming waterkering tegen zettingen en grondwaterlekkage komen voor diverse locaties in het achtergronddocument water niet of nauwelijks aanbod. Wij verzoeken u deze informatie aan te vullen.

- Ten gevolge van de aanleg van het tracé kunnen zettingen optreden die van invloed zijn op de hoogte en stabiliteit van de waterkeringen. Dit is een eventuele schadepost voor Delfland. Wij verzoeken u te borgen dat schade tijdig wordt gesignaleerd en de waterkeringen worden hersteld. In het kader van de watervergunning zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt.

- Voor de kanteldijk en de te verleggen boezemkade bij de Molensloot gelden op dit moment de volgende eisen:

o minimale kruinhoogte (na 10 jaar) volgens legger NAP + 0,10 meter (dus rekening houden met zetting).

o minimale kruinbreedte 3,0 meter. Inmiddels is er meer ervaring met kanteldijken en zijn er mogelijk meer opties dan ten tijde van ons eerdere advies in 2011. Hierover denken we graag met u mee.

- In het Achtergrondrapport Water / toelichting watertoets op blz. 7: 2.2 onder 'Beoordelingscriteria' wordt verwezen naar het hoofdrapport van de milieueffectrapportage dat wij echter nog niet hebben ontvangen? Hierop zullen wij reageren nadat de informatie is ontvangen. Een belangrijk deel van de beoordeling in het MER zijn de bodemzettingen. Voor zover deze niet door veranderingen in de grondwaterstand worden veroorzaakt maar door de aanleggen van de Rotterdamsebaan, zijn deze niet in dit achtergrondrapport opgenomen, maar in het hoofdrapport van de milieu-effectrapportage.

- Op blz. 88 van de toelichting: paragraaf 4.9.2 referentiesituatie

o Hier wordt het oppervlaktewater beschreven. De aspecten 'waterveiligheid (waterkeringen)' en 'waterkwantiteit', 'riolering' en 'waterkwaliteit' worden hier echter niet benoemd. Gezien de risico's die het plan met zich meebrengt voor de waterkeringen, gezien de wateropgave, het vuilwatersyteem in de tunnels en de aanleg van een natuurvriendelijke oever verzoeken wij u deze aspecten in de beschrijving op te nemen.

o In de tabel wordt over één peilvak per polder gesproken . Uit het peilbesluit blijken veel meer peilvakken in het tracé van de Rotterdamsebaan aanwezig te zijn. Bovendien wijken drie waarden in de tabel licht af van het peilbesluit. Wij verzoeken u deze informatie aan te passen.

Grondwater

Achtergronddocument Water

- Blz. 20 paragraaf 4.1.1 Eindsituatie grondwaterstroming en -standen.Grondwateraspecten worden door Delfland getoetst op de aspecten die zijn genoemd in bijlage 2 van de Leidraad grondwateronttrekkingen en -infiltraties. Wij verzoeken u alle daar genoemde aspecten mee te nemen en de beoordeling aan te passen.

- Blz. 20 paragraaf 4.1. Grondwater

Hier staat dat voor de aanleg geen grondwater zal worden onttrokken. Dit bevreemd ons. Wij verzoeken u aan te geven hoeveelheid grondwater in de definitieve situatie respectievelijk bij de aanleg wordt onttrokken. Afhankelijk van de grootte en duur van de onttrekking is dit meldings- of vergunningsplichtig.

- (Het barrière-effect op het grondwater van de Rotterdamsebaan valt niet onder de watervergunning; dit wordt beoordeeld in het kader van de omgevingsvergunning .)

- Blz. 93 paragraaf 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) Grondwaterkwantiteit:

Wij verzoeken u het effect van ongelijkmatige zettingen op bijvoorbeeld kabels en leidingen (Binckhorst) in beeld te brengen .

- Eventuele barrièrewerking van de tunnel is ook van toepassing op verontreinigingen, overige onttrekkingen en beschermde gebieden. Wij verzoeken u deze ook mee te nemen in het onderzoek.

- Blz. 19: Stopzetten onttrekking DSM vindt stapsgewijs plaats en kan nog jaren duren . Wij verzoeken u te onderbouwen wat tussentijds het effect hiervan is op de zettingen.

- Welke mogelijkheden zijn er om bestaande onttrekkingen te verplaatsen?

- Hoe wordt geborgd dat er geen grondwateronttrekkingen nabij de tunnel zullen plaatsvinden in de toekomst?

- Blz. 20 paragraaf 4.1.1 Eindsituatie grondwaterstroming en -standen. De peilgebieden worden naar beneden toe aangepast hetgeen invloed heeft op de grondwaterverlaging. Wij verzoeken u het effect daarvan op de hoogte van de grondwaterstand in onderstaande beschrijving te beschrijven. n ••• Bij de toerit aan de zijde van de golfbaan is een maximale verlaging van ca. 0,2 m berekend en een maximale verhoging van ca. 0,1 m (Figuur 4.2). Opgemerkt wordt dat het oppervlaktewater niet in detail in het grondwatermodel is opgenomen. Hierdoor is er een overschatting van de effecten, die in werkelijkheid verder uitgedempt zullen worden door het oppervlaktewater. Binnen het invloedsgebied van de veranderingen van de grondwaterstand is geen bebouwing aanwezig. Er is dus geen significant effect. Ook de verhoging van de freatische grondwaterstand door een afname van de onttrekking van DSM heeft geen negatieve effecten tot gevolg."

Waterkwantiteit

De aanleg van de Rotterdamsebaan brengt een toename van verharding met zich mee. Donderdag 2 mei jongstleden is ambtelijk,tussen Den haag en Delfland afgesproken om de compensatie daarvan in de regels op te nemen. De toename van verharding het bouwwerk van de tunnel is vrij nauwkeurig bekend zodat de compensatie daarvan even nauwkeurig kan worden afgesproken en in de toelichting en regels worden verwerkt.

De toename van verharding als gevolg van 'werken', zoals de werkzaamheden die via een aanlegvergunning worden vergund, is nu nog niet precies te bepalen. Er is overeengekomen om een aanlegstelsel op te nemen voor 'werken' waarvoor watercompensatie vereist is vanuit het beleid van Delfland. De exacte formulering van beide afspraken zal in de periode tot vaststelling, 15 juni, met Delfland worden afgestemd zodat er wederzijds overeenstemming is over:

o de grootte, locatie en inpasing van de compensatie van toename van verharding ten gevolge van bouwwerken;

o de bepaling van het aanlegstelsel (juridische formulering) voor de compensatie van toename van verharding ten gevolge van werken.

- Extra verharding wordt niet in uitbreiding van het poldergemaal en de afvoercapaciteit van de boezem gecompenseerd . De compensatie dient zodanig te worden aangelegd dat de belasting op het watersysteem en de kans op inundatie niet toenemen. Desgewenst kan Delfland een model van het huidige watersysteem beschikbaar stellen.

Wij verzoeken u aan te geven hoe wordt voorkomen dat de waterhuishouding verslechtert. Aandachtspunten daarbij zijn : bepaling van de groote van de waterberging, doorstroming bij wijziging slotenstelsel, afwatering en waterbergingscapaciteit per peilvak (verhouding tussen grootte peilvak en oppervlaktewater) ;

- Compensatie van te dempen water in een lager peilgebied is mogelijk indien de noodzaak daarvan wordt aangetoond (een uitzondering is). Voorwaarden daarbij zijn: 1. In een lager gelegen peilgebied ligt en 2. de veerkrachtigheid van het watersysteem en de robuustheid van het hoog gelegen peilgebied daardoor niet afnemen. Elke andere optie is uitdrukkelijk niet toegestaan.

- In gestuwde gebieden dient voor de beschikbare berging te worden gerekend met 0,3 meter peilstijging.

- De bestemming 'Water' dient zodanig te worden opgenomen in verbeelding en regels dat noodzakelijke

aanpassingen aan het watersysteem en waterkeringen die voortkomen uit de aanvraag watervergunningverlening mogelijk zijn. Boezemwater dat wordt aangelegd om een demping te compenseren (Molensloot) en de natuurvriendelijke oever dienen met de bestemming 'water' te worden weergegeven op de plankaart.

- De afvoer vanuit de bergingskelders mag maximaal de norm voor onverhard gebied bedragen (14,4mm/etm), omdat extra verharding niet in uitbreiding van het poldergemaal en afvoercapaciteit van de boezem wordt gecompenseerd .

- Spoorboog : Voor compensatie van toename van verharding wordt primair gekeken naar een oplossing die deel uitmaakt van het oppervlaktewatersysteem. Greppels zonder verbinding naar ander oppervlaktewater voldoen daar niet aan. Infiltratie is een alternatief indien aangetoond wordt dat oppervlaktewater niet mogelijk is en de infiltratie ook op lange termijn verzkerd wordt. Vooralsnog is de beoordeling van dit aspect dus niet neutraal maar negatief! Wij verzoeken u dit op te nemen in de tekst. (NB. Als infiltratie wordt bemoeilijkt, kan er wel degelijk wateroverlast ontstaan door de aanleg van de Spoorboogweg.)

- Delfland bestudeert op dit moment of de boezemkade die de Veen- en Binckhorstpolder begrenst, verlegd kan worden. Afhankelijk van het tijdstip waarop vergunning wordt aangevraagd kan de legger op dit punt zijn gewijzigd. En dient de vereiste compensatie Spoorboogweg in het betreffende peilgebied van de Veen- en Binckhorstpolder danwel in het boezemgebied te worden aangelegd.

Waterkwaliteit

- Bergingskelders in tunnel:

De lozing van het water afkomstig uit de verdiepte gelegen delen van het tracé dient zodanig te gebeuren dat geen verslechtering optreedt van de waterkwaliteit. Graag daarbij aandacht voor de locatie van de lozing: in het betreffende peilgebied (of indien merendeels gelegen in boezemgebied in de boezem).

- De capaciteit van de bergingskelders en de zuivering dient te worden bepaald op basis van een maatgevende situatie zodat ook dan in combinatie met een mogelijke calamiteit (bluswater, ongelukken met vervuilende lading, etc.) vervuiling van het oppervlaktewater wordt voorkomen. Wij verzoeken u om te beschrijven / aan te tonen hoe ook in zo'n situatie lozing op oppervlaktewater wordt voorkomen danwel welke maatregelen daarvoor worden getroffen.

- Is het first flush system toepasbaar op de bergingskelders in de tunnel?

- Wij verzoeken u de natuurvriendelijke oever die bij de Molensloot wordt aangelegd als 'water' weer te geven op de Verbeelding, in de toelichting te beschrijven en in Regels op te nemen;

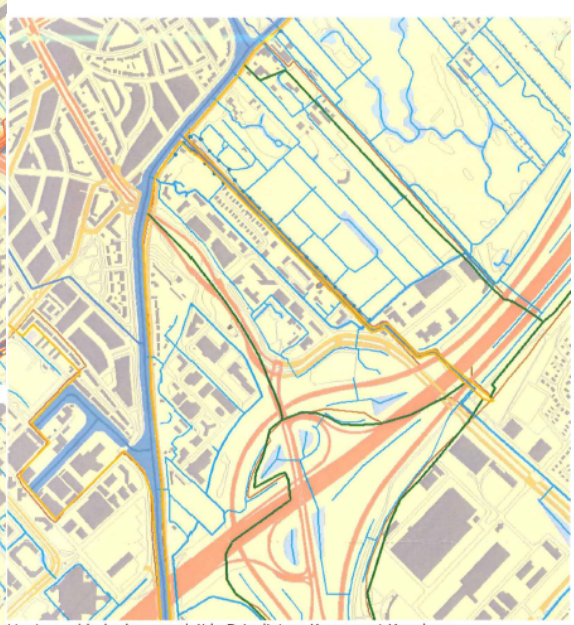
Riolering

Er wordt beschreven dat het rioolstelstel in de Binckhorst mogelijk –gedeeltelijk wordt vervangen. Indien het rioleringssysteem wordt aangepast naar een verbeterd gescheiden stelsel zal het hemelwater direct worden geloosd op het

oppervlaktewater. Dit levert een extra belasting op van het oppervlaktewater van 2 mm op het totale daarop afwaterende gebied.

Voor meerdere aspecten omtrent de aanleg van de Rotterdamsebaan is een watervergunning nodig. Wij verzoeken u hierover in overleg te treden met Delfland. Voor meer informatie over deze watervergunning of melding verwijzen wij u naar http://www.hhdelfland.nl/digitaal-loket/vergunning-meldingL. Contactpersoon voor de watervergunning is de heer R. Hoogerbrug, tel. 015-2701845 . Coördinator voor het geheel is de heer J. den Duik, tel. 015-270.1858. Contactpersoon voor de watertoets is Klaart je van Etten, tel. 015-260.8301.

Bijlage 1 **Overzicht van de waterkeringen in het plangebied**



Ligging polderkades noordzijde Drievliet en Knooppunt Ypenburg

De rode lijnen geven de nieuwe Legger Regionale Wwaterkeringen weer. Het digitale bestand zal u worden toegezonden.

Ter informatie een indicatieve schets van de mogelijke verlegging van de boezemkade in de Veen- en Binckhorstpolder.

Bijlage 2 Tekstuele opmerkingen

Toelichting

- Blz. 89 en op blz. 90: 4.9.2 Referentiesituatie Op beide tekeningen staat de scheiding tussen boezemwater (Molensloot) en polderwater (Ypenburg) verkeerd aangegeven.

- Blz. 91: 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie);

Oppervlaktewaterkwaliteit - waterberging

Opmerkingen op tabel.

- Omrekening kolom 'Benodigde berging voor verharding (m2) bij maximale peilstijging (m)' kan ik niet herleiden. De berekeningen blijken niet correct te zijn (vergelijk met MER)!

- Peilvak IV is volgens het peilbesIUit (Geoweb check) NAP-1,65 m (zp)/ NAP -1,70 m (wp) en geen vast waterpeil van NAP -1,65 m

- Er moet onderscheid gemaakt worden tussen zomerpeil/winterpeil en flexibel waterpeil. Nu geen onderscheid.

- Blz. 92: 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie)

Oppervlaktewaterkwantiteit - waterveiligheid:

Er ontstaat geen waterstroming, maar wateroverlast (of een wateroverstroming) in de polder.

- op blz. 93: 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) te noemen.

Grondwaterkwantiteit: Grondwaterstandverlaging veroorzaakt niet alleen zettingen, maar heeft ook invloed op:

1. archeologie
2. bodemverontreinigingen
3. strategisch grondwatergebruik (verzilting?)
4. overig grondwateronttrekkingen
5. bescherming natuurgebieden, landbouw- en groenvoorzieningen
6. combinatie-effect met grondwaterregiem DSM
7. zettingen (eerder wel genoemd, maar hiermee is de lijst compleet)

1064370: Hfdst 8 Zettingen en effecten boortunnel.

In deze rapportage ontbreekt de beschouwing van de waterkering langs de Westvlietweg (Zuidvliet). Voor de woonwijk Westvlietweg is de verwachte zetting 20-60 mm

(zie tekening ROBA-1B-VO-TEK-ZZ-401 van 08-02-2013).

Achtergrondrapport Water

- Blz 17: 3.1.6 Oppervlaktewater; Tabel 3.2 Waterpeilen polders en Boezem (Bron: Hoogheemraadschap van Delfland)Wij verzoeken u dit als volgt aan te passen:

Zomerpeil (m NAP) Winterpeil (m NAP)

Boezem -0,43 -0,43

Veen- en Binckhorstpolder -1,32 -1,38 moet zijn - 1,34 -1,40

Tedingerbroekpolder -1,85 -1,93 moet zijn -1,77 -1,93

Hoge Broekpolder -1,65 -1,70

Lage Broekpolder -4,50 -4,70

- Blz. 264.3.1 Werking watersysteem; Vlietzone, Aansluiting A4/A13 -

figuur 4.5 Aanvullende maatregelen watersysteem

Figuur 4.5 komt niet overeen met uitwerking op tekening ROBA-1B-VO-TEKZZ-401 van 08-02-2013.

- Blz. 264.3.1 Werking watersysteem; Vlietzone, Aansluiting A4/A13 - figuur 4.5 Aanvullende maatregelen watersysteem

Het water van peilvak V Hoge Broekpolder NAP -1,60 m wordt afgewenteld op peilvak VIII Tedingerbroekpolder NAP -1,77 m (zp)/ -1,93 m (wp) door de waterkering heen ??

Reactie

In het bestemmingsplan (toelichting, Regels en Verbeelding), MER en het achtergrondrapport Water zijn de aanbevelingen en aandachtspunten die vanuit het Hoogheemraadschap Delfland zijn aangedragen verwerkt. Met het Hoogheemraadschap is afgesproken gedurende het vervolgtraject richting het Definitief Ontwerp intensitief contact met elkaar te houden.

12. HTM Infra

Naar aanleiding van de door u geboden mogelijkheid tot het geven van commentaar op het concept ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan, ex art. 3.1.1 Bro, deel ik u het volgende mee.

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan heeft relatief weinig consequenties voor het bestaande openbaar vervoer, daarover geen opmerkingen.

Wat echter wel opvalt in het plan is dat in de toelichting weliswaar melding wordt gemaakt van een op termijn mogelijke RandstadRailverbinding door de Binckhorst, maar dat de juridisch-planologische vastlegging hiervan in het bestemmingsplan ontbreekt. Hierover zou ik graag meer informatie willen

krijgen.

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

Reactie

De reactie van HTM Infra wordt voor *kennisgeving* aangenomen.

13. Pro-rail VMC

ProRail stelt de mogelijkheid tot vooroverleg over bestemmingsplannen zeer op prijs. Ten aanzien van het concept van het ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan, zoals bijgevoegd bij uw brief van 3 april 2013 met kenmerk DSO_SO/2013.3657, hebben wij momenteel geen opmerkingen. Wij behouden ons het recht voor in een later stadium wel opmerkingen te plaatsen.

Reactie

De reactie van Pro-rail VMC wordt voor *kennisgeving* aangenomen.

16. N.V. Nederlandse Gasunie

Naar aanleiding van uw brief van 3 april 2013 waarmee u ons bovengenoemd voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro , deed toekomen, hebben wij het plan beoordeeld. Het voorontwerp geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

In het plangebied ligt een zestal gastransportleidingen met toebehoren van ons bedrijf. Vanwege de Rotterdamsebaan zal het gastransportnetwerk op 2 locaties worden aangepast.

Omdat de verleggingen aan de leidingen nog niet zijn uitgevoerd en de leidingen dus nog gasvoerend zijn, verzoeken wij om de huidige ligging van de leidingen op de verbeelding weer te geven, zodat onze leidingen voldoen aan het Bevb.

Voor de verleggingen willen wij adviseren om een algemene wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Voor een voorbeeld verwijzen wij u naar het bestemmingsplan 'Glastuinbouwgebied' van de gemeente Westland. Hier is in artikel 36.6 een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor aanleggen en/of verleggen van een gasleiding. De bepaling dat we instemming nodig hebben van de glasbouwdeskundige is specifiek voor dit plan en niet noodzakelijk voor het bestemmingsplan 'Rotterdamsebaan'.

Verder adviseren wij een wijzigingsbevoegdheid op te nemen in het artikel 'Leiding-Gas' specifiek voor het verwijderen van buiten bedrijf gestelde leidingen. Wanneer de leiding buiten bedrijf is gesteld vervalt de planologische relevantie. Door de wijzigingsbevoegdheid kan het bestemmingsplan daar op een relatief eenvoudige wijze op worden aangepast.

Bij de inhoudelijke beoordeling vallen ons de volgende zaken op. Omdat de verbeelding als PDF bestand beschikbaar is, kunnen wij de belemmeringenstrook niet controleren. Voor de volledigheid wijzen wij u erop dat de breedte van de belemmeringenstrook op basis van wet en regelgeving (Artikel 14 Besluit externe veiligheid buisleidingen in combinatie met artikel 5 Regeling externe veiligheid buisleidingen) wordt bepaald.

Hierbij dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezige afsluiterschema's. Met betrekking tot artikel 30 'Leiding-Gas' willen we aangeven dat er een zestal leidingen binnen het plangebied ligging. Hieronder volgt het overzicht.

Leidingnummer	Diameter	Ontwerpdruk
W-536-01	20 inch	40 bar
W-536-03	4 inch	40 bar
W-536-06	16 inch	40 bar
W-536-08	16 inch	40 bar
A-517	30 inch	66,2 bar
A-517-10	20 inch	66,2 bar

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting en/of inhoudelijke afstemming contact opnemen met ondergetekende.

Reactie

In artikel 41 algemene wijzigingsregels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het verleggen van de gasleiding met bijbehorende planologische bescherming. Voorts is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in datzelfde artikel voor het verwijderen van de buisleiding met bijbehorende planologische bescherming. In de wijzigingsregels is voots de voorwaarde opgenomen dat vooraf instemming is benodigd van de leiding beheerder. De leidingnummers met bijbehorende diamaters en ontwerpdruk zijn opgenomen in de dubbelbestemming artikel 27 Leiding - Gas.

17. Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V.

U heeft de Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V., in het kader van overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro, per email van 3 april 2013 het concept ontwerp bestemmingsplan Rotterdamsebaan toegestuurd. Dit bestemmingsplan geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Wij danken u voor het toezenden van de stukken. Mocht u naar aanleiding van deze e-mail vragen hebben dan kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Reactie

De reactie van de Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. wordt voor *kennisgeving* aangenomen.

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersmodel Haaglanden en NRM

Bijlage 1: Verkeersmodel Haaglanden

Het gebruik van verkeersmodellen voor het Verkeersrapport Rotterdamsebaan

Deze bijlage handelt over het verkeersmodel Haaglanden dat is gebruikt bij deze studie. Daarnaast is ook gebruik gemaakt van het NRM voor het hoofdwegennet. Bijlage 2 geeft een toelichting op het NRM. Deze bijlage bevat de toelichting op het verkeersmodel Haaglanden

Algemene kenmerken van het verkeersmodel Haaglanden

Verkeer en vervoer vormen geen doel op zich, maar ontstaan uit de behoefte tot het maken van verplaatsingen, doordat de verschillende menselijke activiteiten niet op één punt plaatsvinden. Het beleid van de overheid is bijvoorbeeld geruime tijd gericht op scheiding van woon- en arbeidsplaatsen. Naast het woon-werkverkeer geven ook winkelen, sociale activiteiten e.d. aanleiding tot het maken van verplaatsingen. De kenmerken van het verplaatsingsgedrag van personen worden afgeleid uit enquêtes zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) thans Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) en specifiek onderzoek verricht op regionaal en lokaal niveau. De eigenschappen van het verplaatsingsgedrag worden vastgelegd in formules, die in wiskundige modellen (verkeers- en vervoermodellen) worden gebruikt.

Het verkeers- en vervoermodel voor het Stadsgewest Haaglanden berekent het personenvervoer voor de vervoerwijzen auto, (brom)fiets en openbaar vervoer voor het gemiddelde uur in de avondspitsperiode op een gemiddelde werkdag. Voor het maken van berekeningen ten aanzien van het vrachtverkeer is een afzonderlijk model ontwikkeld. Voor het vertalen van de berekeningsresultaten naar een etmaalwaarde en eventueel naar weekdaggemiddelden zijn, aan de hand van onderzoeksresultaten verzameld door het Stadsgewest, ophoogfactoren vastgesteld:

- Een ophoogfactor van 11,5 voor de ophoging van aantallen motorvoertuigen naar etmaalwaarden;
- Een ophoogfactor van 0,9 voor de vertaling van werkdaggegevens naar weekdaggegevens voor personenauto's;

In berekeningen met het verkeers- en vervoermodel worden de volgende stappen doorlopen:

- Verplaatsingsgeneratie;
- Verplaatsingsdistributie;
- Bepaling van de vervoerwijzekeuze;
- Routekeuze en toedeling;
- Toetsing.

In de **verplaatsingsgeneratie** wordt per zone (voedingsgebied) van het studiegebied het aantal aankomsten en vertrekken berekend aan de hand van sociaal economische gegevens (inwoners, beroepsbevolking en arbeidsplaatsen). De zones zijn van te voren vastgesteld (gebiedsindeling). De omvang van de gebieden is afgestemd op de vragen, die met behulp van het model moeten worden beantwoord.

In de **verplaatsingsdistributie** wordt het aantal verplaatsingen van een bepaalde herkomstzone naar de diverse bestemmingszones berekend, ofwel: elk vertrek (herkomst) wordt gekoppeld aan een aankomst (bestemming). Deze koppeling vindt plaats met behulp van een zogenaamd zwaartekrachtmodel.

In de **vervoerwijzekeuze** – of modal splitberekening – worden de verplaatsingen verdeeld over de verschillende vervoerwijzen, waarmee het model rekent (auto, (brom)fiets en openbaar vervoer). Het Haaglandenmodel is een simultaan model, dat wil zeggen, dat de verplaatsingsdistributie en de verdeling over de vervoerwijzen gelijktijdig wordt uitgevoerd. Deze berekening resulteert in relatiematrices ofwel herkomst- en bestemmingstabellen. Uit deze tabellen kan worden afgelezen hoeveel verplaatsingen er tussen elk zonepaar worden gemaakt, onderscheiden naar verplaatsingsmotief, vervoerwijze en wel of niet autobeschikbaarheid.

De **routekeuze** wordt aan de hand van gedetailleerde netwerken bepaald op basis van de optredende reisweerstand (reistijd plus kosten die aan de verplaatsing zijn verbonden), waarbij voor het autoverkeer ook

rekening wordt gehouden met vertragingen (congestie en oponthoud op kruisingen) De **toedeling** van de gegenereerde verplaatsingen aan de netwerken voor de onderscheiden vervoerwijzen vindt plaats volgens deze routes.

De laatste stap in de ontwikkeling van het model is de **toetsing**. De berekende resultaten worden daarbij vergeleken met voor het basisjaar beschikbare telcijfers en andere onderzoeksgegevens zoals afstandsfrequentieverdelingen. Waar nodig worden modelinvoer en/of modelparameters bijgesteld, zodat de berekende resultaten de waarnemingsresultaten zo goed als mogelijk benaderen.
Het Haaglandenmodel is opgebouwd en getoetst voor het basisjaar 2009.

Nadat in de toetsingsfase de modelcoëfficiënten zodanig zijn bijgesteld, dat de in het model berekende aantallen verplaatsingen optimaal aansluiten bij de waarnemingsresultaten, kunnen er prognoseberekeningen worden uitgevoerd voor een toekomstige situatie. De planhorizon voor het Haaglandenmodel is het jaar 2020.

De werkwijze, die bij prognoseberekeningen wordt gevolgd, loopt tot en met de distributie/modal split berekening parallel aan die van het toetsingsjaar.

De uiteindelijke toedelingsmatrices voor autoverkeer en openbaar vervoer, die in het basisjaar als resultaat van de toetsing tot stand komen, worden voor het prognosejaar verkregen, door de bij de toetsing gevonden correcties te verrekenen met de synthetische relatiematrices per vervoerwijze. Het bepalen van de routekeuze en de toedeling van de verplaatsingen aan de onderscheiden netwerken vindt plaats op dezelfde wijze als voor het basisjaar.

Modelinhoud 2009
Voor 2009 is uitgegaan van de gegevens over bevolking en arbeidsplaatsen zoals deze zijn aangeleverd door de gemeenten binnen Haaglanden. Voor het gebied daarbuiten is aansluiting gezocht bij de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat.

Modelinhoud 2020
De vulling van het Haaglandenmodel (2020) is gebaseerd op:
- Structuurvisie van de gemeente Den Haag: Den Haag Wereldstad aan Zee;
- Regionaal Structuurplan van het Stadsgewest Haaglanden;
- Voor het woningbouwprogramma in Den Haag het IPSO van 2011;
- Voor het buitengebied: NRM verkeers- en vervoermodel van Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland (modelversie 2.0).

Infrastructuur 2020
Ten opzichte van de huidige situatie de volgende infrastructurele elementen aan de netwerken toegevoegd:
- Treinennetwerk in overeenstemming met de in 2007 vigerende toekomstvisie;
- Invoering van VCP in de binnenstad van Den Haag;
- Haagweg/Rijswijkseweg als 2x1 profiel
- Een ongelijkvloerse kruising op Neherkade (Leeghwaterplein);
- A4 Delft-Schiedam;
- De Rijnlandroute;
- Agglonet (upgrade van het tramlijnennet met daarop aangepast buslijnennet);
- Speciale fietsverbindingen (viaducten of tunnels) over autosnelwegen te weten 3x over de A4, 1x over de A13 en 3x over de A12;
- A13/ A16.

De gebruikte versie van het verkeersmodel
Bij de berekeningen is uitgegaan van het model versie 3.4 dat sinds 2012 beschikbaar is met basisjaar 2009 en prognosejaar 2020. Voor deze studie is in dit model de Rotterdamsebaan gemodelleerd conform het Voorlopig

Ontwerp met een dubbele T-aansluiting. Vervolgens is de Rotterdamsebaan weer verwijderd uit het model om te komen tot een referentiesituatie in 2020 zonder Rotterdamsebaan.

Bijlage 2: Het verkeersmodel NRM

Inleiding

De voor de diverse fasen van het planproces bij RWS benodigde verkeerscijfers worden gegenereerd met verkeersmodellen. Deze modellen zijn deels gebaseerd op verkeerscijfers die verkregen zijn met behulp van meetlussen op het hoofdwegennet en op de overige wegen, maar de modeluitkomsten worden ook ten behoeve van lucht – en geluidsonderzoek nog aangevuld met gegevens die uit deze meetlussen afkomstig zijn – zoals de verdeling van het vrachtverkeer naar de categorieën licht en middelzwaar en zwaar, of de omrekening van een gemiddelde werkdag naar een gemiddelde weekdag.
De standaard werkwijze bij RWS is om het Nederlands Regionaal Model (NRM) te gebruiken voor het maken van verkeersprognoses.

Het Nieuw Regionaal Model (NRM)

Het NRM van RWS stelt mobiliteitsprognoses op voor het personenvervoer over de weg en voor de andere modaliteiten (trein, bus, tram of metro en langzaam verkeer). Met deze prognoses kan inzichtelijk worden gemaakt wat het effect van allerlei factoren zoals de omvang en leeftijdsopbouw van de bevolking, de ruimtelijke spreiding van wonen en werken, de economische ontwikkeling en de kwaliteit en kosten van de verschillende vervoerssystemen kan zijn op het toekomstige personenvervoer. Het NRM houdt wel rekening met ontwikkelingen in het goederenverkeer -.vrachtauto's leggen beslag op wegcapaciteit en hebben daarmee invloed op de reistijden ook voor het autoverkeer.
Het NRM is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten zoals infrastructurele maatregelen. Dat betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van de vraag of de infrastructuur moet worden aangelegd (of algemener: of de maatregel genomen moet worden) en van de vraag waar de infrastructuur moet worden aangelegd (of algemener: welke maatregel moet worden genomen).
Wat het NRM hiervoor in beeld brengt, is de samenhangende invloed van algemeen maatschappelijke en sociaal - demografische ontwikkelingen, beleid op het gebied van personenvervoer en specifieke veranderingen in het vervoer zelf. Daarmee is na berekeningen van het NRM antwoord te geven op zeer gelaagde vragen.

1 Invoer

Om tot zo'n prognose te komen, zijn die meetbare invloeden opgesplitst en ondergebracht in omgevings- en beleidsscenario's. Deze scenario's dienen als variabele input voor het NRM.
De omgevingsscenario's (onder andere van het Centraal Planbureau) laten zien wat de ontwikkelingen zullen zijn van de belangrijke demografische en sociaal-economische factoren. Gegevens met betrekking tot deze factoren worden ruimtelijk ingedeeld in een groot aantal zones, die geheel Nederland en het aangrenzende buitenland bestrijken. Met het NRM kan worden geraamd welke invloed deze ontwikkelingen op het personenvervoer kunnen krijgen.
Beleidsscenario's geven aan hoe mogelijk toekomstig beleid er uit zal zien – bijvoorbeeld welke wegverbreding onderwerp van studie is. Met het NRM wordt dan bepaald hoe het toekomstige beleid het verkeerssysteem, en dus ook het personenvervoer kan beïnvloeden. Bij een beleidsscenario kunnen we twee vormen onderscheiden. Allereerst is er de referentiesituatie; dat is toekomstige situatie zonder nieuw beleid. Het is gebruikelijk om in een dergelijk scenario alle beleidsmaatregelen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden op te nemen. De tweede vorm noemen we een beleidsoptie. Ten opzichte van het referentiescenario krijgt het scenario er dan een of meer beleidsmaatregelen bij. Het doel van de prognose is dan het te verwachten effect van deze specifieke maatregelen te schatten. Bijvoorbeeld wat een verhoogde benzineprijs zou betekenen voor het autogebruik – of wat de gevolgen voor bijvoorbeeld de verkeersafwikkeling of de luchtkwaliteit zijn van een wegverbreding.

Naast deze door beleid variabele input zijn natuurlijk de kenmerken van de verschillende vervoersmogelijkheden van belang. Hoeveel tijd kost het om de bestemming met de auto te bereiken of met de trein of bus? En: hoe vaak moet je overstappen als je met het openbaar vervoer reist; wat zijn de wachttijden vanaf de halte of het station? Een deel van deze kenmerken wordt overigens ook door het beleid beïnvloed : de reistijden met de auto hangen af van de beschikbare wegcapaciteit.

2 Werking van het NRM

De manier waarop het NRM de berekeningen uitvoert is gebaseerd op de zogeheten micro economische nutstheorie: huishoudens of personen kiezen dat alternatief dat voor hun het hoogste nut heeft. Daniel McFadden heeft voor het verder ontwikkelen van deze theorie tot het concept van *random utility models* (de klasse modellen waar het NRM toe behoort) in het jaar 2000 de Nobelprijs voor de economie gekregen.
Keuzes worden gemodelleerd op het niveau waarop ze worden gemaakt : autobezit bijvoorbeeld op het niveau van het huishouden, de beslissing wel of niet een verplaatsing te maken op het niveau van personen.
In het model kunnen wijzigingen optreden in routekeuze, de keuze van het vertrektijdstip (voor autobestuurders), vervoerwijzekeuze, bestemmingskeuze en in de keuze van het aantal verplaatsingen dat men maakt. Het laatste is bijvoorbeeld afhankelijk van de autobeschikbaarheid (die ook in het model wordt gemodelleerd). Door drukte op de weg veranderen de reistijden in het model, daardoor kunnen veranderingen optreden in de routekeuze, de keuze van het vertrektijdstip en uiteindelijk ook in de keuze van de vervoerwijze of de bestemming.
Het NRM is zoveel als mogelijk gebaseerd op waargenomen gedrag (kenteken enquêtes, CBS statistieken, verkeerstellingen e.d.).
Voor de doorvertaling van prognoses voor het goederenvervoer voor al de modaliteiten naar regionale prognoses van vrachtverkeer over de weg is de systematiek van het Regionaal Goederenvervoer Model ontwikkeld. De hoeveelheid vrachtverkeer in Nederland voor de onderscheiden relaties op landelijk niveau is daarvoor invoer – maar in het RGM vindt een regionale verbijzondering plaats die onder andere rekening houdt met de ruimtelijke verdeling van woningen en werkgelegenheid in de regio. Het resultaat van dit model wordt in de toedeling van het verkeer door het NRM meegenomen – het vrachtverkeer heeft dus ook invloed op de hoeveelheid congestie die het model voorspelt.
Belangrijk is verder dat het NRM een groeifactormodel is. Uit toepassing van het NRM voor een basisjaar en een prognosejaar worden groeifactoren afgeleid per dagdeel, per relatie, verplaatsingsmotief en vervoerwijze. Met gebruikmaking van al de beschikbare empirische gegevens (verkeerstellingen, het Mobiliteitsonderzoek Nederland en eventueel gehouden kentekenenquêtes)wordt voor het basisjaar het verplaatsingspatroon bepaald voor de verschillende dagdelen, vervoerwijzen en verplaatsingsmotieven. Door deze te combineren met de groeifactoren ontstaat het beeld voor het verplaatsingspatroon voor het prognosejaar. De autoverplaatsingen worden vervolgens toegedeeld aan het wegennetwerk.

Als gevolg van een wegverbreding kunnen er de volgende effecten optreden in het model :

- Doordat er minder congestie zal zijn na de maatregel omdat er meer wegcapaciteit beschikbaar is kunnen automobilisten die bij eerdere gelegenheid via een andere route waren gaan rijden nu weer over dit traject gaan rijden – dit resulteert in verkeersaantrekkende werking van het project. Overigens zou dit kunnen betekenen dat er minder verkeer zal rijden via de overige wegen.
- Doordat er minder congestie zal zijn na de maatregel zullen sommige automobilisten die voor of na de spits waren gaan rijden om de file te vermijden weer terug keren naar de spits – dit leidt niet tot meer autokilometers op het traject.
- Mogelijk waren er automobilisten die de file zo hinderlijk vonden dat ze gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer. Nu de file als gevolg van de verbreding vermindert zouden ze ervoor kunnen kiezen om weer met de auto te gaan rijden – dit leidt dus tot verkeersaantrekkende werking.
- Op de lange termijn, is het denkbaar dat de verbeterde bereikbaarheid die het gevolg is van de wegverbreding er toe zal leiden dat mensen bijvoorbeeld van baan veranderen waardoor hun woon – werk verkeer nu verloopt via het projecttracé..In het algemeen is er dan dus sprake van een keuze voor andere bestemmingen. Ook in die gevallen is er dus sprake van verkeersaantrekkende werking.

3 Uitvoer

Binnen het NRM zijn alle belangrijke vervoerwijzen en verplaatsingsmotieven onderscheiden: van autobestuurder tot buspassagier, en van woon-werkverkeer tot sociaalrecreatief vervoer. Voor al deze categorieën zijn aparte deelmodellen beschikbaar en er kunnen derhalve per categorie berekeningen worden uitgevoerd, bijvoorbeeld het aantal gemaakte reizen of kilometers per combinatie van vervoerwijze en motief.
Daarnaast is het autoverkeer van en naar de in het model onderscheiden zones per dagdeel (ochtendspits 7.00-9.00, avondspts 16.00-18.00 en de rest van het etmaal) toe te delen aan het autonetwerk. Zodoende kan een

tabel of een kaart de omvang van de stromen, de reistijden voor het autoverkeer of de optredende filehinder weergeven.

4 Kwaliteit van het model

De modellen binnen het NRM zijn voor wat betreft de gehanteerde methodes vrijwel gelijk aan die van het Landelijk Model Systeem verkeer en vervoer (LMS) dat voor toekomstverkenningen en het evalueren van strategische beleidsopties wordt gebruikt. Bij een NRM worden de modellen speciaal geschikt gemaakt voor toepassing in een regio, met een gedetailleerde gebiedsindeling en met gedetailleerde verkeers – en vervoernetwerken. Alle NRM's leveren samen een gedetailleerd landsdekkend beeld op.
Het LMS wordt niet alleen door AVV gebruikt maar ook door het CPB (bijvoorbeeld bij Lange termijn verkenningen) en het MNP/RIVM (bijvoorbeeld bij het doorrekenen van opties voor de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening).
De prognoses van het NRM zijn uiteraard zo nauwkeurig mogelijk. Maar zoals bij alle modellen is een bepaalde mate van onzekerheid onvermijdelijk – al was het maar omdat er behoorlijk veel onzekerheid is rondom de economische ontwikkelingen en de ontwikkelingen van de bevolking. Bovendien blijft elk model een vereenvoudiging van de werkelijkheid – bij de bouw van het NRM is onderzocht welke kenmerken van personen, huishoudens, hun omgeving of het verkeers – en vervoersysteem verklarend zijn voor het gedrag – er is echter geen garantie dat al de factoren die van invloed zijn in de modellen zijn opgenomen.
Het NRM is ontworpen om de verkeersbelastingen op het hoofdwegennetwerk zo goed mogelijk te kunnen voorspellen – zowel de gebiedsindeling (de "zones") als het netwerk (de wegen) zijn daartoe gedetailleerd opgenomen.

In 1996 is de kwaliteit van het LMS (het vrijwel identieke Landelijke Model Systeem) getoetst. Het instituut Transport Research Laboratory, gelieerd aan het Britse Ministerie van Transport, voerde een audit uit. De conclusie was dat het LMS volgens de laatste wetenschappelijke inzichten is gemaakt en dat de omvang van de effecten van een aantal maatregelen die het LMS voorspelt redelijk in lijn zijn met daaromtrent beschikbare kennis uit andere bronnen.

Bij de overgang naar een nieuw basisjaar worden de deelmodellen van het NRM en het LMS met statistische methoden geschat op basis van *waargenomen verplaatsingsgedrag* (die informatie is beschikbaar in het Mobiliteitsonderzoek Nederland).
Daarnaast wordt altijd *getoetst hoe goed het model in staat is de werkelijke ontwikkelingen te voorspellen.* Daarbij wordt met name gekeken naar de ontwikkelingen van de aantallen verplaatsingen en de afgelegde kilometrages voor de verschillende verplaatsingsmotieven en de verschillende vervoerwijzen. Eventuele verschillen leiden dan weer tot wijzigingen in de volgende versie van de modellen.
Recent is een in 1986 met het LMS gemaakte voorspelling voor het jaar 1996 vergeleken met de werkelijke ontwikkelingen in die periode. Na correctie voor de andere ontwikkelingen in de mobiliteit beïnvloedende factoren in de werkelijkheid dan destijds was verondersteld (bijvoorbeeld een andere ontwikkeling van de omvang van de bevolking) bleek de kwaliteit van de gemaakte voorspelling goed te zijn. Alleen de groei van het sociaal recreatieve verkeer werd door het model onderschat. Die constatering heeft geleid tot een nieuwe versies van het LMS (versie 7) en het Groeimodel van het NRM (OGM versie 4) waarin het inkomen als verklarende factor is meegenomen.
Een ander belangrijk kwaliteitsaspect is transparantie: het NRM is uitgebreid technisch gedocumenteerd.