Raadsbesluit 121

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 10 september 2013,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Wet Milieubeheer,

Besluit:

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

I. de zienswijze van JOVI Investments Business & Events Company II BV (RA 2013.609) niet ontvankelijk te verklaren

II. de overige zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ontvankelijk te verklaren.

III. de zienswijzen van RA 2013.365/394, RA 2013.390 in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, gegrond te verklaren.

IV. de zienswijzen van RA 2013.335, RA 2013.342, RA 2013.344, RA 2013.345, RA 2013.346, RA 2013.347, RA 2013.355, RA 2013.360, RA 2013.361, RA 2013.362, RA 2013.368, RA 2013.386, RA 2013.387, RA 2013.389, RA 2013.397, RA 2013.401, RA 2013.403, RA 2013.433, RA 2013.435, RA 2013.436, RA 2013.449, RA 2013.450, RA 2013.451, RA 2013.454, RA 2013.475, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren.

V. de zienswijzen van RA 2013.341, RA 2013.354, RA 2013.366, RA 2013.367, RA 2013.379, RA 2013.380, RA 2013.381, RA 2013.382, RA 2013.383, RA 2013.385, RA 2013.388, RA 2013.391, RA 2013.392, RA 2013.393, RA 2013.395, RA 2013.396, RA 2013.398, RA 2013.399, RA 2013.400, RA 2013.402, RA 2013.432, RA 2013.434, RA 2013.437, RA 2013.438, RA 2013.439, RA 2013.440, RA 2013.441, RA 2013.441, RA 2013.442, RA 2013.443 RA 2013.444, RA 2013.445, RA 2013.446, RA 2013.447, RA 2013.448, RA 2013.452, RA 2013.453, RA 2013.455, RA 2013.456, RA 2013.457, RA 2013.458, RA 2013.459, RA 2013.460, RA 2013.461, RA 2013.489 in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ongegrond te verklaren.

VI. tot herziening van de op het plangebied Rotterdamsebaan betrekking hebbende regelingen:
- Bestemmingsplan Leeuwendaal, vastgesteld op 25-06-1986;
- Bestemmingsplan West, vastgesteld op 29-11-1989;
- Bestemmingsplan Westvlietweg 1992, vastgesteld op 10-02-1992;
- Bestemmingsplan Hoornwijck, vastgesteld op 06-07-1995;
- Bestemmingsplan Cromvliet, vastgesteld op 28-10-1997;
- Bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid), vastgesteld op 01-10-2009;
- Beheersverordening Vlietzone, vastgesteld op 22-12-2011;
- Bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld op 25-11-2004;
- Bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld op 25-11-2004;

- Bestemmingsplan Binckhorst 1989, vastgesteld op 26-01-1989;
- Bestemmingsplan Binckhorst 1989, 1e herziening, vastgesteld op 06-06-1996;
- Parapluherziening uitwerkings-/wijzigingsbepalingen o.g.v. artikel 11 WRO, vastgesteld op 08-03-2007.
- Bestemmingsplan Parapluherziening Archeologie, vastgesteld op 25-09-2010.

VII. met in achtneming van de Nota van Beantwoording alsmede de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Rotterdamsebaan, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518. BP0235ZRotterdambn-40ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.0518. BP0235ZRotterdambn-ondergrond.dgn, en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

VIII. dat bij het bestemmingsplan voor Rotterdamsebaan geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

IX. de Nota van Beantwoording Rotterdamsebaan te doen laten komen aan de insprekers en de Commissie voor de milieueffectrapportage.

X. de in de aanbesteding te regelen maatregelen zoals genoemd in de tabellen 18.2 en 18.4 uit het MER Rotterdamsebaan op de nemen als gunningscriteria in de aanbesteding van de Rotterdamsebaan.

XI. indachtig het evaluatieprogramma, zoals in het MER Rotterdamsebaan verwoord, het MER te evalueren.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 17 oktober 2013.

De griffier.
Mr. H.L.G. Seuren

De voorzitter.
J.J. van Aartsen

Gemeente Den Haag

rv 121
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
DSO/2013.1031 STREKT TER VERVANGING
RIS 264198_ 13110

Voorstel van het college inzake vaststelling bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

INLEIDING
Bij raadsmededeling van 31 mei 2013 (rm 2013.131 - RIS 259503) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan toegezonden.

- *Begrenzing van het plangebied*

Het tracé loopt vanaf het knooppunt Ypenburg tot aan de aansluiting op de centrumring (Neherkade en de Binckhorstlaan-noord) 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 (tussen het huidige parkeerterrein van Drievliet en 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 en gaat de weg vanuit een verdiepte ligging naar maaiveld (over een lengte van circa 300 meter). In de Vlietzone bevinden zich ter plaatse van het beoogde tracé op dit moment onder andere het golfterrein Leeuwenbergh, parkeerplaats Familiepark Drievliet en naastgelegen weilanden. De tunnelmonden liggen op het terrein van de golfbaan. 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 en de Spoorboogweg sluit de Rotterdamsebaan aan op de Centrumring van Den Haag.

Behalve de gronden die direct deel uitmaken van de Rotterdamsebaan, zijn ook enkele nieuwe of vanwege de Rotterdamsebaan te herstructureren wegen onderdeel van dit bestemmingsplan (zoals de Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat). 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.

- *Aanleiding en doel*

Aanleiding
De gemeente Den Haag stelt om een aantal redenen een nieuw bestemmingsplan Rotterdamsebaan op.

De Centrale Zone van Den Haag is met circa 150.000 arbeidsplaatsen en 120.000 inwoners het belangrijkste economische en culturele centrum van Haaglanden. In deze zone, die zich uitstrekt van de Scheveningse kust via de binnenstad tot aan de A4, zijn vele nationale en internationale instellingen gevestigd, zoals ministeries, ambassades, het Internationaal Gerechtshof, grote kantoren etc. Voor het behouden van de economische (en culturele) vitaliteit van de Centrale Zone is het van groot belang dat deze goed bereikbaar is en blijft. 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 rijkssnelwegen 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 staan op de snelwegen rond Den Haag en op de toegangswegen van de Centrale Zone, illustreren dat.

De Rijkswegen worden intensief gebruikt door regionaal verkeer. De weefbewegingen op de snelwegen zorgen voor een onrustig verkeersbeeld, dat bijzonder gevoelig is voor filevorming. Dit manifesteert zich vooral rond het Prins Clausplein en op de Utrechtsebaan (A12). Via de Utrechtsebaan kan het autoverkeer het centrum bereiken.

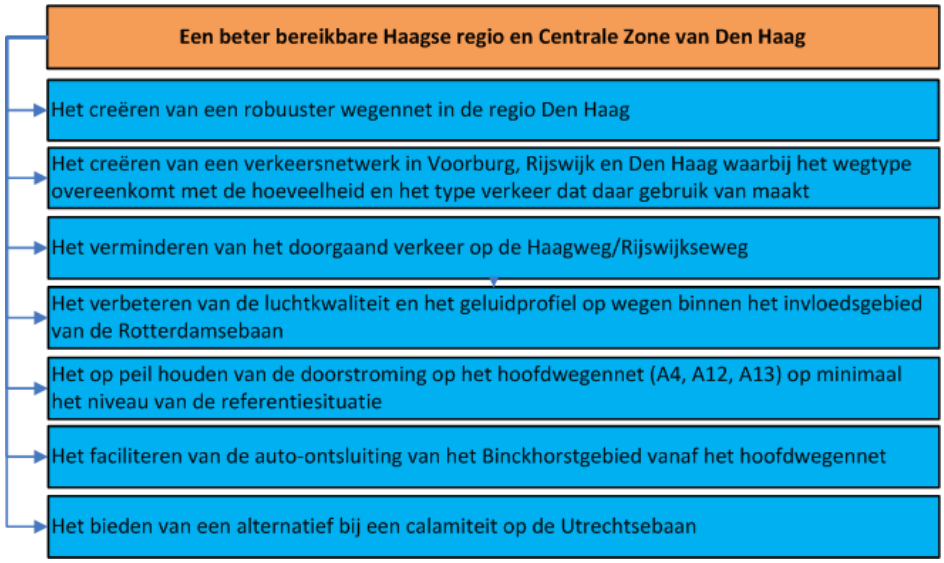
De grote verkeersstroom op één route (Utrechtsebaan) is slechts moeizaam te verwerken; dat is merkbaar op veel punten in de directe omgeving van de Utrechtsebaan. De concentratie van verkeer vergroot daarnaast de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem. Wanneer er een file op de Utrechtsebaan of op de A4 ter hoogte van Den Haag staat heeft dat grote gevolgen voor de overige wegen in en om Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Ook de aansluitingen tussen rijkswegennet en onderliggend wegennet kunnen op veel plaatsen het verkeer niet verwerken. Dat leidt vrijwel elke werkdag tot files en opstoppingen op het onderliggende wegennet, rond de Prinses Beatrixlaan en de Haagweg in Rijswijk, de N14 in Leidschendam-Voorburg, in de Binckhorst in Den Haag en op de wegen die aantakken op de Utrechtsebaan.

Doordat de stedelijke hoofdwegen onvoldoende capaciteit hebben, zoeken veel mensen een route naar de Centrale Zone via buurten en wegen die daarvoor niet zijn bedoeld. Dat gaat ten koste van de leefbaarheid in die buurten. Het doorgaande verkeer zorgt daar voor onveiligheid en extra geluidhinder en luchtverontreiniging.

Gelet op de huidige problemen, de autonome groei van de automobiliteit en gegeven de geplande en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in de Centrale Zone in de toekomst (2020/2030) is het, ondanks de inzet van extra openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement, noodzakelijk om de verkeersstructuur van de Haagse regio verder te versterken door de aanleg van extra infrastructuur van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet.

Doel
Het project Rotterdamsebaan betreft de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A13 en de Centrale Zone van Den Haag. Het project Rotterdamsebaan is gelegen in de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg en is bedoeld om de Haagse regio beter bereikbaar te maken voor autoverkeer. Automobilisten kunnen na de realisatie van de Rotterdamsebaan gebruik maken van een extra verbinding tussen de A4, A13 en het centrum van Den Haag. Dit biedt een alternatief voor huidige routes door Leidschendam-Voorburg, Rijswijk of de Utrechtsebaan (A12).

Met de Rotterdamsebaan streven de partijen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Stadsgewest Haaglanden en de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) tegelijk naar meer leefbaarheid langs de stedelijke doorgangsroutes en minder sluipverkeer door woonwijken. Het centrale doel van de Rotterdamsebaan is onder andere vastgelegd in het milieueffectrapport (MER) uit 2007, de Nota van Uitgangspunten in 2009 en de notitie Reikwijdte en Detailniveau in 2012.



- *Overige juridisch-planologische aspecten*

Om de Rotterdamsebaan, de Spoorboogweg, de Verlengde Melkwegstraat en bijbehorende functies te kunnen realiseren is een wijziging van enkele bestemmingsplannen nodig. Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan vervangt (gedeeltelijk) de bestemmingsplannen Leeuwendaal (vastgesteld 25 juni 1986), West (vastgesteld 29 november 1989), Westvlietweg 1992 (vastgesteld 10 februari 1992), Hoornwijck (vastgesteld 6 juli 1995), Cromvliet (vastgesteld 28 oktober 1997) en Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid) (vastgesteld 1 oktober 2009) en de beheersverordening Vlietzone (vastgesteld 22 december 2011).

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 Rotterdamsebaan (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, kent de gemeente Den Haag een aantal parapluherzieningen die op heel het gemeentelijke grondgebied van toepassing zijn en die door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied worden vervangen:
a. Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk.
b. Parapluherziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.
c. Parapluherziening Archeologie. De parapluherziening Archeologie (2010) heeft betrekking op gebieden met een vastgestelde archeologische waarde of archeologische verwachting. In dit plan is ter bescherming van archeologische waardevolle gebieden de dubbelbestemming ‘Waarde (archeologie)’ toegevoegd en zijn regels opgenomen die het mogelijk maken voorwaarden met betrekking tot archeologie te verbinden aan bouwvergunning.
d. Parapluherziening uitwerkings-/wijzigingsbepalingen o.g.v. art. 11 WRO (2007) heeft betrekking op oudere bestemmingsplannen waarbij zowel de gemeenteraad en / of het college van burgemeester en wethouders bevoegd waren om op grond van de oude WRO delen van het bestemmingsplan uit te werken te wijzigen.

- *Milieueffectrapportage*

Milieueffectrapportage ‘Verbetering bereikbaarheid Den Haag: extra verbinding Centrale Zone – Rijkswegennet (2005-2008)

De planvorming van de Rotterdamsebaan (toen nog bekend als Trekvliettracé) heeft zijn oorsprong in 1990. Toen werd een tweede verbinding, naast de Utrechtsebaan, tussen de A4/A13 en het centrum van Den Haag in het Verkeersplan Den Haag (1990) opgenomen. Tussen 1999 en 2005 heeft de Stadsregio Haaglanden diverse studies, zoals een ‘Nut en Noodzaakstudie’ en een ‘Variantenstudie’ uitgevoerd. Deze informatie is mede input geweest voor de opgestarte m.e.r.-procedure in 2005. In deze milieueffectrapportage zijn diverse locatiealternatieven onderzocht. Op 23 mei 2007 heeft de Stadsregio besloten om het alternatief ‘Noordelijke Boortunnel’ aan te wijzen als Voorkeursalternatief. Deze milieueffectrapportage en de bijbehorende Nota Voorkeursalternatief zijn beoordeeld door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). De Commissie m.e.r. onderschreef dat alle relevante informatie aanwezig was om een voorkeur voor de Noordelijke Boortunnel uit te spreken door bestuurders. Wel werd aanbevolen het ontwerp verder uit te werken, zodat het ook opgenomen kon worden in een bestemmingsplan of uitwerkingsplan.

De drie betrokken gemeenteraden hebben het Voorkeursalternatief, het MER en de Nota van Antwoord in het voorjaar van 2008 vastgesteld. Het Rijk heeft de keuze voor het Voorkeursalternatief bevestigd door het Trekvliettracé op te nemen in de MIRT-projectentabel (16 september 2008). Hier was een bijdrage van 225 miljoen euro aan gekoppeld, indien voldaan werd aan een aantal voorwaarden (de Voorwaardenbrief van 19 december 2008).

Tussen eind 2008 en eind 2009 is door de gemeente Den Haag, in samenwerking met Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, gewerkt aan de Nota van Uitgangspunten voor de Rotterdamsebaan. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad van Den Haag op 14 januari 2010. Tevens is in deze periode de naam van Trekvliettracé gewijzigd naar Rotterdamsebaan. Ten slotte is op 20 april 2010 het Schetsontwerp Rotterdamsebaan vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders van Den Haag. In dit document is de locatie van de tunnel definitief vastgelegd en is aangegeven dat voor de aansluiting bij knooppunt Ypenburg en de aansluiting in de Binckhorst op de Centrumring nog nadere analyses plaats moeten vinden.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2012)
Vervolgens is gewerkt aan schetsontwerpen voor het knooppunt Ypenburg, de inpassing in de Vlietzone en de aansluiting op de Centrumring. Om te komen tot een bestemmingsplan waar de Rotterdamsebaan in detail in vastgelegd kan worden is door de drie Colleges van B&W besloten deze m.e.r.-procedure op te starten die nodig is voor het op te stellen bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Als start van deze m.e.r.-procedure is een notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld en vrijgegeven. Een belangrijke bijlage bij deze notitie vormt het Trechteringsdocument. Hierin zijn de diverse varianten voor knooppunt Ypenburg, Vlietzone en de aansluiting op de Centrumring uitgebreid onderzocht. Hieruit is een Voorkeursvariant naar voren gekomen: de +300 meter met T-aansluiting. Deze Voorkeursvariant heeft een indirecte aansluiting op het hoofdwegennet bij knooppunt Ypenburg, een T-aansluiting op de Haagse Centrumring en een tunnellengte van circa 1.860 meter.

De notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument zijn vervolgens ter inzage gelegd waarop een ieder zienswijzen kon indienen. In totaal zijn 38 zienswijzen ingediend. Middels een Nota van Beantwoording is aangegeven hoe met elke zienswijzen wordt omgegaan. Ook heeft de Commissie m.e.r. een advies gegeven over de reikwijdte en het detailniveau van het uit te voeren (milieu)onderzoek in het MER. De Commissie m.e.r. heeft tevens aangegeven dat de trechtering richting de Voorkeursvariant op een navolgbare wijze is uitgevoerd.

Het Trechteringsdocument, de notitie Reikwijdte en Detailniveau met daarin de Voorkeursvariant, Nota van Beantwoording en de afwijkingen op de Nota van Uitgangspunten zijn in september 2012 vastgesteld door de drie gemeenteraden.

Milieueffectrapport
In het opgestelde MER Rotterdamsebaan is de Voorkeursvariant voor de (milieu)thema's: verkeer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, bodem, zettingen, water, ecologie, cultuurhistorie, archeologie, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en hinder tijdens aanleg gedetailleerd onderzocht op de (mogelijk) optredende effecten. Uit het MER komt naar voren dat de Voorkeursvariant in grote mate voldoet aan de geformuleerde doelstellingen. Ook blijkt uit het MER dat de Rotterdamsebaan ook op de lange termijn (er is ook gekeken naar de effecten in 2030 (sterke groei van het verkeer en realisatie van de MIRT-verkenning Haaglanden) en naar de effecten bij een dubbelstrooks weefvak op de A13) het verkeer kan verwerken.

Ten aanzien van de thema’s verkeer en externe veiligheid wordt (licht) positief gescoord. Voor de thema’s bodem, water, archeologie en ruimtelijke kwaliteit (score geldt alleen voor de Vlietzone) gelden licht negatieve scores. Deze licht negatieve effecten leiden niet tot overschrijding van de daarvoor gestelde normen. Voor het thema luchtkwaliteit gelden zowel licht positieve als negatieve scores. De effecten zijn positief langs de Haagweg/Rijswijkseweg en Maanweg, maar negatief bij de tunnelmonden en langs de centrumring (Neherkade en Lekstraat). Er wordt wel voldaan aan de gestelde normen voor luchtkwaliteit.

In het MER zijn diverse maatregelen opgenomen die (licht) negatieve scores verzachten dan wel kunnen omzetten naar een positieve score. De voorgestelde maatregelen hebben zowel een ruimtelijk- als een uitvoeringskarakter.
De maatregelen zijn daarom in het bestemmingsplan benoemd, maar zullen ook (deels) in de aanbestedingsprocedure, bijvoorbeeld als gunningscriteria of als randvoorwaarden meegenomen worden.

Gevolgen voor beleid
Uit het MER blijkt dat met de Voorkeursvariant wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van: mobiliteit, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur en bodem. Aan het gemeentelijk beleid voor water wordt ook voldaan, doordat de optimaliserende maatregelen getroffen gaan worden. Voor het klimaatbeleid geldt dat de Rotterdamsebaan hier deels aan voldoet. De Rotterdamsebaan als op zichzelf staand project leidt niet tot de verbetering van de CO_2 uitstoot. Er is ook geen sprake van een verslechtering.

Commissie voor de m.e.r.
De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aangegeven dat de essentiële informatie aanwezig is voor besluitvorming. De Commissie m.e.r. geeft aan dat het MER een uitgebreid en compleet beeld geeft van de milieugevolgen van de Rotterdamsebaan. Daaruit blijkt dat er na de realisatie van de Rotterdamsebaan nog steeds knelpunten blijven bestaan voor de leefomgeving maar dat deze knelpunten met mitigerende maatregelen, zoals stil asfalt (grotendeels) opgelost kunnen worden. De Commissie m.e.r. geeft aan dat in de toekomst de verkeersontwikkeling mogelijk kan leiden tot nieuwe knelpunten bij enkele kruisingen. De Commissie m.e.r. adviseert hierbij om de toekomstige ontwikkeling van het verkeer naar de tunnel te monitoren. De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van een verkeersmonitoringprogramma extra maatregelen achter de hand te overwegen om de toevoer van het verkeer in de toekomst te kunnen beperken en zo te voorkomen dat het verkeer in de toekomst in de tunnel stil komt te staan.

De Commissie m.e.r. heeft gedurende haar adviesperiode ook gevraagd om extra informatie te verschaffen over de gevolgen van de passage van de boortunnel van de aanwezige kleilagen. In een aanvullende memo (zie bijlage VIII van de Nota van Beantwoording) zijn deze aanvullende vragen beantwoord. Op basis van deze memo heeft de Commissie m.e.r. geconcludeerd dat bij een goed beheerst boorproces de kleilagen geen “extra” risico vormen met betrekking tot zettingen. Uit een in de memo gepresenteerde figuur met een doorsnede van het grondprofiel en de ligging van de tunnel blijkt bovendien, dat de aansnijding van de kleilaag voorbij de oostelijke kademuur van de Binckhorsthaven plaatsvindt.

Inspraakreacties
Zie beantwoording bij behandeling zienswijzen in de paragrafen hieronder.

Evaluatie MER
De Wet milieubeheer, artikel 7.39, schrijft voor dat de (milieu)gevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan dienen te worden onderzocht. Indien uit het onderzoek blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu zijn dan verwacht ten tijde van de besluitvorming, dan neemt bevoegd gezag indien naar zijn oordeel nodig de hem ter beschikking staande maatregelen om deze gevolgen te beperken of ongedaan te maken. Het MER beschrijft in paragraaf 19.2 ‘Monitoring’ wat er in welke fase van uitvoering dient te worden onderzocht om aan deze wettelijke verplichting inhoud te geven. Bij de evaluatie van het MER Rotterdamsebaan zal deze aanzet tot het evaluatieprogramma als leidraad worden gehanteerd.

PROCEDURE
- *Inspraakprocedure*
Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 28 mei 2013, RIS 259502, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden ter gelegenheid van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*
Op 3 juni 2013 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden, het Hoogheemraadschap van Delfland, de wijk- en belangenverenigingen en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 7 juni t/m 18 juli 2013 ter inzage gelegen. Het ontwerp-bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Op 17 juni 2013 is een informatiebijeenkomst gehouden. Hier zijn circa 200 belangstellenden verschenen.

Alvorens deze informatiebijeenkomst is reeds uitgebreid gesproken met bewoners en bedrijven. Dit heeft onder meer plaatsgevonden in een informatiebijeenkomst in april waar ook circa 200 belangstellenden verschenen. Ook zijn er twee werkgroepen (voor de thema's Lucht & Geluid en voor Ecologie) geformeerd en zijn voor de gebieden: Binckhorst, Tunnel en Vlietzoen drie aparte begeleidingscommissies ingesteld.

Het MER is in de drie gemeenten ter inzage gelegd. In Den Haag en Leidschendam-Voorburg tezamen met het ontwerp-bestemmingsplan voor het betreffende grondgebied. In Rijswijk is alleen het MER ter inzage gelegd.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp bestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0235ZRotterdambn-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN (Wro)

Reg-nr.	Indiener zienswijze
RA 2013.335	Vereniging Park Hoornwijck
RA 2013.341	HTM
RA 2013.342	Dhr. J. Kruyswijk en mevr. A.M. Kruyswijk – v.d. Heijden
RA 2013.344	Dhr./mevr. A.H.A.M. Meijer-Hogenboom
RA 2013.345	Dhr./mevr. M. Faber*i*
RA 2013.346	Mevr. M. Sikkens
RA 2013.347	Dhr. E. de Jong
RA 2013.354 / LDV-1	Indiener van raadsadres RA 2013.354/LDV-1
RA 2013.355	Mevr. Mr. S. Ozir
RA 2013.360	Mevr. L. Nijdam
RA 2013.361	Dhr./mevr. P. A. van der Horst
RA 2013.362	Anoniem
RA 2013.365/394 /LDV-2	Hoogheemraadschap Delfland
RA 2013.366	Dhr. M.A.J. Smitsloo
RA 2013.367	Dhr. K. van Ameijde
RA 2013.368	Dhr. K. van Ameijde en mevr. N. van Ameijde
LDV-3	A. Knuttel
RA 2013.379	Auto Haagstad b.v.
RA 2013.380	Pontmeyer
RA 2013.381	Mc Donald's Nederland b.v.
RA 2013.382	Solon advocaten
RA 2013.383	Stichting Bewonersorganisatie Archipel en Willemspark
RA 2013.384	Dhr./mevr. P.A.W. Verhoeven
RA 2013.385	Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh
RA 2013.386	Watersportvereniging De Vlietstreek, dhr. A.M. Harteveld, voorzitter
RA 2013.387	Familiepark Drievliet
RA 2013.388	Bewonersplatform Ypenburg, dhr. M. van Muijen, voorzitter
RA 2013.389	Binckubator, dhr. M. Venne
RA 2013.390	Tennet TSO B.V., dhr. D. Stufkens
RA 2013.391	Koninklijke BAM Groep n.v.
RA 2013.392	TLN, dhr. P.H.P. Sierat, algemeen directeur
RA 2013.393	Autobinck Vastgoed Nederland b.v.
RA 2013.395	Fietsersbond Haagse regio, dhr. W. Bianchi
RA 2013.396	Köhler Autoverhuur b.v.
RA 2013.397	Dhr. J.C. Verboon
RA 2013.398	Contentus b.v.
RA 2013.399	B. Kerkhof & Zn. b.v. en Autoschadeservice van Vreden Binckhorst b.v.
RA 2013.400	Stichting Meyvliet en buitenplaatsen, Prof. dhr. Ir. T.M. klapwijk, voorzitter

RA 2013.401	Dyckerhoff Basal Betonmortel b.v.
RA 2013.402	Verffabriek H. de Vos & Zn b.v.
RA 2013.403	Locatie Marketing en Management Company b.v.
RA 2013.432	Haags Milieucentrum
RA 2013.433	Dhr. T.M. Klapwijk en mevr. J. Klapwijk-Noort
RA 2013.434	Spuigroep b.v., Spuigroep Vastgoed b.v., Europcarverhuur b.v., Achilles Brandstoffen Maatschappij b.v. , Achilles Autolease b.v. en Boedelbak aanhangwagen verhuur b.v.
RA 2013.435	Dhr. P.H.J. van der Heem
RA 2013.436 / LDV-4	BEO Vastgoed Warmond b.v.
RA 2013.437	Multi Energy b.v., Markeur Beheer b.v., Markeur Holding b.v., Multirent b.v., Het Motorhuis, Het Autoschadehuis b.v.
RA 2013.438	Meeuwisse Nederland b.v.
RA 2013.439	Albema b.v.
RA 2013.440	Boele & Van Eesteren b.v., Dhr. P.A. van Hoeven, directeur
RA 2013.441	Moerkerk & Zandstra b.v.
RA 2013.442	Expoplus b.v.
RA 2013.443	Dhr. R.P. Rietdijk
RA 2013.444	Letterop Reclamemakers b.v.
RA 2013.445	Renpart Vastgoed Holding n.v.
LDV-5	Bewonerskring Park Leeuwenbergh
RA 2013.446	Maarseveen Bedrijfskleding & Producten b.v.
RA 2013.447	Maxy Nederland b.v. e.a.
RA 2013.448	Het bestuur van de Bedrijvenvereniging Laakhaven en Binckhorst
RA 2013.449 / LDV-6	Vereniging Houdt Vlietrand Groen, mevr. M. Velù
RA 2013.450	Dhr. M.W.J. Frima
RA 2013.451	Anoniem
RA 2013.452	Immorand b.v.
RA 2013.453	Dhr./mevr. J.C.M. Waldschmit, C. Waldschmit en H.J.L. Waldschmit
RA 2013.454 / LDV-7	Mevr. A. Douwes
RA 2013.455 / LDV-8	Stadsgewest Haaglanden
RA 2013.456	Vestam Den Haag b.v.
RA 2013.457	Bouwbedrijf Breumelhof b.v.
RA 2013.458	KPN n.v.
RA 2013.459	Ocean Consultants b.v.
RA 2013.460	Köhler Beheer b.v.
RA 2013.461	Merin b.v.
RA 2013.475 / LDV-9	Provincie Zuid-Holland
LDV-10	M.J.M. Peters
RA 2013.489	Aberdeen Asset Management Deutschland AG
RA 2013.609	JOVI Investments Business & Events Company II b.v.

In totaal zijn 83 zienswijzen ingediend waarvan 73 zienswijzen ingebracht bij de gemeente Den Haag en 10 bij de gemeente Leidschendam-Voorburg. Deze zijn weergegeven met de aanduiding LDV. Omdat 7 zienswijzen zowel bij Den Haag als bij Leidschendam-Voorburg zijn ingediend, zijn er 76 unieke zienswijzen ingediend. Het opstellen van de Nota van Beantwoording, welke onderdeel uitmaakt van het raadsvoorstel, is in nauwe samenwerking met de gemeente Leidschendam-Voorburg tot stand gekomen.

Ontvankelijkheid zienswijzen
De zienswijzen, met uitzondering van RA 2013.609, zijn tijdig ingekomen en voldoen derhalve aan de wettelijke vereisten. RA 2013.609 is niet tijdig ingekomen en is daarom niet ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen
De zienswijzen en beantwoording hiervan zijn opgenomen in een Nota van Beantwoording. Deze Nota van Beantwoording bestaat uit twee delen. In het eerste deel wordt algemene informatie over de ter inzage legging en het aantal binnengekomen zienswijzen weergegeven. In dit deel zijn ook diverse passages opgenomen die een antwoord geven op vragen die door meerdere indieners van zienswijzen zijn gesteld.

Sommige van deze passages verwijzen naar de bijlagen waarin uitgebreide notities zijn opgenomen omtrent enkele thema's, bijvoorbeeld ten aanzien van de bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de aanlegperiode.

In het tweede deel van de Nota van Beantwoording zijn alle zienswijzen afzonderlijk weergegeven en beantwoord. Hierbij is bij de beantwoording aangegeven of de ingediende zienswijze leidt tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

In dit raadsvoorstel zijn in de paragraaf 'Staat van wijzigingen' de diverse wijzigingen opgenomen die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen. Deze wijzigingen hebben betrekking op de digitale verbeelding (plankaart), de regels en de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn in de paragraaf 'Ambtshalve wijzigingen' de wijzigingen opgenomen die door de gemeente Den Haag zelf zijn opgenomen in de digitale verbeelding, regels en/of toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan.

~~ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID~~

~~De gemeenteraad stelt op grond van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel 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 horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte 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 € 565 miljoen (bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2013) . De kosten zijn als volgt opgebouwd:~~

~~Bouwkosten~~	~~€ 481 miljoen~~
~~Vastgoedkosten~~	~~€ 65 miljoen~~
~~Risicoreservering~~	~~€ 19 miljoen~~
~~Totaal~~	~~€ 565 miljoen~~

~~De bouwkosten bestaan uit onder meer de daadwerkelijke bouw- en engineeringskosten, de kosten van de projectorganisatie en bijkomende kosten zoals de verplaatsing en aanleg van kabels en leidingen en leges.~~

De vastgoedkosten bestaan uit onder meer de verwervingskosten en de kosten van tijdelijk beheer, bouwrijp maken, planschade, nadeelcompensatie en tijdelijke voorzieningen.

Om de risico's ten aanzien van de kosten, opbrengsten en planning in beeld te krijgen is in opdracht van de projectorganisatie Rotterdamsebaan door een onafhankelijk bureau een integrale risicoanalyse uitgevoerd. Aan de hand daarvan is een risicoreservering getroffen. Onderdeel van die risicoreservering is de raming van vergoedingen voor planschade en nadeelcompensatie. De met planschadevergoedingen en nadeelcompensatie gepaard gaande kosten zijn dus gedekt binnen het totaalbedrag van € 565 miljoen.

De opbouw van de dekking van de kostenraming is nader te specificeren in:

Partij	**Bedrag (€ x mln.) excl. BTW**
Gemeente Den Haag	160,5
Stadsgewest Haaglanden	160,5
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	252,0
Totaal	**573,0**

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 € 252,0 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 2017-2023. 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.

Historische kosten
Bij raadsbesluit (RIS251372/DSO/2012.700) is er door de raad van de gemeente Den Haag reeds een besluit genomen voor de voorbereidingskosten van € 29,0 mln. Tot en met einde maart 2013 zijn op dit voorbereidingskrediet een bedrag van € 18,72 mln. aan kosten verantwoord. Voor de reeds gerealiseerde kosten wordt jaarlijkse door de Gemeentelijke Accountants Dienst (GAD) een verklaring afgegeven. De gerealiseerde voorbereidingskosten kosten maken integraal deel uit van de begroting van € 565,0 mln.

Vastgoedraming
Separaat en gelijktijdig met dit raadsvoorstel ligt een voorstel voor aan de raad inzake de aankopen van onroerend goed ten dele bestemd voor de realisatie van de Rotterdamsebaan om het verwervingstraject te kunnen starten en de gronden tijdig vrij te spelen voor de uitvoering van het project Rotterdamsebaan. De eerder gepresenteerde vastgoedraming (vertrouwelijk) is per saldo ongewijzigd en daarmee zijn de eerder

gereserveerde middelen door de gemeente (RGP) en het Stadsgewest Haaglanden (HOV) ook hier toereikend.

De kosten (€ 50 mln.) voor het deel van de aan te kopen onroerende goederen dat fysiek is benodigd voor de aanleg van het Rotterdamsebaantracé maken integraal deel uit van de begroting van € 565 mln. Kortheidshalve wordt inzake dit onderwerp ook verwezen naar de brief van de wethouder van Verkeer, Binckhorst en Vlietzone, kenmerk DSO/2012.1104 van 31 augustus 2012 (RIS251562).

Beheerkosten

Met het raadsbesluit van 20 september 2012 is vastgesteld hoe met de toekomstige beheerkosten voor de Rotterdamsebaan wordt omgegaan. Bij de Programmabegroting 2017-2020 worden de beheer en onderhoudskosten voor het eerst zichtbaar in de jaarschijven van de meerjarenbegroting. Met het oog op de voorgestelde contracteringstrategie is de raming van de beheerkosten geactualiseerd. Er is aansluiting gemaakt met de voorgenomen contractvorm, waarbij de kosten van het verticaal beheer van slagboom tot slagboom inzichtelijk zijn gemaakt. De kosten die onderdeel uit gaan maken van het ECm contract betreffen de kosten voor het verticaal beheer van slagboom tot slagboom, exclusief de apparaatskosten voor bewaking en bediening, die bij de gemeente Den Haag blijven. De gezamenlijke jaarlijkse beheerkosten (maaiveld en Vertikaal Beheer) zijn geraamd op € 5 mln., gebaseerd op prijspeil 2013 en passend bij het stadium waarin het ontwerp zich thans bevindt.

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

- Op de verbeelding is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie (WR-A) weggevallen en deze wordt alsnog opgenomen in de Vlietzone en in de Binckhorst op basis van de aangeleverde archeologische gegevens.
- Op de verbeelding wordt de strook met de bestemming Recreatie (R) tussen het parkeerterrein van Drievliet (bestemming Verkeer-Verblijfsgebied 1) en de golfbaan (bestemming Sport) gewijzigd in de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied 1 (V-VB1). (zie bijgevoegde uitsnede uit de Verbeelding).



- Op de verbeelding wordt in het verlengde van de aanduiding "tunnel" (tu) binnen de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (V-HO) in de Vlietzone zuidelijke richting de aanduiding "specifieke vorm

van verkeer - tunnelbak" (sv-tb) opgenomen ter plaatse van de ligging van de tunnelbak volgens het ontwerp.

- Op de verbeelding wordt in het verlengde van de aanduiding "tunnel" (tu) binnen de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg (V-HO) in de Binckhorst vanaf de Zonweg de aanduiding "specifieke vorm van verkeer – tunnelbak" (sv-tb) opgenomen ter plaatse van de ligging van de tunnelbak volgens het ontwerp.
- Op de verbeelding wordt in de Vlietzone in de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied 1 (V-VB1) de functie aanduiding "brug" (br) opgenomen.
- Op de verbeelding wordt in de Vlietzone in de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied 1 (V-VB1) de bouwaanduiding (ond) opgenomen.
- Op de verbeelding wordt het zoekgebied voor het dienstengebouw aangepast. Hiertoe wordt de begrenzing van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw" (sv-dg) aangepast.
- Op de verbeelding wordt de begrenzing van de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg (V-HO) aangepast op basis van aanwezige en in acht te nemen kadastrale grenzen. Het betreffen percelen in de Binckhorst en deze hebben de volgende kadastrale nummers GVH32 AP : 1683, 1528, 1857, 1858, 1554, 1555, 1556, 1557, 1576, 1577, 1636, 1639, 1548, 1549, 1486, 1487, 1419, 1229, 1387, 1426, 1631, 1781, 1639 en 1759. Daarnaast een aantal correcties op het ontwerp waarbij de plangrens minimaal wordt teruggelegd en of aangepast ter plaatse van de onderdoorgang spoorviaduct (Binck 36), de Zonweg, de Plutostraat, aansluiting Saturnusstraat - Regulusweg en ter plaatse van Meeuwisse aan de Mercuriusweg waarin onderscheidt wordt gemaakt tussen Hoofdverkeersweg (V-HO) en Verkeer verblijfgebied (V-VB1).
- Op de verbeelding wordt ter plaatse van de Binckhorstlaan de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (V-HO) ter plaatse van de bestemming V-HO en V-VB1 aangeduid met gemarkeerde dikke lijnen (OV-reservering) vervangen door de bestemming V-VB1 waarbij de dikke markeringslijnen zullen worden verwijderd.
- Op de verbeelding is in de legenda de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied (V-VB) weergegeven, deze bestemming komt niet voor en wordt uit de legenda verwijderd.

Regels

- In artikel 1 lid 92 wordt de definitie parkeervoorziening vervangen door "een gebouwde of ongebouwde voorziening bestemd voor het al dan niet tijdelijk en al dan niet tegen betaling parkeren van motorvoertuigen en/of motoren en (brom)fietsen, zoals (een) parkeervak(ken), parkeerterrein, parkeergarage, parkeerkelder, parkeerdek of autobox.
- In artikel 13, lid 2 onder 2 sub a. wordt de hoogte gewijzigd van 18 m in 22 meter.
- De in artikel 16 - Verkeer - Hoofdverkeersweg lid 1 onder j opgenomen verwijzing naar de aanduiding wordt gewijzigd van "de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstengebouw (sv-dienstgebouw)" in "de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstengebouw" (sv-dg)" en vervolgens uit dit artikel verwijderd en opgenomen in artikel 19 Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) lid 1 onder j.
- In artikel 16 - Verkeer - Hoofdverkeersweg lid 1 wordt een sublid toegevoegd: kabels en leidingen.
- In artikel 17 lid 1 - Verkeer - Straat (V-STT) wordt toegevoegd: *c. 'voorzieningen voor openbaar vervoer;'*. Daarop volgende subleden worden omgenummerd.
- Uit artikel 18 - Verkeer - Verblijfsgebied lid 1 wordt verwijderd: f. speeltoestellen.
- In artikel 19 lid 1 worden de subleden f. en g. toegevoegd: *'f. voorzieningen voor openbaar vervoer; g. buurtontsluitingswegen.'* Daarop volgende subleden worden omgenummerd.
- In artikel 19 lid 1 wordt sublid h de zin "ter plaatse van de aanduiding "parkeren" (p) is een parkeervoorziening toegestaan" vervangen in "ter plaatse van de aanduiding "parkeren" (p) is uitsluitend een parkeervoorziening toegestaan ten behoeve van de bezoekers van het nabijgelegen perceel met de bestemming Cultuur en Ontspanning (Drievliet).
- In artikel 19 lid 1 wordt aan de laatste zin "een en ander…" na "water", "waterberging" toegevoegd.
- In artikel 19, lid 2 onder 1 sub a wordt de tekst " … functie aanduiding "tunnel" (tu)" vervangen door "functieaanduidingen "tunnel" (tu) en "specifieke vorm van verkeer - onderdoorgang" (sv-ond)" In artikel 19, lid 2 onder 1 sub a. wordt aan de tekst "… bouwwerken geen gebouwen …" het woord "zijnde" toegevoegd;
- In artikel 33 lid 2 onder b, de tekst "van de samenvallende bestemmingen, geen bouwwerken toestaan" wijzigen in "van de samenvallende bestemmingen, geen nieuwe bouwwerken toestaan".

- In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de zin vervangen door "*het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de verkeerstunnel en nadat ter zake advies is ingewonnen van de beheersinstantie van de tunnel"*
- In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de eerste zin geletterd met "a" de volgende zin "b" toegevoegd:
  "*b. In de beoordeling van voorgaand advies onder a dient bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken".*
- In artikel 38 lid 3 de tekst "de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde" wijzigen in "de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, voor zover niet aanwezig of vergund ten tijde van de ter visie legging van dit plan".
- In artikel 40 overige regels worden in lid 1 onder 1 in de tabel de kolommen Groen – Park, Maatschappelijk, Recreatie – Verblijfsrecreatie, Verkeer, Verkeer – Verblijfsgebied, Wonen en Waarde – Beschermd Stads- en Dorpgsgezicht verwijderd.
- Artikelen 10 Maatschappelijk, 12 Recreatie – Volkstuin, 14 Tuin, 15 Verkeer, 18 Verkeer – Verblijfsgebied, 22 Wonen, 28 Waarde – Archeologie 1, 29 Waarde – Archeologie 2, 30 Waarde – Archeologie 5 en 31 Waarde – Cultuurhistorie komen niet voor in het plangebied van de gemeente Den Haag en worden in zijn geheel verwijderd de overige bestemmingen worden hernummerd.

Toelichting
- In hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan wordt in de achtste alinea in de eerste zin ´1995´ vervangen door *´1990´*.
- In hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan wordt in de achtste alinea de tweede zin aan het einde aangevuld met *´: de Rotterdamsebaan*.'
- De laatste zin van de eerste alinea in hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan wordt verwijderd. Het betreft de tekst: Bovendien moet de Rotterdamsebaan zorgen voor minder sluipverkeer door de woonwijken.
- In hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan, tweede alinea wordt de zin ´De uitgangspunten vormden de basis voor het verdere ontwerpproces.´ vervangen door: *´Deze uitgangspunten vormden de basis voor het verdere ontwerpproces. Vervolgens is in 2012 door de drie gemeenteraden een Voorkeursvariant vastgesteld op basis van onderzoek in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument.´*
- In Hoofdstuk 1.2 Ligging plangebied wordt de tekst enigszins aangepast met verduidelijkende teksten. De definitieve tekst wordt (gewijzigde teksten zijn cursief gemarkeerd): 'Op onderstaande kaart wordt de ligging van de Rotterdamsebaan weergegeven. Het tracé loopt vanaf het knooppunt Ypenburg tot aan de *aansluiting op de centrumring (Neherkade en de Binckhorstlaan-noord)* 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 (*tussen het huidige parkeerterrein van Drievliet en* 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 *gaat de weg vanuit een verdiepte ligging naar maaiveld (over een lengte van circa 300 meter)*. In de Vlietzone bevinden zich ter plaatse van het beoogde tracé op dit moment onder andere het golfterrein Leeuwenbergh, parkeerplaats *Familiepark* Drievliet en naastgelegen weilanden. De tunnelmonden liggen op het terrein van de golfbaan. 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 *en de Spoorboogweg* sluit de *Rotterdamsebaan* aan op de Centrumring van Den Haag.'
- In Hoofdstuk 1.2 Ligging plangebied wordt de figuur van het Schetsontwerp (p.8) vervangen door een nieuwe figuur met daarop het definitieve schetsontwerp (zie bijlage 1).
- In het bijschrift bij de figuur van het Schetsontwerp (p.8) wordt de tekst 'Trekvlietbrug (Neherkade)' vervangen door '*Centrumring*'.

- In hoofdstuk 1.2 Ligging plangebied wordt de tekst (onder het figuur Schetsontwerp) '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' aangevuld met: '*(zoals de Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat)'*.
- In hoofdstuk 1.3 Doel van het bestemmingsplan wordt de beschrijving van de doelstellingen aangepast, waarbij onder het eerste punt in de eerste zin achter '… door middel van een tracé' '*inclusief boortunnel*' wordt toegevoegd.
- De overige zinnen onder het eerste punt van de doelstellingen in hoofdstuk 1.3 Doel van het bestemmingsplan worden als volgt gewijzigd (cursief gedrukte tekst is gewijzigd): 'De weg wordt met name aangelegd voor het verkeer van en naar Rotterdam en om het netwerk rondom Den Haag robuuster te maken *en de leefbaarheid langs bestaande doorgaande routes (zoals de Haagweg/Rijswijkseweg) te verbeteren*. Verder bestaat de Rotterdamsebaan uit infrastructuur *in de Binckhorst te weten: de Spoorboogweg en de Verlengde Regulusweg'*.
- In hoofdstuk 1.3 Doel van het bestemmingsplan is de tekst onder punt 2 gewijzigd. De eerdere tekst luidde: '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.' Deze is vervangen door *'Doorvertaling van de gekozen voorkeursvariant ten behoeve van de Rotterdamsebaan in een juridisch-planologisch kader*.'
- Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen in hoofdstuk 1.4 Vigerende bestemmingen. Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen 1.4 Vigerende bestemmingen aanvullen met:

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
Paraplubestemmingsplan archeologie	25 september 2010	17 december 2010 (onherroepelijk)

- In hoofdstuk 1.5 Planvorming Rotterdamsebaan wordt aan de vierde alinea na de laatste zin de zin toegevoegd: 'Deze verkenning is afgesloten met de vaststelling van de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers in 2012.'
- De vijfde en zesde alinea in hoofdstuk 1.5 Planvorming Rotterdamsebaan worden vervangen door de volgende tekst: '*De planvorming van de Rotterdamsebaan is ondertussen verder gegaan met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten in 2010 en het trechteren van diverse varianten op het gekozen Voorkeursalternatief (de Noordelijke Boortunnel) in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument. Hieruit is de variant +300 meter met T-aansluitingen als Voorkeursvariant uit naar voren gekomen. Deze is in augustus 2012 door de colleges van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg vastgesteld. In september en oktober 2012 vond de definitieve besluitvorming over Voorkeursvariant in de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk plaats. Daarna werd gestart met gedetailleerd onderzoek naar deze Voorkeursvariant door het opstellen van het MER. In juni 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu aangegeven de subsidiebeschikking te verlenen. Hierbij is het bedrag verhoogd tot 295 miljoen (inclusief BTW).*'
- In hoofdstuk 2.3.1.1 Bebouwingsstructuur (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt achter de laatste zin van de tweede alinea de volgende tekst aangevuld: '*Beide landgoederen hebben ook een zichtlijn en blikveld*.'
- In hoofdstuk 2.3.1.1 Bebouwingsstructuur (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt in de vierde alinea na de zin 'Hoekenburg heeft een zichtlijn die direct is gerelateerd aan de inpassing van de Rotterdamsebaan.' de volgende tekst toegevoegd: *'Ten slotte is in Rijswijk ook Huize Zuidhoorn aanwezig. Dit huis met boerderij is een gemeentelijk monument. Huize Zuidhoorn heeft geen landgoedbiotoop, zichtlijnen en/of blikveld en valt buiten de invloedsfeer van de Rotterdamsebaan*.'

- In hoofdstuk 2.3.1.1 (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt in de vijfde alinea 'Zuidhoorn,' verwijderd.
- In hoofdstuk 2.3.1.5 Karakteristieke bebouwing wordt de tekst onder het tweede bolletje vervangen door '*Binckhorstlaan 249-251. De Fokker Terminal. In het pand heeft de Anthony Fokkerschool gezeten. Deze heeft haar activiteiten echter beëindigd in 1993. Sinds 2009 is het pand genaamd "Fokker Terminal". Hier is een grote hal aanwezig (de oude montagehal) van 35 bij 68 meter met een hoogte van 9 meter.*'
- In hoofdstuk 2.3.1.6 Landgoederen wordt tekst boven het plaatje toegevoegd: '*In deze paragraaf wordt de huidige functie van de landgoederen beschreven. In paragraaf 5.5 wordt de impact van de Rotterdamsebaan op de relevante landgoederen (die met een beschermde status en aanwezige zichtlijn en/of blikveld.*'
- In hoofdstuk 2.3.1.6. Landgoederen onder het kopje Interpretatie landgoedbiotopen in de Vlietzone uit de derde alinea wordt de tweede zin verwijderd: 'Wel rukken andere ontwikkelingen aan alle kanten op.'
- In hoofdstuk 2.4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsbeeld wordt onder het kopje Vlietzone het woord '*woningen*, ' toegevoegd in de derde zin tussen 'lagere bebouwing van' en 'bedrijventerreinen'.
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone de derde alinea aangevuld met '*woningen bij Park Hoornwijck en de*' tussen 'De Laan van Hoornwijck ontsluit de' en 'bedrijventerreinen Park Hoornwijck ….'
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone in de achtste alinea uit de eerste zin het gedeelte ' met een maximale capaciteit van circa 1000 voertuigen' verwijderd.
- In hoofdstuk 2.4.4 Water wordt onder het kopje Binckhorst de figuur vervangen door een nieuwe figuur (zie bijlage 2).
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen worden onder het kopje Vlietzone de laatste twee zinnen verwijderd. Het betreft de volgende tekst: 'Op een aantal tweelaagse woningen zijn dakopbouwen gerealiseerd. De woonbuurt Park Leeuwenbergh ligt net naast het plangebied.'
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen wordt onder het kopje Vlietzone de tekst aangevuld met een nieuwe eerste zin: '*Op Rijswijks grondgebied ligt Park Hoornwijck waar diverse woningen, onder andere langs de Molensloot aanwezig zijn.*'
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen wordt onder het kopje Binckhorst de tekst enigszins aangepast. De nieuwe tekst luidt (gewijzigde tekst is cursief gedrukt): '*Op de Binckhorst is* het wonen 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 *zijn ook woonboten aanwezig'*.
- In hoofdstuk 2.5.3 Kantoren, bedrijven en detailhandel onder het kopje Binckhorst wordt de tekst van de derde alinea aan het einde aangevuld met de zin: ' *Ook is de jachthaven WSV de Vlietstreek aanwezig'.*
- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone in de eerste zin het woord 'attractiepark' vervangen door '*Familiepark*'.
- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone de tweede zin verwijderen. ('Drievliet is een familiepretpark dat jaarlijks circa 350.000 bezoekers ontvangt, vooral uit de regio Den Haag.')
- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone in de derde zin het woord 'pretpark' vervangen door '*Familiepark*'.
- In hoofdstuk 2.5.7. Sport en recreatie de laatste zin onder het kopje Binckhorst aanvullen met ', *waar een actieve watersportvereniging aanwezig is*'.
- In hoofdstuk 3.3.2 Provinciaal beleid onder het kopje Vlietzone aan het einde van de eerste alinea toevoegen ('… op te stellen door de gemeente Den Haag'): '*in samenwerking met de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.*'
- In hoofdstuk 3.3.3 Regionaal beleid onder ad. 4. herstructurering en intensiever gebruik van het stedelijk gebied onder het kopje Vlietzone wordt de tekst na de tweede alinea aangevuld met de volgende tekst: *'Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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.*

~~*Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone vastgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.´*~~

- ~~Uit hoofdstuk 3.3.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020 onder het kopje Vlietzone de laatste alinea de laatste zin te verwijderen. (' Het perspectief als laatste grote ontwikkelingslocatie blijft onverkort overeind.')~~
- ~~Aan hoofdstuk 3.3.4.1. Structuurvisie Den Haag 2020 onder het kopje Vlietzone een laatste alinea toevoegen met de volgende tekst: '*Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone vastgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven*.'~~
- ~~In hoofdstuk 3.3.5.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 de volgende tekst verwijderen: '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.' En deze vervangen door: '*De structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012, bevat ook een uitvoeringsprogramma dat de hoofdlijnen van de planning van de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040 beschrijft. Nadrukkelijk gaat het niet om een blauwdrukplanning; het uitvoeringsprogramma geeft aan wanneer we welke maatregel willen inzetten en wat de indicatieve planning is van de uitvoering*.'~~
- ~~In hoofdstuk 3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag onder het kopje Vlietzone de eerste zin verwijderen ('In de Vlietzone is het huidige woningaantal gering') en vervangen door *'De Vlietzone wordt in de Woonvisie aangeduid als een mix van een groenstedelijk en een stedelijk woonmilieu met als woonsfeer 'Relaxed wonen aan de stadsrand'.*~~
- ~~In hoofdstuk 3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag onder het kopje Vlietzone aan de tekst toevoegen (aan het einde): "*Er wordt op dit moment gewerkt aan een gebiedsperspectief A4/Vlietzone. Naast de behoefte om gebiedskwaliteiten te beschermen en versterken, blijft het gebied van belang als toekomstige locatie voor stedelijke ontwikkeling op lange termijn.*'~~
- ~~In hoofdstuk 3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag onder het kopje Binckhorst als eerste zin toevoegen: *'Dit deel van het plangebied is in de Woonvisie aangewezen voor binnenstedelijk transformatie gericht op realisatie van een gemengd modern milieu.'*~~
- ~~In hoofdstuk 4.5 Externe Veiligheid, tweede alinea wordt de laatste zin (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') vervangen door: '*Dit komt omdat het groepsrisico vrijwel volledig beïnvloed wordt door het vervoer van brandbare gassen (zie voor meer uitleg het Basisnet Weg) en niet door brandbare vloeistoffen*'.~~
- ~~In hoofdstuk 4.9.2 Referentiesituatie onder het kopje Oppervlaktewatersysteem in de eerste alinea in de zesde zin 'Vlierzone' vervangen door '*Vlietzone*'.~~
- ~~In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging in de tweede alinea onder de eerste tabel de vijfde zin ('Zie onderstaande tabel') aanvullen met de tekst: '*(de extra benodigde berging is anders dan in het MER en Achtergrondrapport Water is benoemd, hier is de rekensom verkeerd opgenomen)*'.~~
- ~~In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging in de tweede alinea onder de eerste tabel uit de zesde zin 'middels bermsloten / greppels' vervangen door '*via nieuw water*'.~~
- ~~In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging de tweede alinea onder de eerste tabel na de laatste zin aanvullen met de zin: '*Hierover wordt ook nader overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Delfland'.*~~
- ~~De figuur uit hoofdstuk 5.2.2 wordt vervangen door de figuur uit hoofdstuk 5.2.3.~~
- ~~In hoofdstuk 5.2.3 worden de figuren verwijderd. Hiervoor in de plaats wordt een figuur toegevoegd met de routes rond de aansluiting Laan van Hoornwijck~~
- ~~In hoofdstuk 5.2.3 Inpassing in de Vlietzone de vierde alinea de tweede zin tussen 'De Laan van Hoornwijck ontsluit de' en 'bedrijventerreinen …' aanvullen met '*woningen in Park Hoornwcijk en de*'~~
- ~~In hoofdstuk 5.2.3 wordt de zevende alinea ('Omdat er bij … ten goede') aangevuld met: "*Op dit moment wordt onderzocht of het mogelijk is een directe doorsteek te maken voor linksafslaand verkeer naar de Rotterdamsebaan*."~~

- In paragraaf 5.2.5 wordt de gehele tekst vervangen door de tekst uit Bijlage V van de Nota van Beantwoording (Parkeren in de Binckhorst).
- Uit paragraaf 5.3.2, tweede alinea wordt de laatste zin ('Om het aantal inritten en aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen te beperken wordt aan de westzijde een parallelweg aangelegd.') verwijderd.
- In hoofdstuk 5.6 Keuze en verantwoording van bestemmingen onder het kopje Maatregelen (niet te borgen in de Regels van dit bestemmingsplan) in de tabel bij het aspect Geluid de tekst in de eerste kolom 'Stil asfalt bij de Spoorboogweg en Lekstraat' vervangen door '*Stil asfalt bij de Spoorboogweg, Lekstraat en Westenburgstraat* '
- In hoofdstuk 5.7.2 Bestemmingsregels onder het kopje Artikel 5 Bedrijf onder punt 1, het eerste bolletje ´382´ vervangen door ´*362´*.
- In hoofdstuk 5.7.2 Bestemmingsregels onder het kopje Artikel 16 Verkeer - Hoofdverkeersweg, de op-een-na-laatste zin: "het aantal rijstroken … en weefvakken" wordt vervangen door "*Het totaal aantal rijstroken over beide richtingen bedraagt minimaal twee rijstroken, exclusief opstelvakken, afrijstroken en (op de rijkswegen) invoegstroken, uitvoegstroken en weefvakken, met uitzondering van de afrit van de A4*."
- In hoofdstuk 5.7.2 Bestemmingsregels onder het kopje Artikel 17 Verkeer - Straat, de eerste zin ' De Westvlietweg, de Laan van 's- Gravenmade en de Jan Thijssenweg hebben een gebiedsontsluitende functie en hebben derhalve de bestemming 'Verkeer - Straat' gekregen.' wordt vervangen door *'Straten met een gebiedsontsluitende functie, zoals de Westvlietweg, de Laan van 's- Gavenmade en de Melkwegstraat hebben de bestemming 'Verkeer - Straat' gekregen.'*
- In hoofdstuk 5.7 Toelichting op de regels worden in paragraaf 5.7.2 bestemmingsregels de beschrijvingen van de niet in de gemeente Den Haag voorkomende bestemmingen verwijderd. Het betreffen Artikelen 10 Maatschappelijk, 12 Recreatie - Volkstuin, 14 Tuin, 15 Verkeer, 18 Verkeer - Verblijfsgebied, 22 Wonen, 28 Waarde - Archeologie 1, 29 Waarde - Archeologie 2, 30 Waarde - Archeologie 5 en 31 Waarde – Cultuurhistorie. De overige bestemmingen worden hernummerd.
- In hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid wordt de tekst in zijn geheel vervangen door de volgende tekst: "**ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De gemeenteraad stelt op grond van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel 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 horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte 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 € 565 miljoen (bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2013) . De kosten zijn als volgt opgebouwd:

Bouwkosten	€ 481 miljoen
Vastgoedkosten	€ 65 miljoen
Risicoreservering	€ 19 miljoen
Totaal	€ 565 miljoen

De bouwkosten bestaan uit onder meer de daadwerkelijke bouw- en engineeringskosten, de kosten van de projectorganisatie en bijkomende kosten zoals de verplaatsing en aanleg van kabels en leidingen en leges.

De vastgoedkosten bestaan uit onder meer de verwervingskosten en de kosten van tijdelijk beheer, bouwrijp maken, planschade, nadeelcompensatie en tijdelijke voorzieningen.

Om de risico's ten aanzien van de kosten, opbrengsten en planning in beeld te krijgen is in opdracht van de projectorganisatie Rotterdamsebaan door een onafhankelijk bureau een integrale risicoanalyse uitgevoerd. Aan de hand daarvan is een risicoreservering getroffen. Onderdeel van die risicoreservering is de raming van vergoedingen voor planschade en nadeelcompensatie. De met planschadevergoedingen en nadeelcompensatie gepaard gaande kosten zijn dus gedekt binnen het totaalbedrag van € 565 miljoen.

De opbouw van de dekking van de kostenraming is nader te specificeren in:

Partij	**Bedrag (€ x mln.) excl. BTW**
Gemeente Den Haag	160,5
Stadsgewest Haaglanden	160,5
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	252,0
Totaal	**573,0**

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 € 252,0 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 2017-2023. 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.

Historische kosten
Bij raadsbesluit (RIS251372/DSO/2012.700) is er door de raad van de gemeente Den Haag reeds een besluit genomen voor de voorbereidingskosten van € 29,0 mln. Tot en met einde maart 2013 zijn op dit voorbereidingskrediet een bedrag van € 18,72 mln. aan kosten verantwoord.

~~Voor de reeds gerealiseerde kosten wordt jaarlijkse door de Gemeentelijke Accountants Dienst (GAD) een verklaring afgegeven. De gerealiseerde voorbereidingskosten maken integraal deel uit van de begroting van € 565,0 mln.~~

~~Vastgoedraming~~
~~Separaat en gelijktijdig met dit raadsvoorstel ligt een voorstel voor aan de raad inzake de aankopen van onroerend goed -ten dele bestemd voor de realisatie van de Rotterdamsebaan- om het verwervingstraject te kunnen starten en de gronden tijdig vrij te spelen voor de uitvoering van het project Rotterdamsebaan. De eerder gepresenteerde vastgoedraming (vertrouwelijk) is per saldo ongewijzigd en daarmee zijn de eerder gereserveerde middelen door de gemeente (RGP) en het Stadsgewest Haaglanden (HOV) ook hier toereikend.~~

~~De kosten (€ 50 mln.) voor het deel van de aan te kopen onroerende goederen dat fysiek is benodigd voor de aanleg van het Rotterdamsebaantracé maken integraal deel uit van de begroting van € 565 mln.~~
~~Kortheidshalve wordt inzake dit onderwerp ook verwezen naar de brief van de wethouder van Verkeer, Binckhorst en Vlietzone, kenmerk DSO/2012.1104 van 31 augustus 2012 (RIS251562).~~

~~Beheerkosten~~
~~Met het raadsbesluit van 20 september 2012 is vastgesteld hoe met de toekomstige beheerkosten voor de Rotterdamsebaan wordt omgegaan. Bij de Programmabegroting 2017-2020 worden de beheer en onderhoudskosten voor het eerst zichtbaar in de jaarschijven van de meerjarenbegroting. Met het oog op de voorgestelde contracteringstrategie is de raming van de beheerkosten geactualiseerd. Er is aansluiting gemaakt met de voorgenomen contractvorm, waarbij de kosten van het verticaal beheer van slagboom tot slagboom inzichtelijk zijn gemaakt. De kosten die onderdeel uit gaan maken van het ECm contract betreffen de kosten voor het verticaal beheer van slagboom tot slagboom, exclusief de apparaatskosten voor bewaking en bediening, die bij de gemeente Den Haag blijven.~~
~~De gezamenlijke jaarlijkse beheerkosten (maaiveld en Vertikaal Beheer) zijn geraamd op € 5 mln., gebaseerd op prijspeil 2013 en passend bij het stadium waarin het ontwerp zich thans bevindt.~~"

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Digitale verbeelding

A. Wijzigingen op basis van de ingebrachte zienswijzen:

- Op de verbeelding wordt ter plaatse van Knooppunt Ypenburg de daar aanwezige waterkering aangegeven met de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" (WS-WK)
- Op de verbeelding wordt de Molensloot geheel bestemd met de enkelbestemming Water (WA).
- Op de verbeelding wordt een zoekgebied voor een tunnel/brug over de Rotterdamsebaan van en naar het parkeerterrein van Drievliet toegevoegd.
- Op de digitale verbeelding wordt voor het entree gebouw van Drievliet (bestemming Cultuur en Ontspanning) een apart bouwvlak opgenomen. De goot en nokhoogte van de zijgebouwen worden op respectievelijk 4 m en 6 m vastgelegd door middel van de aanduiding goot- en nokhoogte op de verbeelding. Op dezelfde wijze zullen de goot- en nokhoogte van het hoofdgebouw op 7 m en 1~~1~~ m worden vastgelegd.
- Aan het perceel Saturnusstraat 20, kadastraal bekend GVH32 AP 01355 en GVH32 AP 01357 wordt met uitzondering van de reeds toegekende bestemming Verkeer – Straat (V-STT) de bestemming bedrijf (B) toegekend.
- Op beide kadastrale percelen (GVH32 AP 01355 en GVH32 AP 01357) wordt op de verbeelding tevens de gebiedsaanduiding Wro – Zone – Wijzigingsgebied 3 opgenomen. Dit gebied loopt vanaf de bestemming Verkeer – Straat (V-STT) richting het oosten tot aan de perceelgrens richting het Maanplein.
- Op de verbeelding wordt de reststrook met de bestemming Recreatie (R) gewijzigd in Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) en opname van de functie aanduiding parkeerterrein (p). (zie ook uitsnede plankaart onder Ambtshalve wijzigingen Digitale Verbeelding).
- Op de verbeelding wordt de gebiedsaanduiding "Geluidzone - industrie" opgenomen conform de geluidszonering die geldt voor de betoncentrale.

- Op de verbeelding wordt de dubbel bestemming Waarde – Ecologie (WR-E) uitgebreid, waarbij het ook van toepassing wordt op het perceel kadastraal bekend GVH41 BB 01444.
- Op de verbeelding wordt de dubbelbestemming Waarde - Ecologie (WR-E) uitgebreid, waarbij de dubbelbestemming geheel over de bestemming Agrarisch - 1 (A-1) wordt gelegd en gedeeltelijk over de bestemming Sport (S) conform de beheersverordening Vlietzone, 22 december 2011, rv 162.
- Op de verbeelding wordt de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning zodanig aangepast dat deze dubbelbestemming buiten het kadastrale perceel GVH32 AP 01412 komt te liggen.
- Op de verbeelding worden de kanteldijken weergegeven door middel van de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering (WS-SK)

B. Ambtshalve wijzigingen:

- Op de verbeelding is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie (WR-A) weggevallen en deze wordt alsnog opgenomen in de Vlietzone en in de Binckhorst op basis van de aangeleverde archeologische gegevens.
- Op de verbeelding wordt de strook met de bestemming Recreatie (R) tussen het parkeerterrein van Drievliet (bestemming Verkeer-Verblijfsgebied 1) en de golfbaan (bestemming Sport) gewijzigd in de bestemming Verkeer -Verblijfsgebied 1 (V-VB1). (zie bijgevoegde uitsnede uit de Verbeelding).



- Op de verbeelding wordt in het verlengde van de aanduiding "tunnel" (tu) binnen de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (V-HO) in de Vlietzone zuidelijke richting de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tunnelbak" (sv-tb) opgenomen ter plaatse van de ligging van de tunnelbak volgens het ontwerp.
- Op de verbeelding wordt in het verlengde van de aanduiding “tunnel” (tu) binnen de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg (V-HO) in de Binckhorst vanaf de Zonweg de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – tunnelbak” (sv-tb) opgenomen ter plaatse van de ligging van de tunnelbak volgens het ontwerp.
- Op de verbeelding wordt in de Vlietzone in de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied 1 (V-VB1) de functie aanduiding "brug" (br) opgenomen.

- Op de verbeelding wordt in de Vlietzone in de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied 1 (V-VB1) de bouwaanduiding (ond) opgenomen.
- Op de verbeelding wordt het zoekgebied voor het dienstengebouw aangepast. Hiertoe wordt de begrenzing van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw" (sv-dg) aangepast.
- Op de verbeelding wordt de begrenzing van de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (V-HO) aangepast op basis van aanwezige en in acht te nemen kadastrale grenzen. Het betreffen percelen in de Binckhorst en deze hebben de volgende kadastrale nummers GVH32 AP : 1683, 1528, 1857, 1858, 1554, 1555, 1556, 1557, 1576, 1577, 1636, 1639, 1548, 1549, 1486, 1487, 1419, 1229, 1387, 1426, 1631, 1781, 1639 en 1759. Daarnaast een aantal correcties op het ontwerp waarbij de plangrens minimaal wordt teruggelegd en of aangepast ter plaatse van de onderdoorgang spoorviaduct (Binck 36), de Zonweg, de Plutostraat, aansluiting Saturnusstraat - Regulusweg en ter plaatse van Meeuwisse aan de Mercuriusweg waarin onderscheidt wordt gemaakt tussen Hoofdverkeersweg (V-HO) en Verkeer verblijfgebied (V-VB1).
- Op de verbeelding wordt ter plaatse van de Binckhorstlaan de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg (V-HO) ter plaatse van de bestemming V-HO en V-VB1 aangeduid met gemarkeerde dikke lijnen (OV-reservering) vervangen door de bestemming V-VB1 waarbij de dikke markeringslijnen zullen worden verwijderd.
- Op de verbeelding is in de legenda de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied (V-VB) weergegeven, deze bestemming komt niet voor en wordt uit de legenda verwijderd.

Regels

A. Wijzigingen op basis van de ingebrachte zienswijzen:

- In artikel 1 lid 96 wordt de definitie voor perifere detailhandelsbedrijven vervangen door: "*a. detailhandel in auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's, surfplanken en tenten, grove bouwmaterialen, landbouwwerktuigen en brand- en explosiegevaarlijke goederen;*
  b. tuincentra;
  c. bouwmarkten;
  d. grootschalige meubelbedrijven (inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering) met een bruto vloeroppervlak van minimaal 1.000 m² en detailhandel in: keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering en jacuzzi's; mits de gronden op kaart 7 van de Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland zijn aangewezen als opvanglocatie voor perifere detailhandel;"
- In artikel 5 lid 1 wordt na het huidige sub b. ingevoegd: "*c. kantoren met uitzondering op de begane grondlaag*". De volgende subleden worden doorgenummerd. Daarin wordt het oude sub c. ('kantoren ter plaatse van de aanduiding kantoor (k)') vervangen door het nieuwe sub d. "*ter plaatse van de aanduiding "kantoor" (k) is kantoorruimte op de begane grond en op de bovenliggende verdiepingen toegestaan".*
- In artikel 5 lid 1 de laatste zin (' 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 artikel 1.42.') vervangen door *"één en ander met de daarbij behorende gebouwen (waaronder dienstwoningen), bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen, groen, water, ontsluitingswegen, parkeergelegenheid, overige voorzieningen, en kantoren en detailhandel zoals nader omschreven in artikel 1.42."*
- In artikel 5 lid 2 onder 2 wordt sub c. toegevoegd: " in uitzondering op het gestelde onder a. mag de hoogte van kranen en hiermee te vergelijken bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten hoogste 40 m bedragen.
- In artikel 5 lid 4 sub b. wordt de tekst vervangen door: "*In uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van Binckhorstlaan 382 en bijbehorende gronden (kadastraal bekend GVH32 AP 01801) een beton of cementmortelcentrale met een productiecapaciteit van 100 ton per dag of meer en / of een zand- en grind overslag toegestaan (categorie 4 uit de staat van bedrijfsactiviteiten)."*
- In artikel 5 lid 4 wordt sub d. toegevoegd met de volgende tekst: "*de vloeroppervlakte van de bij een bedrijf behorende verkoopruimte ten behoeve van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, bewerkt of hersteld mag niet meer bedragen dan 80 m²"*

- In artikel 5 lid 4 wordt de volgende zin onder ‘e’ toegevoegd: “ van de in artikel 5 lid 1 onder b genoemde perifere detailhandel is uitsluitend toegestaan: detailhandel in auto’s, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, grove bouwmaterialen, machinerieën ten behoeve van bedrijven en landbouwwerktuigen en machines tot een maximum van 2.000 m².”
  Afwijking van het voorgaande lid is uitsluitend mogelijk indien er een distributieplanologisch onderzoek is uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen sprake is van ontwrichting van de detailhandelstructuur en nadat ter zake advies is ingewonnen bij het Regionaal Economisch Overleg (REO).
- In artikel 5 lid 4 wordt de volgende zin onder ‘f’ toegevoegd.
  - Voor zover het gebruik van de gronden betrekking heeft op detailhandel worden er regels gesteld aan nevenassortimenten. De oppervlakte van deze winkelvoorzieningen mag voor een deel voor de verkoop van nevenassortiment worden gebruikt indien:
    - Het nevenassortiment past bij het hoofdassortiment;
    - Het nevenassortimentsdeel neemt niet meer ruimte in beslag dan 20% van het netto verkoopvloeroppervlak;
    - Uit distributieplanologisch onderzoek blijkt dat er geen sprake is van ontwrichting van de detailhandelstructuur.

- In artikel 6, lid 2 onder 1 sub b. wordt het bebouwingspercentage aangepast van "13%" naar "14%".
- Uit artikel 7 lid 1 wordt sub c. "horeca" verwijderd.
- In artikel 7 lid 1 laatste zin wordt tussen ´water´ en ´overige voorzieningen´ toegevoegd: "*parkeervoorzieningen*".
- Uit artikel 7 lid 4 worden sub a., b. en c. verwijderd.
- In artikel 7 lid 4 onder d wordt de tekst (' het parkeren dient volledig op eigen terrein en/of op het belendende perceel (Binckhorstlaan 249/251) plaats te vinden') vervangen door ' *voor parkeren alsmede laden en lossen dient bijlage 3 nota parkeernorm Den Haag en bijlage 4 parkeernormen in acht te worden genomen”.*
- In artikel 7 lid 4 wordt toegevoegd: a. Horeca is uitsluitend toegestaan als een aan de hoofdfunctie gerelateerde nevenactiviteit waarbij;
  1. de openingstijden van horeca gebonden zijn aan de openingstijden van de hoofdfunctie;
  2. in ruimtelijk opzicht de uitstraling van de hoofdfunctie dient te worden gehandhaafd.
- In artikel 16 wordt lid 2 aangevuld met: "g. Met de werkzaamheden ten behoeve van de tunnel kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Hoogheemraadschap Delfland."
- In artikel 16 wordt lid 4 toegevoegd met de volgende inhoud:

- **16.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**
  16.4.1 Algemeen
  Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het aanleggen) op en/of in de met de bestemming "Verkeer - Hoofdverkeersweg" (V-HO) aangeduide gronden de onderstaande werken en werkzaamheden uit te voeren.
  1. het aanleggen en verharden van wegen en het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
  2. het verlagen van de bodem en het afgraven, ophogen en egaliseren van de gronden;
  3. het aanleggen en dempen van watergangen, sloten, weidegreppels en andere waterlopen;
  4. het aanbrengen van boven- en ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
  5. werken of werkzaamheden die wijziging van de waterhuishouding of waterstand beogen of tot gevolg hebben, zoals uitdiepen of draineren;
  6. het onttrekken van grondwater, anders dan ten behoeve van de veedrenking;
  7. het uitvoeren van heiwerken of het op een andere wijze indrijven van voorwerpen in de bodem.

  16.4.2 Uitzonderingen
  Het in lid 19.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:
  a. het normale beheer en/of onderhoud betreffen;

b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip waarop dit plan rechtskracht verkrijgt;
c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een daarvoor verleende (aanleg)vergunning;
d. betrekking hebben op de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

16.4.3 Voorwaarden algemeen
De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt slechts verleend indien en voor zover:
a. de werken en werkzaamheden, waarop de vergunning betrekking heeft, noodzakelijk zijn voor een doelmatig gebruik van de gronden overeenkomstig hun bestemming;
b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de ruimtelijke kwaliteiten van het terrein;
c. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de waterhuishoudkundige situatie met betrekking tot de waterkwaliteit en -kwantiteit;

16.4.4 Advies
Alvorens omtrent een aanvraag omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden te beslissen winnen burgemeester en wethouders advies in bij het Hoogheemraadschap Delfland ten behoeve van de waterbergingscompensatie."

- In artikel 19 lid 1 worden de subleden i. en j. toegevoegd met de volgende tekst: i. ter plaatse van de functieaanduiding "brug" (br) is een voetgangersbrug toegestaan ter ontsluiting van het perceel met de bestemming Cultuur en Ontspanning (Drievliet); j. ter plaatse van de bouwaanduiding "ond" is een onderdoorgang toegestaan ter ontsluiting van het perceel met de bestemming Cultuur en Ontspanning (Drievliet).
- In artikel 24 lid 2 wordt in de eerste zin de aanduiding 'Leiding - Overigen', vervangen door 'Leiding - Hoogspanning'.
- Artikel 24 lid 4 onder a. wordt aangevuld met de punten:
  6. het aanleggen van watergangen en – partijen
  7. het leggen van kabels en leidingen
- In artikel 36 Algemene gebruiksregels, in lid b wordt „in de bijlagen‟ vervangen door: "*in bijlage 3 Nota parkeernormen Den Haag en in bijlage 4 parkeernormen*‟.
- In artikel 38 lid 1 onder 1 bouwregels wordt de volgende zin toegevoegd: "*c. In de beoordeling van voorgaand advies onder b dient bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20,, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo".*
- In artikel 38 lid 1 onder 2 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden onder c wordt de volgende zin bij het derde punt “In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken;” vervangen door: “*In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient bijlage 5 ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20,, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo."*
- In artikel 38 lid 1 onder 2 sub b wordt de verwijzing **“**het in artikel 38.1.3. sub a” vervangen door “*het in artikel 38.1.2 sub a*”
- In artikel 38 lid 1 onder 2 sub c. wordt de verwijzing“zoals bedoeld in artikel 38.1.3. sub a” vervangen door “*zoals bedoeld in artikel 38.1.2. sub a*”
- In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de eerste zin geletterd met „a‟ de volgende zin „b‟ toegevoegd:
  "*b. In de beoordeling van voorgaand advies onder a dient bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20,, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo*."
- In artikel 38 lid 2 onder 2 sub b. wordt de verwijzing " het in artikel 38.2.3 sub a vervatte verbod” te vervangen door “*het in artikel 38.2.2 sub a vervatte verbod*”
- In artikel 38 lid 2 onder 2 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden onder c wordt de volgende zin bij het derde punt “In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken;” vervangen door: “*In de beoordeling bij het advies*

genoemd onder 2 dient bijlage 5 ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20,, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo."

- In artikel 38 lid 2 onder 2 sub c wordt de verwijzing "zoals bedoeld in artikel 38.2.3 sub a" vervangen door "*het in artikel 38.2.2 sub a*"
- In artikel 38 wordt toegevoegd lid 5:
  Geluidzone – Industrie
  In afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming(en), dienen de bepalingen uit de wet Geluidhinder (Wgh) vanwege aanwezigheid geluidszone 60 db(A) industrie terrein in acht te worden genomen.
- In artikel 39 Algemene wijzigingsregels wordt na lid 2 het volgende lid toegevoegd:
  "*Wro-zone-Wijzigingsgebied – 3*
  Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening om ter plaatse van de wro-zone-wijzigingsgebied 3 de voor Bedrijf (B) en / of Verkeer – Straat (V-STT) bestemming aangewezen gronden onderling te wijzigen, mits het profiel van de weg ongewijzigd blijft." Overige leden worden omgenummerd.
- In artikel 39 Algemene wijzigingsregels worden na lid 7 (na omnummering lid 8) de volgende leden toegevoegd:

- ***Wijzigen naar Leiding - Hoogspanningsleiding***
  Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om de in het plan opgenomen bestemmingen binnen de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg op de Binckhorstlaan en in knooppunt Ypenburg te wijzigen in de opgenomen bestemming met de dubbelbestemming "Leiding - Hoogspanning" (L-H) met als doel het aanleggen en/of verleggen van een hoogspanningsleiding, mits:
  a. de leiding deel uit zal maken van een permanente infrastructuur;
  b. de inpassing en uitvoering van de leiding met bijbehorende zone(s) de instemming hebben van de leiding beheerder(s);
  c. voldaan wordt aan alle, aan deze wijziging gelieerde, van toepassing zijnde overige wet- en regelgeving.
  d. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, dient de procedure zoals opgenomen in artikel 41.1 te worden gevolgd.

  Wijzigen Leiding - Hoogspanning
  Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het van dit plan deel uitmakende geometrisch bepaalde vlak met de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning te wijzigen door middel van het laten vervallen van de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning een en ander met inachtneming van de volgende regels:
  a. de leiding geen deel meer zal uitmaken van een permanente infrastructuur;
  b. de verwijdering van de planologische bescherming van de leiding met bijbehorende zone(s) de instemming hebben van de leiding beheerder(s);
  c. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, dient de procedure zoals opgenomen in artikel 41.1 te worden gevolgd.
- In Bijlage 5 bij de regels wordt in de legenda bij de kaart de datum aangepast van "08-02-2013" naar "08-02-2012".
- Aan de regels worden de bijlagen 6 [rapport Basal] en 7 [rapport Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V.] toegevoegd.

B. Ambtshalve wijzigingen:

- In artikel 1 lid 92 wordt de definitie parkeervoorziening vervangen door "een gebouwde of ongebouwde voorziening bestemd voor het al dan niet tijdelijk en al dan niet tegen betaling parkeren van motorvoertuigen en/of motoren en (brom)fietsen, zoals (een) parkeervak(ken), parkeerterrein, parkeergarage, parkeerkelder, parkeerdek of autobox.
- In artikel 13, lid 2 onder 2 sub a. wordt de hoogte gewijzigd van 18 m in 22 meter.
- De in artikel 16 - Verkeer - Hoofdverkeersweg lid 1 onder j opgenomen verwijzing naar de aanduiding wordt gewijzigd van "de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstengebouw (sv-dienstgebouw)"

in "de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstengebouw" (sv-dg)" en vervolgens uit dit artikel verwijderd en opgenomen in artikel 19 Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) lid 1 onder j.
- In artikel 16 - Verkeer - Hoofdverkeersweg lid 1 wordt een sublid toegevoegd: kabels en leidingen.
- In artikel 17 lid 1 - Verkeer - Straat (V-STT) wordt toegevoegd: *e. 'voorzieningen voor openbaar vervoer;'*. Daarop volgende subleden worden omgenummerd.
- Uit artikel 18 - Verkeer - Verblijfsgebied lid 1 wordt verwijderd: f. speeltoestellen.
- In artikel 19 lid 1 worden de subleden f. en g. toegevoegd: '*f. voorzieningen voor openbaar vervoer; g. buurtontsluitingswegen.*' Daarop volgende subleden worden omgenummerd.
- In artikel 19 lid 1 wordt sublid h de zin "ter plaatse van de aanduiding "parkeren" (p) is een parkeervoorziening toegestaan" vervangen in "ter plaatse van de aanduiding "parkeren" (p) is uitsluitend een parkeervoorziening toegestaan ten behoeve van de bezoekers van het nabijgelegen perceel met de bestemming Cultuur en Ontspanning (Drievliet).
- In artikel 19 lid 1 wordt aan de laatste zin "een en ander…" na "water", "waterberging" toegevoegd.
- In artikel 19, lid 2 onder 1 sub a wordt de tekst " … functie aanduiding "tunnel" (tu)" vervangen door "functieaanduidingen "tunnel" (tu) en "specifieke vorm van verkeer - onderdoorgang" (sv-ond)" In artikel 19, lid 2 onder 1 sub a. wordt aan de tekst "… bouwwerken geen gebouwen …" het woord "zijnde" toegevoegd;
- In artikel 33 lid 2 onder b, de tekst "van de samenvallende bestemmingen, geen bouwwerken toestaan" wijzigen in "van de samenvallende bestemmingen, geen bouwwerken toestaan, voor zover niet aanwezig of vergund ten tijde van de ter visie legging van dit plan".
- In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de zin vervangen door "*het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de verkeerstunnel en nadat ter zake advies is ingewonnen van de beheersinstantie van de tunnel"*
- In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de eerste zin geletterd met "a" de volgende zin "b" toegevoegd:
  "*b. In de beoordeling van voorgaand advies onder a dient bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken"*.
- In artikel 38 lid 3 de tekst "de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde" wijzigen in "de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, voor zover niet aanwezig of vergund ten tijde van de ter visie legging van dit plan".
- In artikel 40 overige regels worden in lid 1 onder 1 in de tabel de kolommen Groen – Park, Maatschappelijk, Recreatie – Verblijfsrecreatie, Verkeer, Verkeer – Verblijfsgebied, Wonen en Waarde – Beschermd Stads- en Dorpgsgezicht verwijderd.
- Artikelen 10 Maatschappelijk, 12 Recreatie – Volkstuin, 14 Tuin, 15 Verkeer, 18 Verkeer – Verblijfsgebied, 22 Wonen, 28 Waarde – Archeologie 1, 29 Waarde – Archeologie 2, 30 Waarde – Archeologie 5 en 31 Waarde – Cultuurhistorie komen niet voor in het plangebied van de gemeente Den Haag en worden in zijn geheel verwijderd de overige bestemmingen worden hernummerd.

Toelichting

A. Wijzigingen op basis van de ingebrachte zienswijzen:

- In hoofdstuk 1.4 zal aan de tabel met onderhavige bestemmingsplannen worden toegevoegd: Binckhorst, 26 januari 1989, 19 september 1989, 20 maart 1990
- In hoofdstuk 2.3.1.1 Bebouwingsstructuur (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt in de vierde alinea na de zin 'Hoekenburg heeft een zichtlijn die direct is gerelateerd aan de inpassing van de Rotterdamsebaan.' de volgende tekst toegevoegd: *'Ten slotte is in Rijswijk ook Huize Zuidhoorn aanwezig. Dit huis met boerderij is een gemeentelijk monument. Huize Zuidhoorn heeft geen landgoedbiotoop, zichtlijnen en/of blikveld en valt buiten de invloedsfeer van de Rotterdamsebaan.*'
- In hoofdstuk 2.3.1.5 Karakteristieke bebouwing wordt de tekst onder het tweede bolletje vervangen door *'Binckhorstlaan 249-251. De Fokker Terminal. In de pand heeft de Anthony Fokkerschool gezeten. Deze heeft haar activiteiten echter beëindigd in 1993. Sinds 2009 is het pand genaamd "Fokker Terminal". Hier is een grote hal aanwezig (de oude montagehal) van 35 bij 68 meter met een hoogte van 9 meter.'*
- In hoofdstuk 2.4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsbeeld wordt onder het kopje Binckhorst de zesde alinea ('De zone tussen de Binckhorstlaan en de Trekvliet … BinckTwins en een kantoor gebouwd.') wordt aangevuld met de zin: '*Als karakteristiek gebouw ligt in deze zone de Fokker Terminal*'

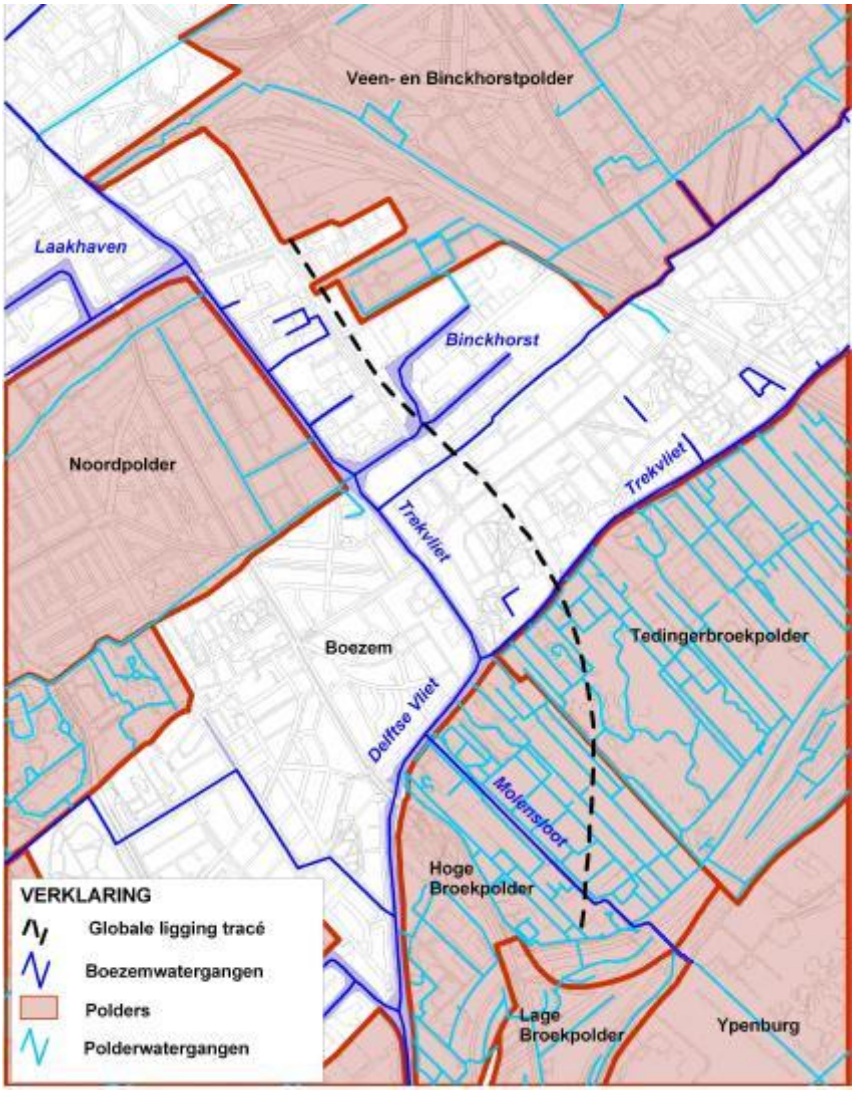
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone de derde alinea aangevuld met '*woningen bij Park Hoornwijck en de*' tussen 'De Laan van Hoornwijck ontsluit de' en 'bedrijventerreinen Park Hoornwijck ….'
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone in de achtste alinea uit de eerste zin het gedeelte ' met een maximale capaciteit van circa 1000 voertuigen' verwijderd.
- In hoofdstuk 2.4.4 Water wordt onder het kopje Binckhorst de figuur vervangen door een nieuwe figuur (zie bijlage 2).
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen wordt onder het kopje Vlietzone de tekst aangevuld met een nieuwe eerste zin: ' *Op Rijswijks grondgebied ligt Park Hoornwijck waar diverse woningen, onder andere langs de Molensloot aanwezig zijn.*'
- In hoofdstuk 2.5.3 Kantoren, bedrijven en detailhandel onder het kopje Binckhorst wordt de tekst van de derde alinea aan het einde aangevuld met de zin: ' *Ook is de jachthaven WSV de Vlietstreek aanwezig'.*
- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone de tweede zin verwijderen. ('Drievliet is een familiepretpark dat jaarlijks circa 350.000 bezoekers ontvangt, vooral uit de regio Den Haag.')
- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning wordt het woord „evenementenorganisaties" in het kopje Binckhorst vervangen door „evenementenlocaties".
- In hoofdstuk 2.5.7. Sport en recreatie de laatste zin onder het kopje Binckhorst aanvullen met ', *waar een actieve watersportvereniging aanwezig is*'.
- In hoofdstuk 2.5.7 Sport en recreatie wordt de eerste zin ' Het water van de Trekvliet wordt gebruikt door een roeivereniging' vervangen door *'Het water van de Trekvliet wordt gebruikt door de roeivereniging De Laak die ook in de Binckhorst gevestigd is'*
- In hoofdstuk 3.2.1 Cultuurhistorische waarde wordt een toelichting op het gemeentelijke beleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg opgenomen.
- In paragraaf 3.3, onder ad. 4 zijn de volgende passages toegevoegd: *´Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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 grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied. Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone opgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.´*
- In hoofdstuk 3.3.4.1. Structuurvisie Den Haag 2020 onder het kopje Binckhorst wordt in de tweede alinea in de eerste zin ´Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO 2011) d.d. oktober 2010 (RIS175589)´ vervangen door ´ *Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling IPSO 2013 (RIS251583) d.d. september 2012´*
- In hoofdstuk 4.5 Externe Veiligheid, tweede alinea wordt de laatste zin (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') vervangen door: '*Dit komt omdat het groepsrisico vrijwel volledig beïnvloed wordt door het vervoer van brandbare gassen (zie voor meer uitleg het Basisnet Weg) en niet door brandbare vloeistoffen*'.
- In hoofdstuk 4.6.1 Wetgeving en beleid wordt aan het einde van de vierde alinea de tekst "In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen aanwezig waarop aangewezen inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd." vervangen door "*In en rond het plangebied zijn twee gezoneerde industrieterreinen aanwezig, namelijk Binckhorst-Noord en Binckhorst-Zuid. De geluidszones zijn voor zover relevant opgenomen in dit bestemmingsplan.*"
- In hoofdstuk 4.9.2 Referentiesituatie onder het kopje Oppervlaktewatersysteem in de eerste alinea tussen de zevende en de achtste zin (tussen '… door middel van gemalen ingesteld' en 'D e peilen van de boezem …') de volgende tekst invoegen: '*Binnen de polder zijn verschillende peilgebieden aanwezig en ook enkele gestuwde peilvakken. De maximale peilstijging per peilvak varieert en daarmee ook de bergingscapaciteit. Ook bepaalt dit de stroomrichting van het water.*'
- In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging in de eerste alinea de vijfde zin na ´… 325 m^3 berging per

hectare verharding worden aangelegd´ aanvullen met ´*voor gebieden met 50% verharding. Voor berekeningen met meer dan 50% verharding dient de compensatie naar rato te worden aangepast*'.

- In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging na de eerste alinea aanvullen met de tekst: '*Parallel aan de huidige Molensloot wordt een nieuwe watergang aangelegd als compensatie (boezemwater) voor de demping ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De regionale waterkering (boezemkade) wordt daarvoor omgelegd, De leiding met boezemwater afkomstig van een gemaal in de polder Ypenburg wordt verlengd. Omdat de boezem een Kaderrichtlijnwater-lichaam is, wordt als compensatie voor de verslechtering het gemaal visvriendelijk aangepast en een natuurvriendelijke oever aangelegd langs het nieuwe boezemwater. Dit is ook conform de bestuursovereenkomst Kaderrichtlijn Water Delfland die mede door Den Haag en Delfland is overeengekomen.*'
- In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging de tweede tabel vervangen door de volgende nieuwe tabel:

Polder	Polderpeil (m NAP)	Te dempen en compenseren water (m^2)	Extra verharding (m^2)	Benodigde berging voor verharding bij maximale peilstijging	Extra benodigde berging (m^2)
Veen- en Binckhorstpolder	-1.32 / -1.38	300	4.500	293/0.30	977

- Afbeelding in paragraaf 2.4.4 wordt gewijzigd. Het water onder de snelweg betreft ook nog boezemwater.



- In paragraaf 4.9.5 op***n***e~~n~~men dat: " *Verplichting dat pas met de werkzaamheden kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo) hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Delfland."*
- In paragraaf 5.3.1 Functiewijzigingen van gronden wordt de tekst " 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
  verwijderd. Deze tekst wordt vervangen door:
  "*In de Vlietzone doorsnijdt de Rotterdamsebaan (inclusief de veiligheidszones):*
  a. ondergronds de eigendommen van de woonpercelen Westvlietweg 129, 133 t/m 136 en 138" De overige leden worden hernummerd.
- In hoofdstuk 5.3.1 functiewijzigingen van gronden wordt in de tweede alinea (Voorburg-West) onder f de zin „Geestbrugweg 151-161 en 208-222‟ vervangen door *„de Prinses Mariannelaan 151-161 en 208-222„* en na „h„, *„i de Dominee Veldhoenlaan„* toegevoegd.
- In hoofdstuk 5.3.1 functiewijzigingen van gronden wordt in de laatste alinea (Binckhorst) aan onder a. "*Maanweg 20"* toegevoegd.
- Uit paragraaf 5.5.5 Parkeerterrein Drievliet de tweede zin verwijderen '(1.000 auto's)'.
- Uit paragraaf 5.5.6 Verantwoorde aanleg parkeerterrein Drievliet wordt de tweede alinea verwijderd ("Bij de vulling … om te parkeren").
- Uit paragraaf 5.5.6 Verantwoorde aanleg parkeerterrein Drievliet onder het kopje <u>Materialisatie</u> wordt de tekst "voor de delen die slechts enkele dagen per jaar gebruikt worden" verwijderd.
- In hoofdstuk 5.6 Keuze en verantwoording van bestemmingen onder het kopje <u>Maatregelen (niet te borgen in de Regels van dit bestemmingsplan)</u> in de tabel bij het aspect Geluid de tekst in de eerste kolom 'Stil asfalt bij de Spoorboogweg en Lekstraat' vervangen door '*Stil asfalt bij de Spoorboogweg, Lekstraat en Westenburgstraat* '
- In paragraaf 5.7.2, artikel 5 aanpassen dat de betonmortelcentrale is gevestigd op de Binckhorstlaan 362.
- De laatste zin bij artikel 7 Gemengd in hoofdstuk 5.7 wordt vervangen door: “Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de feitelijke situatie, de verleende omgevingsvergunning van november 2012 en op basis van de uitspraak van de Raad van State d.d. 28 november 2012 inzake het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid.”
- In hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan wordt in de achtste alinea in de eerste zin ´1995´ vervangen door *´1990´*.
- In hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan wordt in de achtste alinea de tweede zin aan het einde aangevuld met ´: *de Rotterdamsebaan.*'
- De laatste zin van de eerste alinea in hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan wordt verwijderd. Het betreft de tekst: Bovendien moet de Rotterdamsebaan zorgen voor minder sluipverkeer door de woonwijken.

B. Ambtshalve wijzigingen:

- In hoofdstuk 1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan, tweede alinea wordt de zin ´De uitgangspunten vormden de basis voor het verdere ontwerpproces.´ vervangen door: *´Deze uitgangspunten vormden de basis voor het verdere ontwerpproces. Vervolgens is in 2012 door de drie gemeenteraden een Voorkeursvariant vastgesteld op basis van onderzoek in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument.´*
- In Hoofdstuk 1.2 Ligging plangebied wordt de tekst enigszins aangepast met verduidelijkende teksten. De definitieve tekst wordt (gewijzigde teksten zijn cursief gemarkeerd): 'Op onderstaande kaart wordt de ligging van de Rotterdamsebaan weergegeven. Het tracé loopt vanaf het knooppunt Ypenburg tot aan de *aansluiting op de centrumring (Neherkade en de Binckhorstlaan-noord)* 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 (*tussen het huidige parkeerterrein van Drievliet en* 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 *gaat de weg vanuit een verdiepte ligging naar maaiveld (over een lengte van circa 300 meter)*. In de Vlietzone bevinden zich ter plaatse van het beoogde tracé op dit moment onder andere het golfterrein Leeuwenbergh, parkeerplaats *Familiepark* Drievliet en naastgelegen weilanden. De tunnelmonden liggen op het terrein van de golfbaan. 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 *en de Spoorboogweg* sluit de *Rotterdamsebaan* aan op de Centrumring van Den Haag.'

- In Hoofdstuk 1.2 Ligging plangebied wordt de figuur van het Schetsontwerp (p.8) vervangen door een nieuwe figuur met daarop het definitieve schetsontwerp (zie bijlage 1).
- In het bijschrift bij de figuur van het Schetsontwerp (p.8) wordt de tekst 'Trekvlietbrug (Neherkade)' vervangen door '*Centrumring*'.
- In hoofdstuk 1.2 Ligging plangebied wordt de tekst (onder het figuur Schetsontwerp) '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' aangevuld met: '*(zoals de Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat)'*.
- In hoofdstuk 1.3 Doel van het bestemmingsplan wordt de beschrijving van de doelstellingen aangepast, waarbij onder het eerste punt in de eerste zin achter '… door middel van een tracé' '*inclusief boortunnel*' wordt toegevoegd.
- De overige zinnen onder het eerste punt van de doelstellingen in hoofdstuk 1.3 Doel van het bestemmingsplan worden als volgt gewijzigd (cursief gedrukte tekst is gewijzigd): 'De weg wordt met name aangelegd voor het verkeer van en naar Rotterdam en om het netwerk rondom Den Haag robuuster te maken *en de leefbaarheid langs bestaande doorgaande routes (zoals de Haagweg/Rijswijkseweg) te verbeteren*. Verder bestaat de Rotterdamsebaan uit infrastructuur *in de Binckhorst te weten: de Spoorboogweg en de Verlengde Regulusweg'*.
- In hoofdstuk 1.3 Doel van het bestemmingsplan is de tekst onder punt 2 gewijzigd. De eerdere tekst luidde: '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.' Deze is vervangen door *'Doorvertaling van de gekozen voorkeursvariant ten behoeve van de Rotterdamsebaan in een juridisch-planologisch kader*.'
- Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen in hoofdstuk 1.4 Vigerende bestemmingen. Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen 1.4 Vigerende bestemmingen aanvullen met:

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
Paraplubestemmingsplan archeologie	25 september 2010	17 december 2010 (onherroepelijk)

- In hoofdstuk 1.5 Planvorming Rotterdamsebaan wordt aan de vierde alinea na de laatste zin de zin toegevoegd: 'Deze verkenning is afgesloten met de vaststelling van de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers in 2012.'
- De vijfde en zesde alinea in hoofdstuk 1.5 Planvorming Rotterdamsebaan worden vervangen door de volgende tekst: '*De planvorming van de Rotterdamsebaan is ondertussen verder gegaan met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten in 2010 en het trechteren van diverse varianten op het gekozen Voorkeursalternatief (de Noordelijke Boortunnel) in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het*

Trechteringsdocument. Hieruit is de variant +300 meter met T-aansluitingen als Voorkeursvariant uit naar voren gekomen. Deze is in augustus 2012 door de colleges van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg vastgesteld. In september en oktober 2012 vond de definitieve besluitvorming over Voorkeursvariant in de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk plaats. Daarna werd gestart met gedetailleerd onderzoek naar deze Voorkeursvariant door het opstellen van het MER. In juni 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu aangegeven de subsidiebeschikking te verlenen. Hierbij is het bedrag verhoogd tot 295 miljoen (inclusief BTW).'

- In hoofdstuk 2.3.1.1 Bebouwingsstructuur (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt achter de laatste zin van de tweede alinea de volgende tekst aangevuld: '*Beide landgoederen hebben ook een zichtlijn en blikveld.*'
- ~~In hoofdstuk 2.3.1.1 Bebouwingsstructuur (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt in de vierde alinea na de zin 'Hoekenburg heeft een zichtlijn die direct is gerelateerd aan de inpassing van de Rotterdamsebaan.' de volgende tekst toegevoegd: *'Ten slotte is in Rijswijk ook Huize Zuidhoorn aanwezig. Dit huis met boerderij is een gemeentelijk monument. Huize Zuidhoorn heeft geen landgoedbiotoop, zichtlijnen en/of blikveld en valt buiten de invloedsfeer van de Rotterdamsebaan.*'~~
- In hoofdstuk 2.3.1.1 (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt in de vijfde alinea 'Zuidhoorn,' verwijderd.
- ~~In hoofdstuk 2.3.1.5 Karakteristieke bebouwing wordt de tekst onder het tweede bolletje vervangen door ' *Binckhorstlaan 249-251. De Fokker Terminal. In het pand heeft de Anthony Fokkerschool gezeten. Deze heeft haar activiteiten echter beëindigd in 1993. Sinds 2009 is het pand genaamd "Fokker Terminal". Hier is een grote hal aanwezig (de oude montagehal) van 35 bij 68 meter met een hoogte van 9 meter.*'~~
- In hoofdstuk 2.3.1.6 Landgoederen wordt tekst boven het plaatje toegevoegd: ' *In deze paragraaf wordt de huidige functie van de landgoederen beschreven. In paragraaf 5.5 wordt de impact van de Rotterdamsebaan op de relevante landgoederen (die met een beschermde status en aanwezige zichtlijn en/of blikveld.*'
- In hoofdstuk 2.3.1.6. Landgoederen onder het kopje Interpretatie landgoedbiotopen in de Vlietzone uit de derde alinea wordt de tweede zin verwijderd: 'Wel rukken andere ontwikkelingen aan alle kanten op.'
- In hoofdstuk 2.4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsbeeld wordt onder het kopje Vlietzone het woord '*woningen*, ' toegevoegd in de derde zin tussen 'lagere bebouwing van' en 'bedrijventerreinen'.
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone de derde alinea aangevuld met '*woningen bij Park Hoornwijck en de*' tussen 'De Laan van Hoornwijck ontsluit de' en 'bedrijventerreinen Park Hoornwijck ….'
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone in de achtste alinea uit de eerste zin het gedeelte ' met een maximale capaciteit van circa 1000 voertuigen' verwijderd.
- In hoofdstuk 2.4.4 Water wordt onder het kopje Binckhorst de figuur vervangen door een nieuwe figuur (zie bijlage 2).
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen worden onder het kopje Vlietzone de laatste twee zinnen verwijderd. Het betreft de volgende tekst: 'Op een aantal tweelaagse woningen zijn dakopbouwen gerealiseerd. De woonbuurt Park Leeuwenbergh ligt net naast het plangebied.'
- ~~In hoofdstuk 2.5.2 Wonen wordt onder het kopje Vlietzone de tekst aangevuld met een nieuwe eerste zin: ' *Op Rijswijks grondgebied ligt Park Hoornwijck waar diverse woningen, onder andere langs de Molensloot aanwezig zijn.*'~~
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen wordt onder het kopje Binckhorst de tekst enigszins aangepast. De nieuwe tekst luidt (gewijzigde tekst is cursief gedrukt): '*Op de Binckhorst is* het wonen 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 *zijn ook woonboten aanwezig'*.
- ~~In hoofdstuk 2.5.3 Kantoren, bedrijven en detailhandel onder het kopje Binckhorst wordt de tekst van de derde alinea aan het einde aangevuld met de zin: ' *Ook is de jachthaven WSV de Vlietstreek aanwezig'.*~~
- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone in de eerste zin het woord 'attractiepark' vervangen door '*Familiepark*'.
- ~~In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone de tweede zin verwijderen. ('Drievliet is een familiepretpark dat jaarlijks circa 350.000 bezoekers ontvangt, vooral uit de regio Den Haag.')~~

- In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone in de derde zin het woord 'pretpark' vervangen door '*Familiepark*'.
- In hoofdstuk 2.5.7. Sport en recreatie de laatste zin onder het kopje Binckhorst aanvullen met ', *waar een actieve watersportvereniging aanwezig is*'.
- In hoofdstuk 3.3.2 Provinciaal beleid onder het kopje Vlietzone aan het einde van de eerste alinea toevoegen ('… op te stellen door de gemeente Den Haag'): '*in samenwerking met de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.*'
- In hoofdstuk 3.3.3 Regionaal beleid onder ad. 4. herstructurering en intensiever gebruik van het stedelijk gebied onder het kopje Vlietzone wordt de tekst na de tweede alinea aangevuld met de volgende tekst: *´Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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. Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone vastgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.´*
- Uit hoofdstuk 3.3.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020 onder het kopje Vlietzone de laatste alinea de laatste zin te verwijderen. (' Het perspectief als laatste grote ontwikkelingslocatie blijft onverkort overeind.')
- Aan hoofdstuk 3.3.4.1. Structuurvisie Den Haag 2020 onder het kopje Vlietzone een laatste alinea toevoegen met de volgende tekst: '*Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone vastgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.*'
- In hoofdstuk 3.3.5.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 de volgende tekst verwijderen: '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.' En deze vervangen door: '*De structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040, herijking 2012, bevat ook een uitvoeringsprogramma dat de hoofdlijnen van de planning van de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040 beschrijft. Nadrukkelijk gaat het niet om een blauwdrukplanning; het uitvoeringsprogramma geeft aan wanneer we welke maatregel willen inzetten en wat de indicatieve planning is van de uitvoering.*'
- In hoofdstuk 3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag onder het kopje Vlietzone de eerste zin verwijderen ('In de Vlietzone is het huidige woningaantal gering') en vervangen door *'De Vlietzone wordt in de Woonvisie aangeduid als een mix van een groenstedelijk en een stedelijk woonmilieu met als woonsfeer 'Relaxed wonen aan de stadsrand*'.
- In hoofdstuk 3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag onder het kopje Vlietzone aan de tekst toevoegen (aan het einde): "*Er wordt op dit moment gewerkt aan een gebiedsperspectief A4/Vlietzone. Naast de behoefte om gebiedskwaliteiten te beschermen en versterken, blijft het gebied van belang als toekomstige locatie voor stedelijke ontwikkeling op lange termijn.*'
- In hoofdstuk 3.4.2.1 Gemeentelijk beleid Den Haag onder het kopje Binckhorst als eerste zin toevoegen: *'Dit deel van het plangebied is in de Woonvisie aangewezen voor binnenstedelijk transformatie gericht op realisatie van een gemengd modern milieu.'*
- In hoofdstuk 4.5 Externe Veiligheid, tweede alinea wordt de laatste zin (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') vervangen door: '*Dit komt omdat het groepsrisico vrijwel volledig beïnvloed wordt door het vervoer van brandbare gassen (zie voor meer uitleg het Basisnet Weg) en niet door brandbare vloeistoffen*'.
- In hoofdstuk 4.9.2 Referentiesituatie onder het kopje Oppervlaktewatersysteem in de eerste alinea in de zesde zin 'Vlierzone' vervangen door '*Vlietzone*'.
- In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging in de tweede alinea onder de eerste tabel de vijfde zin ('Zie onderstaande tabel') aanvullen met de tekst: '*(de extra benodigde berging is anders dan in het MER en Achtergrondrapport Water is benoemd, hier is de rekensom verkeerd opgenomen)*'.
- In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging in de tweede alinea onder de eerste tabel uit de zesde zin 'middels bermsloten / greppels' vervangen door '*via nieuw water*'.

- In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging de tweede alinea onder de eerste tabel na de laatste zin aanvullen met de zin: '*Hierover wordt ook nader overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Delfland'.*
- De figuur uit hoofdstuk 5.2.2 wordt vervangen door de figuur uit hoofdstuk 5.2.3.
- In hoofdstuk 5.2.3 worden de figuren verwijderd. Hiervoor in de plaats wordt een figuur toegevoegd met de routes rond de aansluiting Laan van Hoornwijck
- In hoofdstuk 5.2.3 Inpassing in de Vlietzone de vierde alinea de tweede zin tussen 'De Laan van Hoornwijck ontsluit de' en 'bedrijventerreinen …' aanvullen met '*woningen in Park Hoornwcijk en de*'
- In hoofdstuk 5.2.3 wordt de zevende alinea ('Omdat er bij … ten goede') aangevuld met: "*Op dit moment wordt onderzocht of het mogelijk is een directe doorsteek te maken voor linksafslaand verkeer naar de Rotterdamsebaan.*"
- In paragraaf 5.2.5 wordt de gehele tekst vervangen door de tekst uit Bijlage V van de Nota van Beantwoording (Parkeren in de Binckhorst).
- Uit paragraaf 5.3.2, tweede alinea wordt de laatste zin ('Om het aantal inritten en aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen te beperken wordt aan de westzijde een parallelweg aangelegd.') verwijderd.
- In hoofdstuk 5.6 Keuze en verantwoording van bestemmingen onder het kopje Maatregelen (niet te borgen in de Regels van dit bestemmingsplan) in de tabel bij het aspect Geluid de tekst in de eerste kolom 'Stil asfalt bij de Spoorboogweg en Lekstraat' vervangen door '*Stil asfalt bij de Spoorboogweg, Lekstraat en Westenburgstraat* '
- In hoofdstuk 5.7.2 Bestemmingsregels onder het kopje Artikel 5 Bedrijf onder punt 1, het eerste bolletje ´382´ vervangen door *´362´*.
- In hoofdstuk 5.7.2 Bestemmingsregels onder het kopje Artikel 16 Verkeer - Hoofdverkeersweg, de op-een-na-laatste zin: "het aantal rijstroken … en weefvakken" wordt vervangen door "*Het totaal aantal rijstroken over beide richtingen bedraagt minimaal twee rijstroken, exclusief opstelvakken, afrijstroken en (op de rijkswegen) invoegstroken, uitvoegstroken en weefvakken, met uitzondering van de afrit van de A4.*"
- In hoofdstuk 5.7.2 Bestemmingsregels onder het kopje Artikel 17 Verkeer - Straat, de eerste zin ' De Westvlietweg, de Laan van 's- Gravenmade en de Jan Thijssenweg hebben een gebiedsontsluitende functie en hebben derhalve de bestemming 'Verkeer – Straat' gekregen.' wordt vervangen door *'Straten met een gebiedsontsluitende functie, zoals de Westvlietweg, de Laan van 's -Gavenmade en de Melkwegstraat hebben de bestemming 'Verkeer - Straat' gekregen.'*
- In hoofdstuk 5.7 Toelichting op de regels worden in paragraaf 5.7.2 bestemmingsregels de beschrijvingen van de niet in de gemeente Den Haag voorkomende bestemmingen verwijderd. Het betreffen Artikelen 10 Maatschappelijk, 12 Recreatie – Volkstuin, 14 Tuin, 15 Verkeer, 18 Verkeer – Verblijfsgebied, 22 Wonen, 28 Waarde – Archeologie 1, 29 Waarde – Archeologie 2, 30 Waarde – Archeologie 5 en 31 Waarde – Cultuurhistorie. De overige bestemmingen worden hernummerd.
- In hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid wordt de tekst in zijn geheel vervangen door de volgende tekst: "**ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De gemeenteraad stelt op grond van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel 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 horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte 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 € 565 miljoen (bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2013) . De kosten zijn als volgt opgebouwd:

Bouwkosten	€ 481 miljoen
Vastgoedkosten	€ 65 miljoen
Risicoreservering	€ 19 miljoen
Totaal	€ 565 miljoen

De bouwkosten bestaan uit onder meer de daadwerkelijke bouw- en engineeringskosten, de kosten van de projectorganisatie en bijkomende kosten zoals de verplaatsing en aanleg van kabels en leidingen en leges.

De vastgoedkosten bestaan uit onder meer de verwervingskosten en de kosten van tijdelijk beheer, bouwrijp maken, planschade, nadeelcompensatie en tijdelijke voorzieningen.

Om de risico's ten aanzien van de kosten, opbrengsten en planning in beeld te krijgen is in opdracht van de projectorganisatie Rotterdamsebaan door een onafhankelijk bureau een integrale risicoanalyse uitgevoerd. Aan de hand daarvan is een risicoreservering getroffen. Onderdeel van die risicoreservering is de raming van vergoedingen voor planschade en nadeelcompensatie. De met planschadevergoedingen en nadeelcompensatie gepaard gaande kosten zijn dus gedekt binnen het totaalbedrag van € 565 miljoen.

De opbouw van de dekking van de kostenraming is nader te specificeren in:

Partij	**Bedrag (€ x mln.) excl. BTW**
Gemeente Den Haag	160,5
Stadsgewest Haaglanden	160,5
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	252,0
Totaal	**573,0**

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 € 252,0 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 2017-2023. 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.

Historische kosten
Bij raadsbesluit (RIS251372/DSO/2012.700) is er door de raad van de gemeente Den Haag reeds een besluit genomen voor de voorbereidingskosten van € 29,0 mln. Tot en met einde maart 2013 zijn op dit voorbereidingskrediet een bedrag van € 18,72 mln. aan kosten verantwoord. Voor de reeds gerealiseerde kosten wordt jaarlijkse door de Gemeentelijke Accountants Dienst (GAD) een verklaring afgegeven.
De gerealiseerde voorbereidingskosten kosten maken integraal deel uit van de begroting van € 565,0 mln.
Vastgoedraming
Separaat en gelijktijdig met dit raadsvoorstel ligt een voorstel voor aan de raad inzake de aankopen van onroerend goed -ten dele bestemd voor de realisatie van de Rotterdamsebaan- om het verwervingstraject te kunnen starten en de gronden tijdig vrij te spelen voor de uitvoering van het project Rotterdamsebaan. De eerder gepresenteerde vastgoedraming (vertrouwelijk) is per saldo ongewijzigd en daarmee zijn de eerder gereserveerde middelen door de gemeente (RGP) en het Stadsgewest Haaglanden (HOV) ook hier toereikend. De kosten (€ 50 mln.) voor het deel van de aan te kopen onroerende goederen dat fysiek is benodigd voor de aanleg van het Rotterdamsebaantracé maken integraal deel uit van de begroting van € 565 mln. Kortheidshalve wordt inzake dit onderwerp ook verwezen naar de brief van de wethouder van Verkeer, Binckhorst en Vlietzone, kenmerk DSO/2012.1104 van 31 augustus 2012 (RIS251562).

Beheerkosten
Met het raadsbesluit van 20 september 2012 is vastgesteld hoe met de toekomstige beheerkosten voor de Rotterdamsebaan wordt omgegaan. Bij de Programmabegroting 2017-2020 worden de beheer en onderhoudskosten voor het eerst zichtbaar in de jaarschijven van de meerjarenbegroting. Met het oog op de voorgestelde contracteringstrategie is de raming van de beheerkosten geactualiseerd. Er is aansluiting gemaakt met de voorgenomen contractvorm, waarbij de kosten van het verticaal beheer van slagboom tot slagboom inzichtelijk zijn gemaakt. De kosten die onderdeel uit gaan maken van het ECm contract betreffen de kosten voor het verticaal beheer van slagboom tot slagboom, exclusief de apparaatskosten voor bewaking en bediening, die bij de gemeente Den Haag blijven. De gezamenlijke jaarlijkse beheerkosten (maaiveld en Vertikaal Beheer) zijn geraamd op € 5 mln., gebaseerd op prijspeil 2013 en passend bij het stadium waarin het ontwerp zich thans bevindt."

BESLUITVORMING

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

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 10 september 2013,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Wet Milieubeheer,

Besluit:

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

I. de zienswijze van JOVI Investments Business & Events Company II BV (RA 2013.609) niet ontvankelijk te verklaren

II. de overige zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren.

III. de zienswijzen van RA 2013.365/394, RA 2013.390 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren.

IV. de zienswijzen van RA 2013.335, RA 2013.342, RA 2013.344, RA 2013.345, RA 2013.346, RA 2013.347, RA 2013.355, RA 2013.360, RA 2013.361, RA 2013.362, RA 2013.368, RA 2013.386, RA 2013.387, RA 2013.389, RA 2013.397, RA 2013.401, RA 2013.403, RA 2013.433, RA 2013.435, RA 2013.436, RA 2013.449, RA 2013.450, RA 2013.451, RA 2013.454, RA 2013.475, in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren.

V. de zienswijzen van RA 2013.341, RA 2013.354, RA 2013.366, RA 2013.367, RA 2013.379, RA 2013.380, RA 2013.381, RA 2013.382, RA 2013.383, RA 2013.385, RA 2013.388, RA 2013.391, RA 2013.392, RA 2013.393, RA 2013.395, RA 2013.396, RA 2013.398, RA 2013.399, RA 2013.400, RA 2013.402, RA 2013.432, RA 2013.434, RA 2013.437, RA 2013.438, RA 2013.439, RA 2013.440, RA 2013.441, RA 2013.441, RA 2013.442, RA 2013.443 RA 2013.444, RA 2013.445, RA 2013.446, RA 2013.447, RA 2013.448, RA 2013.452, RA 2013.453, RA 2013.455, RA 2013.456, RA 2013.457, RA 2013.458, RA 2013.459, RA 2013.460, RA 2013.461, RA 2013.489 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren.

VI. tot herziening van de op het plangebied Rotterdamsebaan betrekking hebbende regelingen:
- Bestemmingsplan Leeuwendaal, vastgesteld op 25-06-1986;
- Bestemmingsplan West, vastgesteld op 29-11-1989;
- Bestemmingsplan Westvlietweg 1992, vastgesteld op 10-02-1992;
- Bestemmingsplan Hoornwijck, vastgesteld op 06-07-1995;
- Bestemmingsplan Cromvliet, vastgesteld op 28-10-1997;
- Bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid), vastgesteld op 01-10-2009;
- Beheersverordening Vlietzone, vastgesteld op 22-12-2011;
- Bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld op 25-11-2004;
- Bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld op 25-11-2004;
- Bestemmingsplan Binckhorst 1989, vastgesteld op 26-01-1989;
- Bestemmingsplan Binckhorst 1989, 1e herziening, vastgesteld op 06-06-1996;
- Parapluherziening uitwerkings-/wijzigingsbepalingen o.g.v. artikel 11 WRO, vastgesteld op 08-03-2007.
- Bestemmingsplan Parapluherziening Archeologie, vastgesteld op 25-09-2010.

VII. met in achtneming van de Nota van Beantwoording alsmede de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Rotterdamsebaan, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518. BP0235ZRotterdambn-40ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.0518. BP0235ZRotterdambn-ondergrond.dgn, en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

VIII. dat bij het bestemmingsplan voor Rotterdamsebaan geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

IX. de Nota van Beantwoording Rotterdamsebaan te doen laten komen aan de insprekers en de Commissie voor de milieueffectrapportage.

X. de in de aanbesteding te regelen maatregelen zoals genoemd in de tabellen 18.2 en 18.4 uit het MER Rotterdamsebaan op de nemen als gunningscriteria in de aanbesteding van de Rotterdamsebaan.

XI. indachtig het evaluatieprogramma, zoals in het MER Rotterdamsebaan verwoord, het MER te evalueren.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 17 oktober 2013.

De griffier. De voorzitter.

Een set van de ingekomen zienswijzen en het Ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan, ligt voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie B03.18 (map no.44).

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518. BP0235ZRotterdambn-40ON in NL.IMRO.0518.BP0235ZRotterdambn-50VA.

Gemeente Den Haag

Nota van Beantwoording
Rotterdamsebaan



9 september 2013

DE ROTTERDAMSEBAAN

Colofon

Uitgegeven door
Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg
Gemeente Rijswijk

Ontwerp en opmaak
Team Grafisch Ontwerpers Oranjewoud

9 september 2013







Inhoud

INLEIDING 10

Feitelijke informatie 11
Hoe wordt omgegaan met de ingediende zienswijzen en hoe ziet het vervolgproces eruit? 11
Het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage 11

DEEL I – VEELGESTELDE VRAGEN EN OPMERKINGEN 12

Drie gemeenten, twee bestemmingsplannen en één MER 13
De twee bestemmingsplannen omvatten meer dan alleen de Rotterdamsebaan 13
De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst 13
Van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp 16
Corrigendum verkeerscijfers Prinses Mariannelaan 17
Eén Voorkeursvariant 18
Het boorproces onder woningen in Voorburg-West en de Westvlietweg 19
Planschade en nadeelcompensatie 19
De inpassing in de Vlietzone 19
De bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de werkzaamheden 20
Parkeren in de Binckhorst 20

DEEL II – BEANTWOORDING INGEDIENDE ZIENSWIJZEN 22

Zienswijze 1 – Vereniging Park Hoornwijck (en 12 gelijkluidende zienswijzen) 23
Zienswijze 2 – HTM 38
Zienswijze 3 – J. Kruyswijk 39
Zienswijze 4 – A. Meijer-Hogenboom 39
Zienswijze 5 – M. Faber 40
Zienswijze 6 – M. Sikkens 40
Zienswijze 7 – E. de Jong 41
Zienswijze 8 – Anoniem 41
Zienswijze 9 – S. Ozir 42
Zienswijze 10 – L. Nijdam 43
Zienswijze 11 – P. van der Horst 43
Zienswijze 12 – Anoniem 44
Zienswijze 13 – Hoogheemraadschap van Delfland 44
Zienswijze 14 – M. Smitsloo 49
Zienswijze 15 – Van Ameijde BV 51
Zienswijze 16 – N. van Ameijde-Van der Kooij en K. van Ameijde 52
Zienswijze 17 – A. Knuttel 52

Zienswijze 18 – Auto Haagstad BV 54
Zienswijze 19 – Pontmeyer 55
Zienswijze 20 – McDonalds 57
Zienswijze 21 – Solon Advocaten 58
Zienswijze 22 – Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark 59
Zienswijze 23 – P.A.W. Verhoeven 60
Zienswijze 24 – Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh 61
Zienswijze 25 – Watersportvereniging De Vlietstreek 62
Zienswijze 26 – Familiepark Drievliet 63
Zienswijze 27 – Bewonersplatform Ypenburg 68
Zienswijze 28 – Binckubator 69
Zienswijze 29 – Tennet 72
Zienswijze 30 – BAM 73
Zienswijze 31 – TLN, EVO en VNO/NCW West 74
Zienswijze 32 – Autobinck Vastgoed Nederland BV 76
Zienswijze 33 – Fietsersbond 77
Zienswijze 34 – Köhler Autoverhuur BV 78
Zienswijze 35 – J.C. Verboon 79
Zienswijze 36 – Contentus BV 80
Zienswijze 37 – B. Kerkhof & Zn. BV 81
Zienswijze 38 – Stichting Meyvliet, mede namens de Buitenplaatsen Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord 83
Zienswijze 39 – Dyckerhoff Basal Betonmortel BV 85
Zienswijze 40 – Verffabriek H. de Vos & Zn BV 90
Zienswijze 41 – Locatie Marketing en Management Company B.V. 93
Zienswijze 42 – Haags Milieucentrum 98
Zienswijze 43 – T.M. Klapwijk en J. Klapwijk-Noort 98
Zienswijze 44 – Spuigroep BV 99
Zienswijze 45 – P.H.J. van der Heem 103
Zienswijze 46 – Beo Vastgoed Warmond BV 107
Zienswijze 47 – Multi Energy BV 115
Zienswijze 48 – Meeuwisse Nederland BV 119
Zienswijze 49 – Albema BV 122
Zienswijze 50 – Boele en Van Eesteren 125
Zienswijze 51 – Moerkerk Zandstra 128
Zienswijze 52 – Expoplus 129
Zienswijze 53 – R.P. Rietdijk 129

Inhoud (vervolg)

Zienswijze 54 – Letterop Reclamemakers BV 130
Zienswijze 55 – Renpart Vastgoed Holding NV 132
Zienswijze 56 – Bewonerskring Park Leeuwenbergh 133
Zienswijze 57 – Maarseveen Bedrijfskleding & Producten 136
Zienswijze 58 – Maxy Nederland BV 138
Zienswijze 59 – Bedrijvenvereniging Laakhaven en Binckhorst 140
Zienswijze 60 – Vereniging Houdt Vlietrand Groen 143
Zienswijze 61 – M.W.J. Frima 145
Zienswijze 62 – Anoniem 148
Zienswijze 63 – Immorand BV 148
Zienswijze 64 – Waldschmit BV 151
Zienswijze 65 – A. Douwes 152
Zienswijze 66 – Stadsgewest Haaglanden 156
Zienswijze 67 – Vestam Den Haag BV 157
Zienswijze 68 – Breumelhof 158
Zienswijze 69 – KPN 160
Zienswijze 70 – Oceans Consultants BV 162
Zienswijze 71 – Köhler Beheer BV 163
Zienswijze 72 – Merin BV 164
Zienswijze 73 – Provincie Zuid-Holland 165
Zienswijze 74 – M.J.M. Peters 167
Zienswijze 75 – Aberdeen Asset Management Deutschland AG 167
Zienswijze 76 - JOVI Investments Business & Events II BV 169

BIJLAGE I
LIJST VAN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

BIJLAGE II
TOETSINGSADVIES COMMISSIE M.E.R.

BIJLAGE III
DE NIEUWE VERKEERSTRUCTUUR IN DE BINCKHORST

BIJLAGE IV
TIJDELIJKE BEREIKBAARHEID VAN DE BINCKHORST TIJDENS REALISATIE

BIJLAGE V
PARKEREN IN DE BINCKHORST

BIJLAGE VI
NOTITIE HAAGWEG EN AFSLUITING BINCKHORSTLAAN

BIJLAGE VII
VERKEER- EN MILIEUEFFECTEN LEIDSCHENDAM-VOORBURG

BIJLAGE VIII
MEMO ZETTINGSGEDRAG VAN KLEILAGEN

Inleiding

De Rotterdamsebaan vormt een nieuwe verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de centrumring van Den Haag. Om deze nieuwe weg mogelijk te maken zijn twee ontwerp-bestemmingsplannen (één voor het grondgebied van Den Haag en één voor het grondgebied van Leidschendam-Voorburg) tezamen met een milieueffectrapport (MER) Rotterdamsebaan opgesteld. Op deze juridisch-planologische producten hebben diverse burgers, bedrijven, verenigingen en (semi)overheidsorganen een zienswijze ingediend.

Deze Nota van Beantwoording gaat in op de ingediende zienswijzen, op de twee ontwerp-bestemmingsplannen en het MER. De Nota vormt een integraal antwoord op zienswijzen die binnengekomen zijn bij de gemeente Den Haag, de gemeente Leidschendam-Voorburg en de gemeente Rijswijk. Voor de gemeente Rijswijk geldt dit alleen voor het MER.

De Nota van Beantwoording is onderverdeeld in twee delen. In het eerste deel wordt antwoord gegeven op veel gestelde vragen en opmerkingen die in de diverse zienswijzen of tijdens de informatieavonden van de Rotterdamsebaan gesteld zijn. In het tweede deel van de Nota van Beantwoording wordt per zienswijze een reactie gegeven. Hierbij wordt soms verwezen naar deel I. Waar relevant wordt onderaan de reactie een voorstel door het college aan de raad gedaan tot aanpassing van regels, verbeelding of toelichting van het bestemmingsplan. Hierdoor wordt het voor de indieners van de zienswijzen helder of de ingediende zienswijze tot aanpassing van de documenten heeft geleid.

Feitelijke informatie

De twee ontwerp-bestemmingsplannen, het MER en alle bijlagen zijn eind mei/begin juni door de colleges van burgemeester en wethouders van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk (de laatste alleen het MER en bijlagen) vrijgegeven en hebben ter inzage gelegen van 7 juni 2013 tot en met 18 juli 2013. (Er zijn in de gemeenten Den Haag, Leidschendam–Voorburg en Rijswijk respectievelijk 73, 10 en 0 zienswijzen binnengekomen). Wel zijn er vanuit Rijswijkse bewonersverenigingen zienswijzen ingediend bij de gemeente Den Haag Daarnaast heeft er voor geïnteresseerden op maandagavond 17 juni 2013 een informatieavond plaatsgevonden in de Caballerofabirek in Den Haag. Er zijn 76 unieke zienswijzen binnengekomen bij twee gemeenten (Den Haag en Leidschendam-Voorburg). Deze zienswijzen zijn ook aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) verstrekt. De Commissie m.e.r. heeft op 2 september 2013 haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht.

Voor een lijst met de ingediende zienswijzen per gemeente wordt verwezen naar bijlage I.

Hoe wordt omgegaan met de ingediende zienswijzen en hoe ziet het vervolgproces eruit?

In deze Nota van Beantwoording wordt op de zienswijzen ingegaan. Alle indieners van een zienswijze krijgen deze concept-Nota van Beantwoording gezamenlijk met het raadsvoorstel na behandeling door de colleges toegezonden. Naast behandeling van de zienswijzen in de concept Nota van Beantwoording zal in het raadsvoorstel per zienswijze worden aangegeven of deze gegrond, gedeeltelijk gegrond of ongegrond wordt verklaard met een verwijzing naar de Nota van Beantwoording waarin de voorgestelde wijzingen ten opzichte van het ontwerp worden weergegeven.

Het ontwerp-bestemmingsplan, het MER en bijlagen, wordt samen met deze concept-Nota van Beantwoording aan de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg ter vaststelling aangeboden. Na de vaststelling door de gemeenteraden wordt het ontwerp-bestemmingsplan een definitief bestemmingsplan. De gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg stellen het bestemmingsplan vast, dat betrekking heeft op haar grondgebied tezamen met de Nota van Beantwoording. De gemeente Rijswijk aanvaard alleen het MER.
Als de bestemmingsplannen, respectievelijk voor het Haagse en Leidschendam-Voorburgse grondgebied, door de twee gemeenteraden zijn vastgesteld, wordt het vastgestelde bestemmingsplan per gemeente gedurende zes weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging wordt bekend gemaakt via een publicatie in de Staatscourant, huis-aan-huisbladen en langs elektronische weg. Tijdens de terinzagelegging kunnen degenen die tijdig een zienswijze hebben ingediend en belanghebbenden die aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest zienswijzen aan de gemeenteraad kenbaar te maken en voorts een ieder tegen wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Als tijdens de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan geen beroep wordt ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, treedt het bestemmingsplan de dag na afloop van de terinzagelegging in werking. Dit wordt wederom bekend gemaakt in de Staatscourant. Het onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplan ligt vanaf dat moment voor iedereen ter inzage en vormt vanaf dat moment het toetsingskader voor de gemeente. Als er wel beroep is ingediend dan is het moment van onherroepelijk worden afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State.

Het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 2 september 2013 heeft de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) haar toetsingsadvies over het milieueffectrapport (MER) uitgebracht. De Commissie m.e.r. heeft bij haar advisering alle ingebrachte zienswijzen betrokken.

De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER alle essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de bestemmingsplannen. Het milieubelang is volwaardig meegewogen bij de totstandkoming van deze plannen. De belangrijkste elementen uit het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. zijn:

- Het MER geeft een uitgebreid en compleet beeld van de milieugevolgen van de Rotterdamsebaan.
- De aanwezige knelpunten voor de leefomgeving worden met mitigerende maatregelen opgelost.
- De Commissie m.e.r. heeft enkele verduidelijkende vragen gesteld over de risico's voor zettingen in verband met de aanwezige kleilaag. Hiervoor is een verduidelijkende memo opgesteld. Dit memo is bijgevoegd in bijlage VIII. Uit dit memo volgt dat er geen extra risico's zijn voor bebouwing boven de tunnel.
- De Commissie m.e.r. adviseert om de toekomstige ontwikkeling van het verkeer naar de tunnel te monitoren en eventuele maatregelen achter de hand te houden om de toevoer van het verkeer in de toekomst te kunnen beperken en zo te voorkomen dat het verkeer in de tunnel stil kan komen te staan.

Deel I

Veelgestelde vragen en opmerkingen

In de zienswijzen en tijdens de informatieavonden zijn over diverse thema's min of meer dezelfde type vragen gesteld. In dit eerste deel van de Nota van Beantwoording zijn enkele algemene passages opgenomen waarin op deze veelgestelde vragen en opmerkingen wordt ingegaan. Waar relevant wordt in de beantwoording per indiener van de zienswijze hier naar verwezen.

De volgende onderwerpen worden nader toegelicht in dit deel I:
- Drie gemeenten, twee bestemmingsplannen en één MER
- De twee bestemmingsplannen omvatten meer dan alleen de Rotterdamsebaan
- Van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp
- Corrigendum verkeercijfers Prinses Mariannelaan
- Eén Voorkeursvariant
- Planschade en nadeelcompensatie
- Het boorproces onder woningen in Voorburg-West en de Westvlietweg
- De inpassing in de Vlietzone
- De bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de werkzaamheden
- Parkeren in de Binckhorst
- Ontsluiting per bedrijf in de Binckhorst

Drie gemeenten, twee bestemmingsplannen en één MER

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk werken samen aan de totstandkoming van de Rotterdamsebaan. Dit heeft geresulteerd in een MER 'Verbetering bereikbaarheid Den Haag – extra verbinding Centrale Zone naar het Rijkswegennet' en een Nota Voorkeursalternatief in 2007/2008 en een Notitie Reikwijdte en Detailniveau, inclusief Trechteringsdocument in 2012. Gedurende deze planvorming zijn door de drie gemeenteraden eerst een Voorkeursalternatief (de Noordelijke Boortunnel in 2007/2008) en vervolgens een Voorkeursvariant (de +300 meter met dubbele T-aansluiting in 2012) vastgesteld.

De drie gemeenten werken ook in de laatste fase van de planologische procedure samen aan de totstandkoming van de Rotterdamsebaan. Deze laatste fase houdt in: het opstellen van twee bestemmingsplannen en het opstellen van het MER Rotterdamsebaan. Omdat de Rotterdamsebaan op het grondgebied van de gemeenten Den Haag (Ypenburg, Vlietzone en Binckhorst) en Leidschendam-Voorburg (een deel van de boortunnel) ligt, stellen deze twee gemeenten hiervoor een bestemmingsplan vast. Deze twee bestemmingsplannen zijn noodzakelijk om de Rotterdamsebaan juridisch-planologisch mogelijk te maken. De Rotterdamsebaan past reeds binnen de vigerende planologische kaders van de gemeente Rijswijk en deze gemeente hoeft derhalve geen bestemmingsplan vast te stellen.

Naast het opstellen van de twee bestemmingsplannen is ook het MER Rotterdamsebaan gemaakt. In dit MER is de Voorkeursvariant op verkeer- en milieueffecten in detail onderzocht. Het MER vormt een bijlage bij de bestemmingsplannen van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg en zal daarom ook als zodanig door deze twee gemeenten als aanvaardbaar beoordeeld moeten worden. Echter, omdat de realisatie van de Rotterdamsebaan ook leidt tot verkeer- en milieueffecten in de gemeente Rijswijk, zal het MER ook door de gemeenteraad van Rijswijk als aanvaardbaar beoordeeld moeten worden.

Samengevat betekent dit dus dat voor het project Rotterdamsebaan de drie gemeenten samenwerken aan de realisatie hiervan. Twee gemeenten, Den Haag en Leidschendam-Voorburg, hebben hiervoor een bestemmingsplan opgesteld en er is één MER gemaakt dat betrekking heeft op de verkeer- en milieueffecten in de gehele relevante regio.

De twee bestemmingsplannen omvatten meer dan alleen de Rotterdamsebaan

Om de Rotterdamsebaan en bijbehorende infrastructuur (huidige werknamen: de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat), mitigerende maatregelen (o.a. compensatie parkeerterrein Drievliet en tijdelijke verplaatsing golfholes) en aanverwante elementen (o.a. sloop woningen Vestaweg, werkterreinen, etc.) te kunnen realiseren, dient een bestemmingsplan opgesteld te worden. Omdat de Rotterdamsebaan betrekking heeft op het grondgebied van twee gemeenten worden twee bestemmingsplannen opgesteld. In deze bestemmingsplannen is de ligging van de Rotterdamsebaan en bijbehorende elementen weergegeven.

Op de digitale Verbeelding (de plankaart bij het bestemmingsplan) van beide bestemmingsplannen is echter een groter gebied meegenomen dan alleen de Rotterdamsebaan en bijbehorende elementen. Dit heeft te maken met de plicht van gemeenten om (in beginsel) voor 1 juli 2013 bestemmingsplannen te hebben geactualiseerd. De extra gronden die meegenomen zijn en geen directe relatie hebben met de aanleg van de Rotterdamsebaan worden in het kader van deze actualiseringsplicht meegenomen. Deze 'extra' opgenomen gebieden op de digitale Verbeelding (Plankaart) zijn conserverend van aard. Voor deze bestemmingen is het huidige planologische regime letterlijk overgenomen. Dit betreft bijvoorbeeld het hele gebied in het bestemmingsplan van Leidschendam-Voorburg behoudens de tunnel zelf en een groot gedeelte van de Vlietzone.

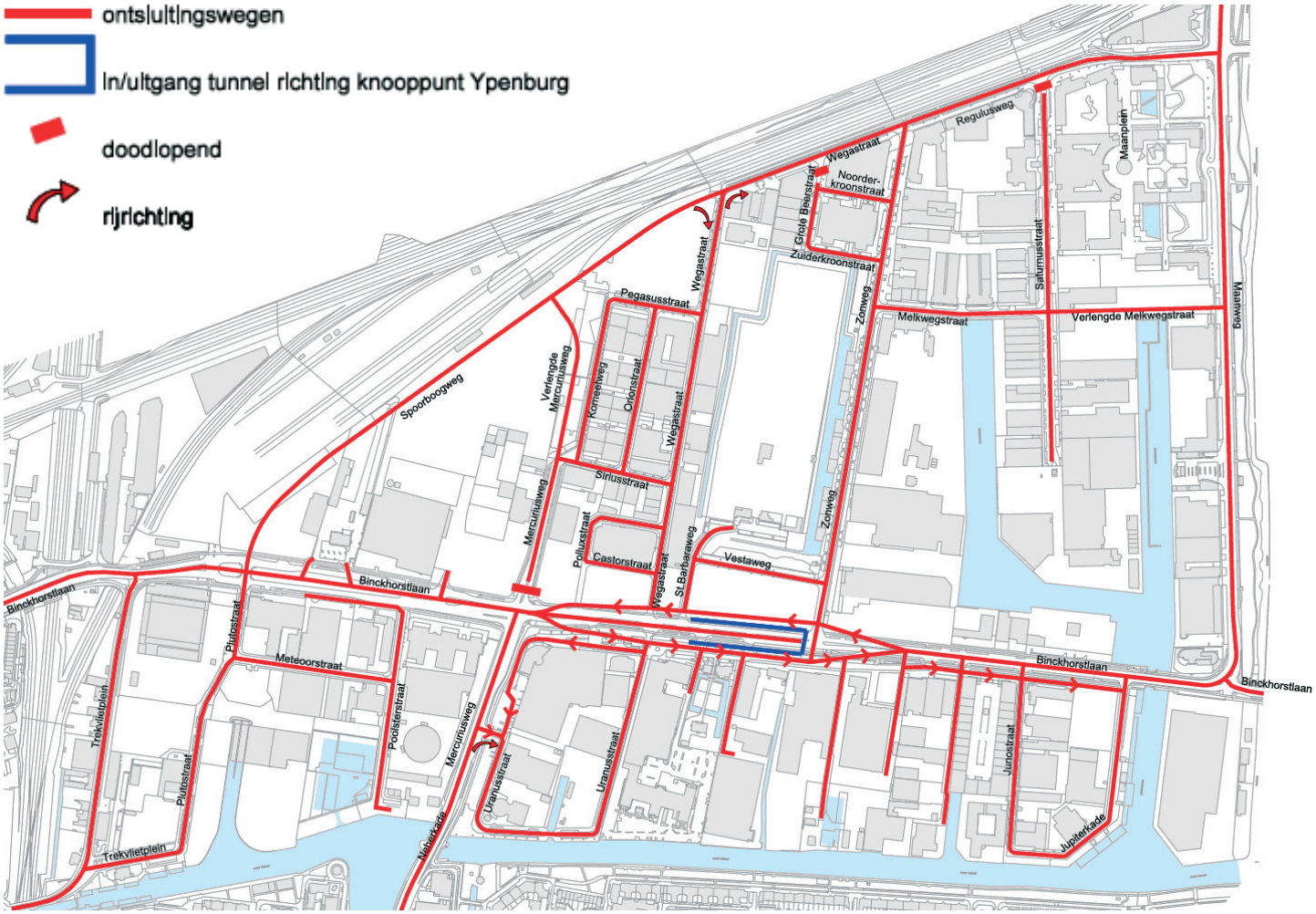
De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst

In de huidige situatie is de Binckhorst van buiten de stad bereikbaar via de routes: Utrechtsebaan, Haagweg-Rijswijkseweg - Neherkade en Haagweg - Geestbrugweg - Binckhorstlaan. Deze routes staan alle drie onder druk. In de beide spitsperioden is er sprake van filevorming en daardoor langere reistijden. Ook zijn er in de avondspits vaak lange wachtrijen in de Binckhorst zelf op de Maanweg en Regulusweg om de Utrechtsebaan op te kunnen rijden.

De Binckhorstlaan heeft in de huidige situatie de functie van zowel een doorstroomweg als een weg voor bestemmingsverkeer. Hierdoor is er sprake van een onrustig wegbeeld, doordat auto's ook op de doorgaande rijbanen moeten wachten om af te kunnen slaan naar de diverse zijwegen en inritten. Dit is een ongewenste situatie die fors afbreuk doet aan de doorstroming.

De verkeerstructuur in de Binckhorst verandert ingrijpend door de realisatie van de Rotterdamsebaan. Niet alleen wordt de Rotterdamsebaan zelf mogelijk gemaakt. Ook is sprake van nieuwe parallelwegen, de realisatie van de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat en van de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Door de aanpassingen in de verkeerstructuur wordt de bereikbaarheid van de Binckhorst sterk verbeterd: er komen meer en snellere toegangswegen, kruisingen worden minder zwaar belast en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer worden ontvlochten. Van een aantal wegvakken zoals de Regulusweg en de Binckhorstlaan–Zuid verandert de functie en moet de inrichting van deze wegvakken daarop worden afgestemd. Ook wordt de inrichting van de Mercuriusweg en de Binckhortslaan-Noord in overeenstemming gebracht met de functie als deel van de centrumring.

In de uiteindelijke situatie ziet de verkeerstructuur in de Binckhorst er uit, conform onderstaande figuur.



Dubbele T-structuur voor de aansluiting van de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg op de centrumring

De aansluiting van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst op het stedelijk wegennet ligt op de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg. Dit kruispunt heeft na de realisatie van de Rotterdamsebaan een viertal belangrijke functies voor het autoverkeer:

- het verbindt de Rotterdamsebaan met de centrumring van Den Haag;
- het verbindt twee wegvakken van de centrumring onderling (Neherkade en Binckhorstlaan/ Lekstraat);
- het is onderdeel van de verbinding van de centrumring met de A12;
- het verzorgt een groot deel van de lokale ontsluiting van de Binckhorst.

Deze combinatie leidt tot een groot verkeersaanbod op deze locatie. Daarnaast is het kruispunt van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg een kruising van twee hoofdroutes voor de fiets. Een uitvoerig en iteratief proces in de afgelopen jaren heeft geleid tot diverse varianten voor de aansluiting op maaiveld. Deze varianten betreffen niet alleen de vormgeving van de kruising maar gaan ook uit van verschillen in de verkeersstructuur in de Binckhorst. Bij het uitwerken en beoordelen van de varianten bleek er geen haalbare variant te zijn die op een acceptabele manier alle functies van de kruising kan vervullen en goed inpasbaar is. Voor een nadere beschrijving van deze afweging wordt verwezen naar het Trechteringsdocument. Daarin is het proces van de nadere uitwerking beschreven en zijn de varianten vergeleken op relevante thema's als verkeer, milieu, ruimtelijke ordening, kosten etc.

Als Voorkeursvariant is gekozen voor een zogenaamde dubbele T-structuur. Deze structuur ontstaat door het geheel afsluiten van het oostelijke deel van de Mercuriusweg, waardoor hier een goed functionerende kruising ontstaat, die ook goed kan worden ingepast. Door deze afsluiting zijn er minder verkeersrichtingen die moeten worden afgewikkeld en ontstaat een eerste T–aansluiting. Deze eerste T-aansluiting faciliteert het verkeer van de Rotterdamsebaan naar de Neherkade en Lekstraat optimaal.

Echter, het verkeer dat nu via de Maanweg en Binckhorstlaan naar de Neherkade en Lekstraat rijdt, kan niet ook nog op deze T-aansluiting afgewikkeld worden. Dit zou een te grote belasting voor de kruising opleveren. Voor dit verkeer is een goed alternatief nodig. Ook hier bestonden meerdere opties voor, echter er is gekozen voor een nieuwe weg; de Spoorboogweg. De weg leidt het verkeer tussen de A12 en de centrumring naar de Regulusweg en naar de aansluiting op de Maanweg en vervolgens Utrechtsebaan. Hiervoor dient ook de Regulusweg opgewaardeerd te worden. Deze Spoorboogweg begint bij de Wegastraat en sluit ter hoogte van de Plutostraat aan op de Binckhorstlaan. In de hoofdverkeersstructuur ontstaat daarmee een tweede T-aansluiting. In de besluitvorming en nadere uitwerking is dit aangeduid als Dubbele T-aansluiting.

Door de keuze voor de T-aansluitingen zijn de toekomstige reservering voor het HOV-tracé in de Binckhorst (deze reservering is niet opgenomen in de huidige planvorming) en de oversteken voor het langzaam verkeer rond het Mercuriusplein gelijkvloers op te lossen. Bij de T-aansluiting blijft oversteken voor voetgangers en fietsers op de belangrijkste plaatsen in de ruimtelijke structuur van de Binckhorst mogelijk. In de dubbele T-aansluiting functioneert de Binckhorstlaan, ook door de inpassing op maaiveld en de groenstructuur, als ruggengraat voor toekomstige ontwikkelingen aan weerszijden van de weg.

In de volgende figuur zijn deze twee T-aansluitingen goed zichtbaar.



Om de nieuwe verkeersstructuur mogelijk te maken zijn er nieuwe wegen nodig. Dit zijn met name de Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat. Daarnaast verandert de functie van een aantal wegvakken. De Regulusweg wordt een belangrijke route voor doorgaand verkeer terwijl de Binckhorstlaan-Zuid en de Maanweg juist minder belangrijk worden voor doorgaand verkeer, maar voor het bestemmingsverkeer nog steeds een belangrijke rol vervullen. In het navolgende zijn de belangrijkste aanpassingen voor de nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst kort toegelicht.

Stedelijke hoofdwegen

In de nieuwe verkeerstructuur wordt het stelsel van stedelijke hoofdwegen gevormd door de Binckhorstlaan-Noord, de Mercuriusweg (tussen Neherkade en Binckhorstlaan), de Regulusweg en de Spoorboogweg. De Binckhorstlaan-Noord en de Mercuriusweg (tussen Neherkade en Binckhorstlaan) maken al deel uit van de centrumring en zijn daarmee onderdeel van het bestaande netwerk van stedelijke hoofdwegen. Bij de herinrichting van deze wegvakken in het kader van de Rotterdamsebaan is het functioneren als stedelijke hoofdweg leidend voor de aanpassing. De Regulusweg en de Spoorboogweg worden stedelijke hoofdwegen waarop voldoende verwerkingscapaciteit en een goede doorstroming van het autoverkeer prioriteit heeft. De goede doorstroming op deze nieuwe hoofdroute is nodig om het verkeer ook daadwerkelijk te laten kiezen voor deze route en zo de gewenste verkeersafwikkeling op de kruising Binckhorstlaan/Mercuriusweg te verzekeren. De ontwerp voor de herinrichting van de Regulusweg en voor de aanleg van de Spoorboogweg zijn afgestemd op deze functie als stedelijke hoofdweg.

Voor een stedelijke hoofdweg ligt de nadruk op een goede doorstroming van het verkeer. De gewenste trajectsnelheid is 30-35 kilometer per uur. De weginrichting van een stedelijke hoofdweg bestaat uit rijbanen met een middenberm en vrijliggende fietspaden. De middenberm dient om (de hinder door) afslaand verkeer te beperken. Het

aantal kruisingen en aansluitingen op stedelijke hoofdwegen wordt zo beperkt mogelijk gehouden. Bij de met verkeerslichten geregelde kruisingen dient voldoende opstelgelegenheid te zijn. Met het oog op de doorstroming en veiligheid zijn er langs stedelijke hoofdwegen geen parkeerplaatsen aanwezig en wordt het aantal in-/uitritten naar eigen terrein zo beperkt als mogelijk gehouden. In- en uitritten, parkeren etc moet vooral langs en vanaf de omliggende wegen van een lagere orde plaats vinden.

In de nieuwe verkeersstructuur blijft de Binckhorstlaan-Zuid bestaan als een stelsel van wegvakken op maaiveld naast de aansluiting van de Rotterdamsebaan. Dit deel van de Binckhorstlaan sluit aan op de T-aansluiting bij de Mercuriusweg en is bedoeld voor het lokale verkeer naar de bestemmingen in de Binckhorst en voor het verkeer wat verder gaat naar Voorburg-West.

Verlengde Melkwegstraat en afsluiten Saturnusstraat

Voor het functioren van de Spoorboogweg - Regulusweg als stedelijke hoofdroute is ook het functioneren van de kruising Maanweg/Regulusweg van groot belang. Deze kruising staat in de huidige situaite reeds onder druk. In de nieuwe verkeersstructuur moet het doorgaande verkeer Centrumring - A12 via de Regulusweg gaan rijden. Deze verkeersstroom is niet te combineren met de forse stroom bestemmingsverkeer naar en vanaf het kantorencluster rond het Maanplein die nu ook via de Regulusweg rijdt. In de huidige situatie leidt afslaand verkeer naar de garages of de Saturnusstraat al tot forse hinder voor het overige verkeer en is er kans op terugslag tot op de kruising Maanweg-Regulusweg of verder (aansluiting A12).

De totale hoeveelheid verkeer kan op de beschikbare rijstroken niet worden verwerkt en een uitbreiding van het aantal rijstroken nabij de kruising is niet mogelijk. Op de kruising Maanweg/Regulusweg zijn momenteel de zware verkeersstromen van het afslaand verkeer naar en vanaf de Regulusweg en van het rechtdoorgaand verkeer op de Maanweg ongeveer even groot.

Door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat en de afsluiting van de Saturnusstraat wordt het bestemmingsverkeer voor de kantorencluster anders over de kruising geleid, namelijk via de Maanweg in plaats van de Regulusweg. Het bestemmingsverkeer rijdt via de Maanweg en de nieuw aan te leggen weg: de Verlengde Melkwegstraat. Doordat de Maanweg rustiger wordt door de plannen van de Rotterdamsebaan is dit een snelle route die het kantorencluster goed bereikbaar houdt.

Ook worden de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg daardoor beter verdeeld en kan de kruising Maanweg/Regulusweg in de nieuwe verkeersstructuur goed blijven functioneren. Deze aanpassing van de ontsluitingsstructuur verbetert dus zowel het functioneren van de Regulusweg als stedelijke hoofdweg als de bereikbaarheid van het het kantorencluster rond het Maanplein. Daarnaast is deze aanpassing ook van belang voor het bestemmingsverkeer naar de andere delen van de Binckhorst. Voor het bestemmingsverkeer naar de omgeving van de Binckhorstlaan-zuid blijft er op de route via de Maanweg een goede doorstroming gewaarborgd evenals voor het bestemmingsverkeer dat via Regulusweg/Spoorboogweg en de aansluitingen Zonweg en Mercuriusweg rijdt.

In bijlage III is nader ingegaan op de functionaliteit van de diverse (nieuwe) wegen in de Binckhorst en op het functioneren van de kruising Maanweg/Regulusweg.

Verbeterde bereikbaarheid van de Binckhorst

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan, Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst. Deze bereikbaarheid is samengesteld uit de reistijd, afstand, maar ook de beleving van deze begrippen. Door de toevoeging van nieuwe infrastructuur kan de Binckhorst via meerdere wegen bereikt worden. Vanuit de A4/A13 kunnen auto's via de Rotterdamsebaan, zonder files en veel verkeerslichten direct de Binckhorst bereiken. Dit geldt voor alle delen van de Binckhorst. Voor de Binckhorst-zuid is weliswaar de route via de Haagweg – Binckhorstlaan – Maanweg vanuit knooppunt Ypenburg korter en uitgaande van geen vertraging bij de verkeerslichten sneller, maar deze route zal in de beleving niet aantrekkelijk meer zijn. Dit komt omdat de Rotterdamsebaan vanaf de Vlietzone een route biedt met slechts twee verkeerslichten om in Binckhorst-zuid terecht te komen.

De aanleg van de Rotterdamsebaan zorgt ook voor een afname van de files op de Utrechtsebaan. De reistijd op deze route wordt daardoor korter. Verkeer vanuit de A12 en A4 dat van deze route gebruik maakt en de bestemming in de Binckhorst heeft, krijgt dus ook een snellere verbinding.

Daarnaast zorgt de aanleg van de Spoorboogweg voor een snellere verbinding tussen het hoofdwegennet (Utrechtsebaan en A4/A13 via de Rotterdamsebaan) en de centrumring. Dit is een duidelijke verbetering van de bereikbaarheid (zowel qua afstand als qua reistijd) ten opzichte van de huidige route: Maanweg – Binckhorstlaan of Regulusweg – Zonweg – Binckhorstlaan. De route via de Spoorboogweg heeft slechts twee verkeerslichten en veel minder op- en afritten dan deze andere routes.

Ten slotte geldt dat de aanleg van de Rotterdamsebaan een belangrijk psychologisch voordeel heeft voor de Binckhorst. Verkeer dat straks via de Rotterdamsebaan rijdt, komt uit in de Binckhorst. Hierdoor wordt de bekendheid van het gebied sterk vergroot: het wordt de nieuwe entree in de gemeente Den Haag.

Van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp

Op basis van de Voorkeursvariant+300 is in 2012 een Voorlopig Ontwerp uitgewerkt voor de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst. Bij het raadsbesluit over de Voorkeursvariant is ten aanzien van het toen voorliggende Ontwerp besloten deze als "de contouren van de Voorkeursvariant" vast te stellen. Door de gemeenteraad is toen tevens de wens uitgesproken om bij vaststelling van het bestemmingsplan te beschikken over een geoptimaliseerd Voorlopig Ontwerp. Het Voorlopig Ontwerp vormt als zodanig geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar biedt wel inzicht in de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Daaropvolgend is het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt en geoptimaliseerd. Dit is ook de eerste keer dat het ontwerp op het detailniveau van bijvoorbeeld de ontsluiting van panden of bouwblokken of parkeerplaatsen is voorgelegd aan belanghebbenden. Een groot deel van de reacties op het ontwerp-bestemmingsplan heeft dan ook betrekking op dit schaalniveau. Naar aanleiding van de reacties op het ontwerp-bestemmingsplan is het ontwerp op een aantal punten aangepast. Deze aanpas-

singen hebben geen betrekking op de hoofdverkeersroutes maar wel de op de inrichting en het functioneren van de ontsluitende wegvakken, in-uitritten en op openbare parkeerplaatsen. Met name in de Binckhorst zijn erftoegangen van afzonderlijke bedrijven in detail uitgewerkt. Voor de reconstructie van de Binckhorstlaan op maaiveld is in principe van gevel tot gevel ontworpen. Dit is gedaan vanwege het belang van een zorgvuldige inpassing, waarbij voorterreinen en erftoegangen van bestaande percelen, om te kunnen blijven functioneren, moeten aansluiten op de nieuwe inrichting van de Binckhorstlaan. Dit betreft maatwerk en daar waar het om particuliere voorterreinen gaat die niet tot de openbare weg gerekend worden moet het Voorlopig Ontwerp als voorstel van de gemeente aan de betreffende eigenaar gelezen worden, waarbij over de exacte invulling nader afgestemd zal worden. Voor deze delen van het VO is een andere weergave gebruikt. Met de vaststelling van dit VO wordt de uitwerking en maatvoering van de rijstroken, opstellengtes, kruispuntvormgevingen, bermen en bomenrijen, fietspaden en trottoirs vastgelegd alsmede de locatie en aard van erftoegangen. De inrichting van trottoir tot de gevel wordt in samenspraak met de betreffende grondeigenaren uitgewerkt en is op de tekening van het Voorlopig Ontwerp ook met een andere kleur (nader uit te werken) voorzien.

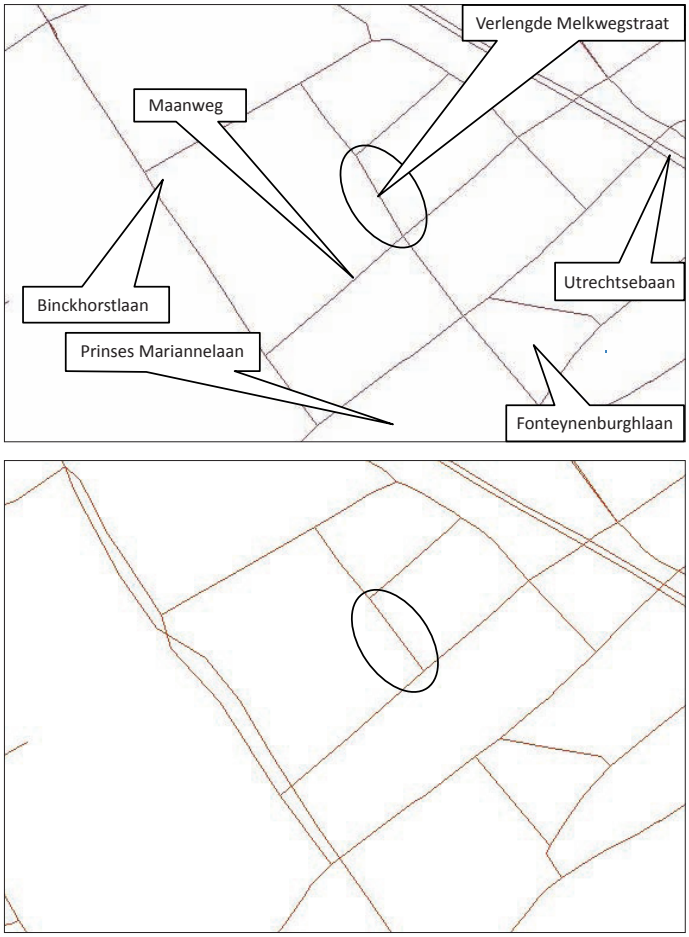
Het Voorlopig Ontwerp heeft een zodanig detailniveau dat er in de aanbesteding enerzijds ruimte is voor optimalisaties en creativiteit van de zijde van de markt en anderzijds duidelijkheid geboden wordt over wat de gemeente voornemens is te realiseren. De gekozen contracteringsstrategie betekent dat het VO niet direct uitgewerkt wordt in een Definitief Ontwerp (DO). Op basis van het VO zal een vraagspecificatie worden opgesteld voor de aanbesteding. In de vraagspecificatie zal duidelijk worden gemaakt welke delen van het VO als referentie worden meegegeven en waar dus nog uitwerkingsvrijheid wordt geboden en welke delen zullen worden voorgeschreven. In de aanbestedingsfase zal een aantal partijen in dialoog met de gemeente een aanbiedingsontwerp maken. Dit aanbiedingsontwerp zal het uitwerkingsniveau van een DO krijgen.

In de detailleringsslag van VO naar DO (in dit geval het aanbiedingsontwerp) gaat de nauwkeurigheid van de maatvoering van decimeters naar centimeters, ook voor wat betreft de hoogteligging. Verder wordt de materiaalkeuze, belijning en bebording uitgewerkt. Voor verhardingen, beplanting, meubilair en verlichting worden soort, aantal, maatvoering en type gespecificeerd.

Corrigendum verkeerscijfers Prinses Mariannelaan

Tijdens de ter inzage legging van de ontwerp-bestemmingsplannen en het MER is geconstateerd dat er in de referentiesituatie abusievelijk een extra wegvak in het verkeersmodel is opgenomen. Dit extra wegvak heeft invloed op de weergegeven verkeerseffecten in Voorburg-West. De Verlengde Melkwegstraat (een nieuwe verbinding tussen de Maanweg en de Melkwegstraat) is in de referentiesituatie in het verkeersmodel te ver doorgetrokken waardoor deze in verbinding is komen te staan met de Prinses Mariannelaan. In de plansituatie (Voorkeursvariant) is deze niet bestaande weg niet opgenomen.

In onderstaande figuur is dit fictieve wegvak weergegeven.



Uitsnede verkeersmodel Haaglanden (boven: referentiesituatie, onder: Voorkeursvariant)

Via dit fictieve wegvak is er in het verkeersmodel een koppeling tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan aanwezig waardoor een deel van het verkeer in de referentiesituatie via de Maanweg in plaats van de Prinses Mariannelaan gaat rijden. In het MER Rotterdamsebaan en het achtergrondrapport Verkeer staat nu een toename van 23% vermeld voor het verkeersaanbod in het avondspitsuur voor wegvak Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Fonteynenburghlaan).

De volgende tabel geeft de wegvakken aan zoals deze in het MER zijn opgenomen.

Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)			Mvt/ etmaal werkdag
			Refe-rentie	Rotter-damse-baan	Verschil	Rotter-damse-baan
Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.325	450	-81%	5.200
Binckhorstlaan	Maanweg	Pr. Mariannelaan	450	625	39%	7.200
Pr. Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynen-burghlaan	750	925	23%	10.600
Pr. Mariannelaan	Fonteynen-burghlaan	Westenburg-straat	950	925	-3%	10.600

Door deze invoerfout in het verkeersmodel rijdt er in de referentiesituatie te weinig verkeer op de Binckhorstlaan tussen de Prinses Mariannelaan en de Maanweg en het wegvak Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Fonteynenburghlaan). Een herberekening zonder dit (niet-bestaande) wegvak in de referentiesituatie laat zien dat de hoeveelheid verkeer met en zonder Rotterdamsebaan op het betreffende deel van de Binckhorstlaan gelijk is, circa 650 motorvoertuigen per uur (mvt/uur). Op het betreffende deel van de Prinses Mariannelaan bedraagt het verkeersaanbod in de referentie circa 950 mvt/uur. Daarmee is de belasting van dit wegvak meer consistent met dat van het naastliggende wegvak op de Prinses Mariannelaan (Fonteynenburghlaan- Westenburgstraat, 950 mvt/uur). Dit verkeersaanbod is tevens in lijn met verkeerstellingen uit 2011 waarin de verkeerbelasting circa 900 mvt was voor het gemiddeld avondspitsuur. Ook komt dit beeld overeen met de eerdere analyse dat de Rotterdamsebaan een beperkt effect heeft op het verkeersaanbod op de Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Westenburgstraat).

In de navolgende tabel zijn de aangepaste belastingen opgenomen voor de wegvakken waarop de invoerfout een effect heeft.

Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)			Mvt/ etmaal werkdag
			Refe-rentie	Rotter-damse-baan	Verschil	Rotter-damse-baan
Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.100	450	-79%	5.200
Binckhorstlaan	Maanweg	Pr. Mariannelaan	650	625	-4%	7.200
Pr. Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynen-burghlaan	950	925	-3%	10.600
Pr. Mariannelaan	Fonteynen-burghlaan	Westenburg-straat	950	925	-3%	10.600

Door de aanpassing in de referentiesituatie veranderden de effecten ten opzichte van de situatie met de Rotterdamsebaan. De hoeveelheid verkeer op de Prinses Mariannelaan zal ongeveer gelijk blijven na aanleg van de Rotterdamsebaan. Ook op de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan blijft het verkeersaanbod gelijk. De forse afname op de Maanweg wordt een fractie minder. Er is geen effect op andere wegen nabij de Prinses Mariannelaan.

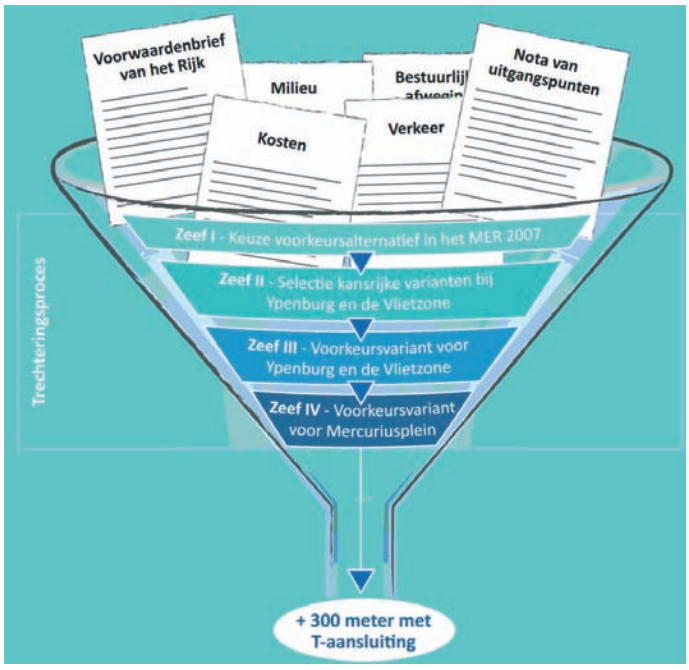
Het verkeerseffect van deze aanpassing is sterk lokaal georiënteerd (Maanweg, Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan tussen Maanweg en Prinses Mariannelaan). Er is geen sprake meer van toenames op wegvakken en derhalve zijn de effecten positiever dan in het MER is weergegeven. Door de aanpassing van deze invoerfout worden de gepresenteerde milieueffecten voor Voorburg-West op de Prinses Mariannelaan tussen de Binckhorstlaan en de Fonteynenburghlaan positiever dan weergegeven in het MER. De concentraties luchtverontreinigende stoffen en de geluidbelasting zijn na realisatie van de Rotterdamsebaan gelijk aan de effecten in de referentiesituatie op de aangepaste wegvakken.

Eén Voorkeursvariant

Het planproces van de Rotterdamsebaan loopt al enige jaren. Reeds in 1990 is een tweede verbinding naast de Utrechtsebaan, tussen A4/A13 en het centrum van Den Haag, in het Verkeersplan van Den Haag opgenomen. De daadwerkelijke uitwerking hiervan is begonnen in de periode 2005 - 2008 toen gestart is met een m.e.r.-procedure voor de Rotterdamsebaan (toen nog Trekvliettracé) geheten. In dit MER, dat in 2007 is afgerond, zijn diverse locaties voor de Rotterdamsebaan onderzocht. In 2008 is hier een Voorkeursalternatief uit gekozen: de Noordelijke Boortunnel.

Vervolgens is aan het Voorlopig Ontwerp gewerkt en is gedetailleerd gekeken naar de aansluitingen op het knooppunt Ypenburg en de centrumring. Ook is in detail gekeken naar de inpassing in de Vlietzone en lengte van de tunnel. De varianten die hiervoor bestonden, waaronder varianten met een langere tunnel en/of een geheel verdiepte ligging in de Vlietzone, zijn in 2012 in het Trechteringsdocument middels diverse zeven (zie volgende figuur) onderzocht. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan is vervolgens de Voorkeursvariant +300 meter met een dubbele T-aansluiting op de centrumring vastgelegd.

In diverse zienswijzen op de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument is gevraagd om een langere tunnelvariant te onderzoeken. Hoewel in het Trechteringsdocument reeds enkele langere tunnelvarianten (o.a. C4-plus en A4-direct) onderzocht zijn, is aan dit verzoek gehoor gegeven. Deze analyse is opgenomen in de Nota van Beantwoording uit 2012. Hieruit bleek dat deze variant weliswaar minder negatief scoorde op de aantasting van landschappelijke en ecologische waarden in de Vlietzone, maar dat de Voorkeursvariant vooral beter scoorde op de vooraf geformuleerde doelstellingen. Dit kwam met name, omdat er geen aansluiting op de Laan van Hoornwijck mogelijk is bij deze langere tunnelvariant en de Rotterdamsebaan daardoor minder verkeer aantrekt. Door de drie gemeenteraden is vervolgens besloten alleen deze Voorkeursvariant nader te onderzoeken in het MER en vast te leggen in bestemmingsplannen. In de diverse zienswijzen op de ontwerp-bestemmingsplannen en het MER die (anno 2013) wordt gevraagd deze analyse opnieuw uit te voeren. Voor reactie hierop wordt verwezen naar bijlage I van de Nota van Beantwoording op de notitie Reikwijdte en Detailniveau en Trechteringsdocument (2012), waarbij de reactie hierop als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.



Het boorproces onder woningen in Voorburg-West en de Westvlietweg

Een onderdeel van het ontwerpproces van de geboorde tunnels betreft het bepalen van het invloedsgebied, de zogenaamde 'zettingstrog'. Dit is het gebied waarin zettingen van het maaiveld die groter zijn dan 1 mm, kunnen optreden als gevolg van het boren van de tunnels. In het kader van het MER Rotterdamsebaan zijn worst-case berekeningen uitgevoerd om de maximaal optredende zetting en de eventueel te treffen maatregelen te bepalen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het MER en worden in het vervolgproces van het Definitief Ontwerp nader gedetailleerd. Een belangrijk onderdeel van deze detailleringslag betreft het bepalen van de bouwkundige staat van alle panden binnen het invloedsgebied.

Circa een half jaar voordat de boorwerkzaamheden plaatsvinden worden de panden, die in het invloedsgebied van de Rotterdamesbaan liggen, bouwkundig geïnspecteerd door een nader te bepalen onafhankelijk en gecertificeerd bureau. De resultaten worden vastgelegd in een rapport dat wordt aangeboden aan zowel de projectorganisatie Rotterdamsebaan als aan de eigenaar van het pand. Indien partijen zich hierin kunnen vinden worden drie exemplaren van het rapport ondertekend. Eén exemplaar is bestemd voor de eigenaar, een ander voor de projectorganisatie terwijl het derde exemplaar bij een notaris in bewaring wordt gegeven.

Per pand wordt op basis van het onderzoeksrapport een zetting bepaald die maximaal te accepteren is. Met andere woorden per pand wordt de 'norm' bepaald. In de gedetailleerde berekeningen en uitvoerings ontwerpen wordt net zo lang geoptimaliseerd (bijvoorbeeld door het treffen van maatregelen) om zover mogelijk onder deze 'norm' te blijven. Vervolgens worden tijdens de boorwerkzaamheden de bewegingen in de grond nauwgezet gemonitord en kan de tunnelboormachine op elk willekeurig moment bijgestuurd. Bewoners of eigenaren van panden worden geïnformeerd wanneer de tunnelboormachine onder hun pand door zal gaan.

Na afloop van het boorproces wordt elk pand wederom bouwkundig geïnspecteerd door een onafhankelijk en gecertificeerd bureau. Op deze wijze wordt een eenduidig inzicht verkregen in de bouwkundige staat van een pand voor en na het boren. Indien in deze periode bouwkundige schade is ontstaan, wordt deze geacht het gevolg te zijn van het boren van de tunnel en vergoed.

Overigens kan op basis van het eerste bouwkundige rapport aanbevolen worden een nader funderingsonderzoek te doen. Dit om de staat van de fundering van een pand te beoordelen en eventueel te kunnen adviseren over funderingsherstel vóór het boorproces.

Planschade en nadeelcompensatie

In meerdere ingebrachte zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor het indienen en afhandelen van diverse vormen van schadeclaims. Bij een project zoals de Rotterdamsebaan bestaat de kans dat er meerdere vormen van schade optreden. Deze kunnen zijn:

- Planschade: kan optreden als gemeenten het bestemmingsplan herzien en bestemmingen wijzigen;
- Nadeelcompensatie: door rechtmatig optreden van de overheid kunnen bedrijven en burgers schade ondervinden (bijvoorbeeld wegafsluiting). Als deze schade onevenredig groot is ten opzichte van anderen die zich in een gelijkwaardige situatie bevinden, kan men in aanmerking komen voor vergoeding;
- Bouwschade: schade veroorzaakt door bouwwerkzaamheden.

Voor bovenstaande schades als gevolg van het project Rotterdamsebaan zal één loket worden opgericht, conform besluit IBO, waaraan alle klachten en schades door bewoners en bedrijven uit de drie gemeenten gericht kunnen worden. Centrale uitgangspunten voor dit 'Klachtenloket' zijn:

- Centraal punt waar vragen gesteld kunnen worden over schades;
- Duidelijkheid over waar (adres) de claims ingediend kunnen worden;
- Uniforme afhandeling (rechtsgelijkheid) bij de afhandeling.

De nadere invulling van dit loket, waaronder taken en bevoegdheden, geschiedt in gezamenlijkheid tussen de gemeenten Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Specifiek ten behoeve van het afhandelen van claims aangaande nadeelcompensatie en planschade wordt een gemeenschappelijke verordening nadeelcompensatie en planschade Rotterdamsebaan opgesteld. In de Bestuursovereenkomst Rotterdamsebaan die gesloten is tussen de drie gemeenten aangaande het project is dit vastgelegd.

De gemeenschappelijke verordening en het 'Klachtenloket' zullen in ieder geval operationeel moeten zijn op het moment dat het bestemmingsplan-Rotterdamsebaan onherroepelijk wordt (na de uitspraak van de Raad van State), maar zoveel eerder als mogelijk. Voor de tussenliggende periode worden de gebruikelijke procedures van de gemeenten gehanteerd. De planning is dat dit Klachtenloket begin 2014 operationeel is.

De inpassing in de Vlietzone

De Rotterdamsebaan doorsnijdt een deel van de Vlietzone. Hierdoor wordt de daar aanwezige landschappelijke en hydrologische structuur fysiek aangetast. Ook zijn er effecten voor de aanwezige flora en fauna. Daarnaast wordt het bestaande parkeerterrein van Drievliet en het terrein van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh doorsneden en dient hiervoor compensatie te worden geboden. Ook de golfbaan moet worden aangepast. Op deze diverse aspecten wordt hier nader ingegaan.

Compensatie van het parkeerterrein van Drievliet

Door de aantasting van het bestaande parkeerterrein van Familiepark Drievliet dient nieuwe parkeergelegenheid gerealiseerd te worden nabij Drievliet. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden aanwezig. Deze mogelijkheden zijn beschreven in het MER en nader onderzocht in de beeldkwaliteitsparagraaf in het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente Den Haag. Deze beeldkwaliteitsparagraaf vormt de onderbouwing van de keuze voor de compensatie van het parkeerterrein ten zuidoosten van de Rotterdamsebaan. Hierdoor is dit nieuwe parkeerterrein niet gelegen in het blikveld en/of zichtlijnen van de aanwezige landgoederen. Ook is het parkeerterrein zo ver mogelijk van de aanwezige bebouwing bij Park Hoornwijck gesitueerd. Deze keuze is mede in overleg met de provincie Zuid-Holland tot stand gekomen.

Het nieuwe parkeerterrein van Drievliet wordt gerealiseerd op gronden van Drievliet, de gemeente en van derden. Het terrein wordt ingepast middels een groen uiterlijk. Dit houdt in deels parkeren op een half-verharde ondergrond (gras) en ingepast met bomen/struiken. Om

dit nieuwe parkeerterrein te verbinden met het Familiepark wordt in het bestemmingsplan een brug of onderdoorgang voor langzaam verkeer mogelijk gemaakt bij de Rotterdamsebaan. In overleg met Drievliet wordt uiteraard een keuze gemaakt omtrent de verbinding tussen het parkeerterrein en het familiepark. Het parkeerterrein van Drievliet wordt ingericht zodra het tijdelijke werkterrein niet meer gebruikt wordt. Tijdens de aanlegperiode blijft Drievliet volledig bereikbaar.

Aanpassing holes golfbaan

Het tracé van de Rotterdamsebaan doorsnijdt ook het terrein van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh. Om de golfbaan haar volledige functionaliteit tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan te laten behouden, dienen drie holes in het noordwesten van de golfbaan tijdelijk en tijdig verplaatst te worden naar de oostzijde van de golfbaan. Na realisatie van de Rotterdamsebaan, zodra het tijdelijke werkterrein niet meer gebruikt hoeft te worden, worden twee holes teruggeplaatst en blijft één hole definitief aan de oostzijde gesitueerd. Bij het herstel van de golfbaan wordt uitgegaan van het bestaande type gebied (open grasland met watergangen). Dit zal versterkt worden door de aanleg van extra waterpartijen (met een natuurlijke gevarieerde oeverzone).

Inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone

Het uitgangspunt van de inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone is het zo veel mogelijk handhaven van de aanwezige structuren, in het bijzonder het 'open weidegebied met strokenverkaveling'. Het valt niet binnen de scope van het project Rotterdamsebaan om het gebied te 'transformeren', bijvoorbeeld door een combinatie van het aanleggen van een andere landschappelijke structuur, aanleg van fiets-, wandel- en vaarroutes en het aanbrengen van reliëf. Deze ideeën zijn ingebracht door diverse indieners van zienswijzen. De maatregelen hebben, zoals aangegeven, geen directe relatie met de aanleg van de Rotterdamsebaan en zijn niet noodzakelijk om de effecten van de Rotterdamsebaan te beperken. Derhalve worden deze maatregelen niet opgenomen in het Voorlopig Ontwerp van de Rotterdamsebaan en niet meegenomen in het bestemmingsplan.
Binnen de scope van de Rotterdamsebaan past wel het toevoegen van extra water en een goede ecologische inpassing hiervan. Dit betreft mitigerende en optimaliserende maatregelen die voortkomen uit bijvoorbeeld de aantasting van het watersysteem (watercompensatie nodig), de aantasting van het foerageergebied van vleermuizen en het aantasten van het leefgebied van de bittervoorn en de modderkruiper. Om deze aantasting te mitigeren worden de volgende elementen toegevoegd en/of versterkt in de Vlietzone:

- Watercompensatie:
  - Extra watergang naast de Molensloot vanwege de verplichting om boezemwater te compenseren (als gevolg van het dempen van een stukje Molensloot bij de Rotterdamsebaan).
  - Extra watergangen/vergroten bestaande watergangen vanwege de verplichting om polderwater te compenseren.
- Waterstructuur:
  - Om geen stilstaand water te creëren bij de aanwezige sloten die anders 'doodlopen' op de Rotterdamsebaan, wordt parallel aan de weg een verbindingsloot gerealiseerd.
- Ecologische structuur:
  - Om de effecten op vleermuizen te beperken dienen nieuwe bomen gerealiseerd te worden nabij de Molensloot en worden naast de andere sloten enkele korte bomenrijen geplaatst
  - De nieuwe watergangen krijgen natuurvriendelijke oevers, zodat de biodiversiteit en bestaande ecologische kwaliteit versterkt worden.

De bovenstaande maatregelen zijn verwerkt in het Voorlopig Ontwerp van de Rotterdamsebaan.

De bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de werkzaamheden

Het uitgangspunt is dat alle bedrijven in de Binckhorstlaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van de Rotterdamsebaan bereikbaar blijven. In bijlage IV 'Bereikbaarheid Binckhorst gedurende realisatie Rotterdamsebaan (periode 2014-2019)' bij deze nota is het meerjarig perspectief geschetst (functioneel en tijd) met betrekking tot de bereikbaarheid van de Binckhorst in het algemeen en de kwadranten (bedrijven/woningen) daarbinnen in het bijzonder voor wat betreft de tijdelijke situatie gedurende de realisatie van het project Rotterdamsebaan.
Daarbij is de fasering beschreven en verbeeld van de uitvoering van de werkzaamheden, waarbij rekening is gehouden met de onvermijdelijke afsluitingen en de daartoe benodigde (tijdelijke) omleidingsroutes inclusief de fiets- en busroutes. Tot 2017 wordt de situatie per jaar beschreven, terwijl de jaren 2017-2019 (aanleg boortunnel) gebundeld zijn weergegeven.

Het meerjarig perspectief is gebaseerd op de huidige inzichten over de uitvoering van het project en op basis van de thans aanwezige kennis.. Voortschrijdend inzicht/noodzakelijke aanpassingen kunnen nog leiden tot bijstelling van het meerjarig perspectief. Veel interactie met individuele ondernemers en de begeleidingscommissie Binckhorst inzake de tijdelijke bereikbaarheid kan leiden tot verdere optimalisatie. Tijdens het aanbestedingsproces wordt bovendien een grote inbreng van de marktpartijen verwacht. Bereikbaarheid en het voorzien in tijdelijke parkeeroplossingen zijn bovendien criteria waarop in de aanbesteding gegund gaat worden. De in de bijlage IV gepresenteerde schema's worden in de komende jaren uitgewerkt naar een gedetailleerd bereikbaarheidsplan, waarbij telkens het eerstvolgende jaar het meest gedetailleerd wordt uitgewerkt. Het bereikbaarheidsplan ontstaat dus in de loop van het project. Gestreefd wordt om wegafsluitingen en erfafsluitingen, tenminste drie maanden van tevoren aan te kondigen en om de afsluitingen en andere hinder zo kort mogelijk te laten duren.

Parkeren in de Binckhorst

In het bestemmingsplan is in paragraaf 5.2.5 (Parkeren Binckhorst) beschreven wat de bestaande en nieuwe parkeersituatie is in de Binckhorst. De beschrijving van de nieuwe parkeersituatie langs de Binckhorstlaan – zuid heeft plaatsgevonden op basis van het Voorlopig Ontwerp, stand van zaken mei 2013. Inmiddels is het ontwerp verder geoptimaliseerd en is met name aan dit deel van de Binckhorstlaan ruimte gevonden om extra openbare parkeerplaatsen te realiseren. De hoeveelheid parkeerplaatsen die na de herinrichting terug zullen komen is daardoor fors groter geworden. In het nieuwe Voorlopig Ontwerp zijn circa 225 openbare parkeerplaatsen opgenomen langs het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan. Ongeveer 100 parkeerplaatsen langs de oostzijde van dit deel van de Binckhorstlaan. Aan de westzijde zijn ca. 75 langsparkeerplaatsen opgenomen. Langs de ventweg liggen nog circa 50 parkeerplaatsen. De nieuwe ventweg ligt deels over terrein waarop op dit moment particuliere parkeerplaatsen aanwezig zijn die daarmee komen te vervallen. Ook zijn er op dit moment langs de Bin-

ckhorstlaan tussen de Uranusstraat en de Zonweg een groot aantal particuliere parkeerplaatsen (ca. 45 plaatsen). Deze particuliere parkeerplaatsen (langs een ventweg) komen in de nieuwe situatie niet terug. In de huidige situatie zijn langs dit deel van de Binckhorstlaan ongeveer 240 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Het verlies aan openbare parkeerplaatsen is dus zeer beperkt, deels omdat parkeerplaatsen die op dit moment afgeschermd zijn, openbaar worden gemaakt.

Ook is naar aanleiding van zienswijzen het ontwerp van de Uranusstraat, nabij de kruising Mercuriusweg en bij de huidige McDonalds gewijzigd. Er is hierdoor meer ruimte voor realisatie van parkeerplaatsen ontstaan. Langs de Uranusweg vanaf de afrit Mercuriusweg zijn op dit moment twee parkeerkoffers met 30 openbare en 30 particuliere parkeerplaatsen, in de nieuwe situatie kunnen hier circa 30 parkeerplaatsen voor in de plaats worden gerealiseerd. In overleg met belanghebbenden wordt uitgewerkt welke status al de parkeerplaatsen in deze omgeving hebben (openbaar dan wel particulier).

Langs de Binckhorstlaan-noord, Mercuriusweg-oost, Spoorboogweg en Regulusweg zijn om verkeersveiligheids- en doorstromingsredenen geen parkeerplaatsen opgenomen.

In het kader van het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp en naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor enkele wegvakken in de Binckhorst aangepast en geoptimaliseerd. Met name betreft dit de opname van een ventweg in een deel van de Binckhorstlaan zuid waar extra parkeervakken in zijn opgenomen. Daarmee is het verlies aan openbare parkeerplaatsen beperkt tot circa 140. waar in het MER nog is uitgegaan van een verlies van ca. 225 plaatsen. Dit is een beperkt verlies ten opzichte van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen, namelijk ca. 6%. Daarbij wordt de parkeerbehoefte in het gebied lager doordat er enkele functies in het gebied komen te vervallen vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan.

In de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst zal het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen per fase verschillen. De gemeente zal per fase en per deelgebied maatwerk leveren hoe om te gaan met het (tijdelijk) verlies aan openbare parkeerplaatsen.

In bijlage V is nader ingegaan op de veranderingen ten aanzien van het parkeren in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarmee samenhangende aanpassingen van de infrastructuur in de Binckhorst.

Deel 2

Beantwoording ingediende zienswijzen

Zienswijze 1 – Vereniging Park Hoornwijck (en 12 gelijkluidende zienswijzen)

Diverse partijen hebben vrijwel dezelfde zienswijzen ingediend. Deze betreffen:

- Dhr. J. Kruyswijk en mevr. A.M. Kruyswijk - v.d. Heijden(3)
- Dhr. /mevr. A.H.A.M. Meijer-Hogenboom (4)
- Dhr./mevr. M. Faber (5)
- Mevr. M. Sikkens (6)
- Dhr. E. de Jong (7)
- Mevr. S. Ozir (9)
- Mevr. L. Nijdam (10)
- Dhr./mevr. P. van der Horst (11)
- Anoniem (12)
- Dhr./mevr. P.A.W. Verhoeven (23)
- Dhr. M.W.J. Frima (61)
- Anoniem (62)

Bij de beantwoording van de zienswijzen van bovengenoemde partijen wordt verwezen naar de antwoorden op deze zienswijze.

1. *Het ontwerp Bestemmingsplan moet een andere naam hebben en herschreven worden: Het fundament/de basis van het ontwerp Bestemmingsplan is onjuist: Ten onrechte wordt (te veel) gefocust op alleen de Rotterdamsebaan. De relevante omgeving wordt niet of nauwelijks meegenomen.*

Reactie 1

In het MER Rotterdamsebaan is uitgebreid ingegaan op de effecten in een breed gebied: het zogenaamde studiegebied. Dit is het gebied waar nog effecten kunnen optreden als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De relevante omgeving – waaronder de Vlietzone - is daarin meegenomen.

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan is opgesteld met als primaire doel de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. In het ontwerp-bestemmingsplan is een groter gebied opgenomen dan alleen de Rotterdamsebaan en bijbehorende infrastructuur (Spoorboogweg, Verlengde Melkwegstraat) om ook te voldoen aan de actualiseringplicht in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zie ook deel I 'de twee bestemmingsplannen omvatten meer dan alleen de Rotterdamsebaan'. Deze te actualiseren delen bevatten geen wijzigingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

2. *De gevolgen van het plan zoals het er nu ligt vernietigen een prachtig stuk natuur en doet nauwelijks wat aan de bescherming van bedreigde diersoorten. De verstoring door lawaai, stank en koplampen van auto's van het deel van de weg dat wordt aangelegd op maaiveld niveau zonder echt adequate voorzieningen is desastreus voor de beschermde diersoorten en hun leefomgeving in dit deel van de prachtige Vlietzone. De gevolgen voor deze door wet en internationale regelgeving beschermde diersoorten en hun leefomgeving worden ten onrechte in het plan en de Milieu-effectrapportage gebagatelliseerd. Het ontwerp-bestemmingsplan zoals het er nu ligt is onrechtmatig en biedt geen of onvoldoende bescherming ten opzichte van de echt bedreigde diersoorten.*

Reactie 2

In het MER Rotterdamsebaan en rapportages in voorgaande fases (o.a. Trechteringsdocument) is veel aandacht besteed aan de impact van de Rotterdamsebaan op ecologische structuren en (beschermde) flora en fauna. Mede door de impact van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone is in 2012 gekozen voor een 300 meter langere tunnelvariant, waarbij de Rotterdamsebaan in de Vlietzone slechts over een beperkte lengte (300 meter) op maaiveldniveau is gelegen.

De Vlietzone zelf is geen onderdeel van de ecologische hoofdstructuur, maar er zijn wel enkele beschermde flora en fauna aanwezig in het gebied. Deze beschermde flora en fauna kennen een uitgebreid beschermingsregime. In het MER, is hierover het volgende gesteld: "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 en andere beschermde flora en fauna moeten mitigerende maatregelen genomen worden" (p. 148, MER). De te treffen mitigerende maatregelen zijn verplicht en maken derhalve onderdeel uit van het plan Rotterdamsebaan. Daarnaast zijn in paragraaf 18.2 van het MER ook diverse andere maatregelen ter bevordering van het leefklimaat en de biodiversiteit van flora en fauna in de Vlietzone opgenomen. Ook optimaliserende maatregelen zijn opgenomen in de projectscope van de Rotterdamsebaan. In het bestemmingsplan zijn deze maatregelen ook terug te vinden in paragraaf 5.6.

3. *Ten onrechte wordt niet of nauwelijks vermeld dat het Molenslootpad en het bijbehorende groen deel uit maakt van de stedelijke Haagse ecologische groenstructuur.*

Reactie 3

Zowel in het MER als in het Achtergrondrapport Ecologie wordt de Vlietzone aangeduid als onderdeel van de Haagse groenstructuur. Ook wordt het karakter van het Molenslootpad, in het bijzonder als foerageergebied voor vleermuizen, benoemd. De Vlietzone en het Molenslootpad maken echter geen deel uit van de landelijke ecologische hoofdstructuur waarvoor een zwaar beschermingsregime geldt. De Molensloot wordt iets ingekort door de aanleg van de Rotterdamsebaan. Als compensatie hiervoor wordt een nieuwe sloot naast de bestaande Molensloot aangelegd.

4. *In en vlak bij het plangebied wonen ook gezinnen met kinderen: het betreft niet alleen een kantoren- en bedrijventerrein, zoals het ontwerp suggereert. Zo wordt Park Hoornwijck herhaaldelijk weggezet*

als bedrijfsterrein in plaats van als woonwijk… Het ontwerp-bestemmingsplan maakt ontwikkelingen mogelijk, die de gezondheid, het woongenot en de veiligheid van de bewoners en hun kinderen en van recreanten (ernstig) zullen aantasten. Wat de gevolgen en kosten voor deze bewoners en hun leefomgeving zijn wordt niet of nauwelijks meegenomen. Welke consequenties verbindt u daar dan aan?

Reactie 4
Park Hoornwijck is in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan inderdaad ten onrechte alleen als bedrijfsterrein vermeld. In de toelichting zal dit aangepast worden.

In het MER en de diverse achtergrondrapporten is uitgebreid ingegaan op de effecten voor onder andere Park Hoornwijck. Zo zijn er voor de thema's luchtkwaliteit en geluid diverse rekenpunten in en rond Park Hoornwijck opgenomen, zodat de belasting van de Rotterdamsebaan op dit gebied duidelijk inzichtelijk is gemaakt. Deze rekenpunten zijn overigens in overleg met bewoners, die zitting hebben gehad in de Werkgroep Luchtkwaliteit en Geluid, bepaald. Uit de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid blijkt dat er niet of nauwelijks negatieve effecten zijn voor Park Hoornwijck en omgeving. Dit is in lijn met de eerdere resultaten in het kader van de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument.

Daarnaast is ook een specifiek onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de gezondheid als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan. Hieruit blijkt eveneens dat er niet of nauwelijks effecten zijn op de gezondheid van de aanwezigen in de woonwijk Park Hoornwijck.

Voorstel
In de toelichting omschrijving toevoegen over de woningen in Park Hoornwijck. Dit betreft:
- In hoofdstuk 2.4.2 Verkeer en infrastructuur wordt onder het kopje Knooppunt Ypenburg en Vlietzone de derde alinea aangevuld met 'woningen bij Park Hoornwijck en de' tussen 'De Laan van Hoornwijck ontsluit de' en 'bedrijventerreinen Park Hoornwijck ….'
- In hoofdstuk 2.5.2 Wonen wordt onder het kopje Vlietzone de tekst aangevuld met een nieuwe eerste zin: ' Op Rijswijks grondgebied ligt Park Hoornwijck waar diverse woningen, onder andere langs de Molensloot aanwezig zijn.'

5. *Wat is het gemeentelijk beleid als wonen en werk, verkeer en natuur gecombineerd worden? Het ontwerp moet daaraan van meet af aan in de inleiding, onder het beleidskader en in het hele plan aandacht besteden.*

Reactie 5
In het ontwerp-bestemmingsplan en het MER Rotterdamsebaan is uitgebreid onderzocht wat de effecten zijn als nieuwe infrastructuur (de Rotterdamsebaan) aangelegd wordt in een gebied waar natuurwaarden, woningen, bedrijvigheid en recreatieve functies aanwezig zijn. Ook zijn in het ontwerp-bestemmingsplan de diverse beleidskaders voor zowel natuur, wonen, werken, verkeer als recreatie opgenomen, zie hiervoor hoofdstuk drie van de Toelichting.

6. *Onderzoek of bij een geheel ondertunnelde Rotterdamsebaan de gevolgen voor het milieu minder zullen zijn. Onderzoek ook of een geheel verdiepte aanleg van de weg met grote aarden wallen er om heen en grote geluidschermen bij de Kansjesmolensloot minder verstorend lawaai, stank en licht van koplampen zal genereren en beschermde dier en plantensoorten echt beschermd kunnen worden.*

Reactie 6
Deze optie is in het voorbije traject onderzocht en niet als Voorkeursvariant vastgesteld. Voor een uitgebreide beschrijving van het voorgaande traject, en de beantwoording van de vraag waarom een langere tunnelvariant of een geheel verdiepte ligging in de Vlietzone niet opnieuw onderzocht zijn in dit MER, wordt verwezen naar de passages hierover in deel I onder 'Eén Voorkeursvariant'.

Uit het MER Rotterdamsebaan blijkt dat de toegevoegde geluid- en luchtbelasting van de nieuwe infrastructuur in de Vlietzone relatief beperkt is. Dit komt door de reeds hoge belastingen van de A4/A13 in het gebied. Daarnaast ligt de Rotterdamsebaan in de Vlietzone voor een deel verdiept waardoor deze minder zichtbaar is. Voor het gedeelte van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone dat op maaiveld ligt, is het vanuit milieuoogpunt niet noodzakelijk om extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld in de vorm van een (geluid)wal. Voor meer informatie over de inpassing in de Vlietzone wordt verwezen naar deel I 'Inpassing in de Vlietzone'.

Effecten als gevolg van lichtuitstraling zijn ook in het MER benoemd, zie onder andere pagina 166 en 203. Hier wordt in het Voorlopig Ontwerp zoveel mogelijk rekening mee gehouden, bijvoorbeeld door verlichting te selecteren die vooral uitstraling op de weg heeft en niet op de omgeving.

7. *In ons gezin leven kinderen. Die hebben rechten zoals de Kinderombudsman aangeeft. U dient dan ook de gevolgen voor de Rotterdamsebaan op het gebied van stank, lawaai en het verlies aan recreatie en speelmogelijkheden voor kinderen in deze buurt te onderzoeken en te toetsen. De gevolgen voor de Rotterdamsebaan gaan onze kinderen direct aan. U moet de gevolgen en de aanleg dan ook toetsen aan hun belang. We beroepen ons daarbij op Artikel 3, 4 en 31 van het internationaal verdrag inzake de rechten van het kind.*

Reactie 7
In het MER Rotterdamsebaan is aandacht besteed aan de effecten op woningen, kinderdagverblijven, scholen en andere gevoelige objecten waar ook kinderen kunnen verblijven. Specifieke aandacht is hieraan gegeven bij het thema gezondheid (hoofdstuk 8 van het MER). Hieruit blijkt dat de effecten als gevolg van de Rotterdamsebaan voor Park Hoornwijck niet of nauwelijks waarneembaar zijn en dat geen sprake is van een verslechtering van het gezondheidsklimaat, ook niet voor kinderen. De Rotterdamsebaan heeft geen verlies van speel- en recreatiemogelijkheden voor kinderen tot gevolg. Deze mogelijkheden in Park Hoornwijck worden niet aangetast.

8. *Het huidige bestemmingsplan Hoornwijck wordt ten onrechte niet of nauwelijks als uitgangspunt genomen. Wij verzoeken u om het stiltegebied van Hoornwijck (het bos en slagenlandschap tegenover het Molenslootpad) tot aan de grens van de beoogde Rotterdamsebaan onder het Bestemmingsplan Hoornwijck van de gemeente Rijswijk te brengen. Wij pleiten daarbij voor een*

correctie van de annexatiegrenzen waarmee het (thans op Haags grondgebied gelegen) stiltegebied weer aan de Gemeente/Rijswijk terugvalt. In het verleden is met de annexatie een corridor gemaakt voor de toekomstige Rotterdamsebaan. Dit is nu achterhaald. Wij verzoeken u te onderzoeken of Rijswijk bereid is het stiltegebied weer terug te nemen.

Reactie 8

Stiltegebieden zijn aangewezen in de provinciale structuurvisie. Bij (Park) Hoornwijck of in de Vlietzone is een dergelijk stiltegebied niet aanwezig, zie ook op http://www.zuid-holland.nl/beleefdestilte. Daarnaast is voor de Vlietzone de Beheersverordening Vlietzone van kracht, die deels door het bestemmingsplan Rotterdamsebaan vervangen zal worden. De bestaande waarden en kenmerken van dit gebied dienen uiteraard wel gerespecteerd te worden. Middels de m.e.r.-procedure voor het project Rotterdamsebaan is dit effect op deze waarden en kenmerken onderzocht en zijn maatregelen waar nodig en wenselijk opgenomen, die vervolgens overgenomen zijn in het bestemmingsplan en/of een criteria vormen tijdens de aanbestedingsprocedure..

Omdat het bestemmingsplan Hoornwijck geen betrekking heeft op het gebied waar de Rotterdamsebaan wordt aangelegd, is dit bestemmingsplan niet als uitgangspunt genomen. Voor de Vlietzone is de Beheersverordening van de gemeente Den Haag (van 22 december 2011, nr. 162) het vigerende planologische regime waar rekening mee gehouden is.

Een correctie van de gemeentegrenzen tussen de gemeente Den Haag en Rijswijk is niet aan de orde. Zie ook Nota van Zienswijzen op het bestemmingsplan Hoornwijck – Broekpolder (26 februari 2013).

9. *In het ontwerp Bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt ten onrechte veel te weinig aandacht besteedt aan het groene karakter van het gebied. Ten onrechte wordt geen onderzoek gedaan wat het effect op de natuur en de bedreigde diersoorten is als de Rotterdamsebaan geheel ondertunneld wordt. Dubbelgrondgebruik ligt voor de hand. In een tunnel auto's, daarboven natuur, desnoods de huidige parkeerplaatsen erop voor Drievliet. Bestaand groen wordt in het ontwerp vervangen door asfalt en parkeerplaatsen. Dat wordt ten onrechte op geen enkele wijze gecompenseerd voor recreanten en bewoners uit Ypenburg, Rijswijk en Voorburg.*

Reactie 9

In het Trechteringsdocument (2012) en de Nota van Beantwoording (2012) op de notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan is aandacht besteed aan het effect op natuur en beschermde flora en fauna bij een gehele ondertunneling van de Rotterdamsebaan. De drie gemeenteraden hebben een besluit genomen over de Voorkeursvariant in september 2012, dit betreft de variant + 300 meter met T-aansluiting. Andere varianten zijn derhalve in het kader van het MER niet meer onderzocht, zie ook deel I 'Eén Voorkeursvariant'.

In het MER is opgenomen dat er veel groen gecompenseerd of extra aangelegd wordt. Een voorbeeld hiervan is nieuwe waterstructuren met natuurvriendelijke oevers en bomenpartijen in de Vlietzone. Voor een totaaloverzicht kunt u paragraaf 18.2 van het MER raadplegen. Hier staan alle te treffen maatregelen in benoemd.

10. *Het Bestemmingsplan Hoornwijck besteedt veel aandacht aan het groene karakter van het gebied, ook in samenhang met de overgang naar de groene Vlietzone. In het huidige Bestemmingsplan Hoornwijck zijn gelden beschikbaar gesteld (5 miljoen, zie blz. 7 van de Toelichting op het Bestemmingsplan Hoornwijck) voor de versterking van de Groenstructuur. Dit geld is nog steeds voor dit doel bestemd. Gebruik dit geld om groen te realiseren en te borgen.*

Reactie 10

Het bestemmingsplan Hoornwijck wordt momenteel vervangen door het bestemmingsplan Hoornwijck-Broekpolder. Hierin wordt niet gesproken over gelden die beschikbaar worden gesteld voor de Groenstructuur. Bovendien betreft dit een bestemmingsplan van de gemeente Rijswijk dat geen betrekking heeft op de Rotterdamsebaan.

In het bestemmingsplan Rotterdamsebaan zijn de diverse benoemde maatregelen, waaronder een maatregelpakket voor de Vlietzone, uit het MER (paragraaf 18.2) opgenomen. Deze maatregelen hebben tot doel de structuur, biodiversiteit en kwaliteit van de Vlietzone dat niet door de Rotterdamsebaan doorsneden wordt, te versterken.

11. *Het niet door stank, verkeerslawaai en licht door koplampen en lantaarns bedreigde groen moet behouden blijven. Het groen biedt ruimte voor veel beschermde diersoorten, zoals vleermuizen (kijk ook eens naar: "Inventarisatie Vleermuizen Hoornwijck, rapport 06/Aqua-Terra Nova 474/CG blz. 11"), dieren die kunnen voortbestaan in een rustige en schone omgeving en die uitermate gevoelig zijn voor verstoring. Als je kijkt in de Achtergrondrapport Ecologie (zie Bijlage VIII) dan zie je grote gevaren omschreven voor de beschermde diersoorten bij een weg op maaiveldniveau met aftakking bij de Laan van Hoornwijck. De vleermuizen krijgen het o.a. zwaar te verduren als de weg op maaiveldniveau komt bij Hoornwijck. Ze foerageren voor een belangrijk deel bij het Molenslootpad. Opvallend is dat ze zeer slecht tegen licht van koplampen van auto's en lantaarnpalen kunnen en tegen verkeerslawaai en stank. Door het water van de Molensloot en de open lijn naar het weiland zal geluid ver dragen. De rapporten van de MER lijken dat bijna helemaal weg te schrijven en te bagatelliseren. Ook zie je nagenoeg er niets van terug in het Ontwerp Bestemmingsplan om de zaak te mitigeren. Ook voor wat betreft het Vetje (vis), libelle (vroege glazenmaker), de Korenbloem (die helemaal zal verdwijnen), de Patrijs(die geheel verdwijnt) en de Bittervoorn en de andere dier- en plantensoorten geldt dat het vergaande gevolgen zal hebben. Een tunnel zou veel beter zijn voor deze beschermde dieren en planten.*

Reactie 11

De Rotterdamsebaan zorgt voor een aantasting van onder andere het foerageergebied van vleermuizen en andere beschermde flora en fauna. De effecten hiervan zijn uitgebreid onderzocht in zowel voorgaande planstudiefases (zoals de notitie Reikwijdte en Detailniveau/Trechteringsdocument) als in dit MER. Het is hierbij geenszins de bedoeling de effecten te bagatelliseren. Wel wordt gesteld dat de effecten relatief meevallen, omdat in de huidige situatie reeds sprake is van een sterke mate van verstoring door het geluid van de A4 en A13. Het extra geluid dat de Rotterdamsebaan toevoegt is hierdoor relatief beperkt qua omvang en invloedsgebied. Desalniettemin zorgt de Rotterdamsebaan voor een toename van deze belasting en is ook sprake van doorsnijding

van het leefgebied van enkele flora en faunasoorten. Hierbij wordt opgemerkt dat het gaat om individuele flora en fauna en dat nergens het leefgebied van een totale soort vernietigd wordt.

Om deze negatieve effecten te beperken zijn mitigerende maatregelen verplicht. Deze mitigerende maatregelen zijn weergegeven in het MER (blz. 198, tabel 18.2). Deze maatregelen zijn ook opgenomen in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn ook extra maatregelen (niet verplicht vanuit wet- en regelgeving) opgenomen in paragraaf 18.2 van het MER. Ook deze maatregelen zijn geborgd in het bestemmingsplan.

Een langere tunnelvariant is niet onderzocht, zie ook reacties 6 en 9 en bij deel I 'Eén Voorkeursvariant'.

12. *Waar zijn voorzieningen voor de bewoners van Hoornwijck en Park Leeuwenberg in het Ontwerp? Reserveer ruimte voor een park in Hoornwijck en een park gecombineerd met een speelterrein. In het huidige Bestemmingsplan Hoornwijck werd door de gemeente Rijswijk en het Industrieschap Plaspoelpolder beoogd het Slagenlandschap langs het Molenslootpad in te passen in een prachtig Park, dat opengesteld kan worden voor de bewoners van Hoornwijck en de Broekpolder en andere bewoners van Rijswijk (zie o.a. Blz. 4 en 5 van de brochure "Businesspark Hoornwijck" van de Gemeente Rijswijk en het Industrieschap De Plaspoelpolder van september 1999. De Gemeente moet haar eerdere beloftes aan de bewoners in dit gebied realiseren. Gelet op het rijks en provinciaal beleid hebben de bewoners van Hoornwijck en de Broekpolder recht op een Park in hun omgeving, evenals op speelterrein voor hun kinderen. Dat Park kan een hoop compensatie bieden voor de natuur en de bewoners als het goed afgeschermd wordt van de Rotterdamsebaan met bijvoorbeeld grote aarden wallen. Dat spaart nog geld ook. Bij de aanleg komt immers veel grond vrij die anders afgevoerd moet worden.*

Reactie 12

Het oude bestemmingsplan Hoornwijck maakt het door indieners genoemde park niet mogelijk. De tekening van de afdeling Openbare Werken van de gemeente Rijswijk waar aan wordt gerefereerd dateert van september 1999 en is dus opgesteld na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Hoornwijck. Het betreft hier dus een mogelijke latere invulling van het gebied door de gemeente Rijswijk die niet in een bestemmingsplan is vertaald en daarmee geen rechtsgrond heeft. De gronden zijn inmiddels eigendom van de gemeente Den Haag en het feitelijk gebruik is agrarisch (weiland). Dit gebruik wordt in dit bestemmingsplan bevestigd.

13. *De Rotterdamsebaan komt bij Hoornwijck in de plannen op maaiveldniveau en in open tunnelbakken. Daardoor worden naar verwachting archeologische monumenten uit de Romeinse tijd onherstelbaar beschadigd. Dat is onnodig. Door de tunnel door te trekken tot in het Knooppunt Ypenburg wordt dit voorkomen en blijft het erfgoed behouden. Volgens de zogenaamde Frima variant hoeft deze verlengde tunnel (nauwelijks) meer te kosten.*

Reactie 13

Voor het thema archeologie is reeds veel onderzoek verricht. Hieruit blijkt onder andere dat de Vlietzone een hoge verwachtingswaarde heeft. Alvorens de Rotterdamsebaan daar gerealiseerd kan worden, zal archeologisch veldonderzoek verricht worden. Dit veldonderzoek kan, indien nodig, gevolgd worden door opgravingwerkzaamheden. Bij de beoordeling van de diverse varianten, waaronder de Frima-variant (A4-direct), is dit negatieve effect op archeologie reeds beschouwd en ook meegenomen in de bestuurlijke afweging voor de keuze van een Voorkeursvariant. In deze afweging zijn overigens ook de kosten van de Frima variant (A4-direct) meegewogen.

14. *Hoe zit het met de aanleg van de Rotterdamsebaan ter hoogte van Hoornwijck? Deze aanleg is niet (goed)onderzocht op de effecten voor de bedreigde planten en dieren en de bewoners en recreanten. Waar blijft alle grond uit de tunnel en wegwerkzaamheden en waar komt een vervangend parkeerterrein voor Drievliet en hoe wordt het verkeer bij de Laan van Hoornwijck straks omgeleid bij de bouw van de tunnel? Waar komt het (tijdelijk) parkeerterrein voor Drievliet en wat zijn de gevolgen?*

Reactie 14

De reactie op de vraag wat de gevolgen van de Rotterdamsebaan voor Park Hoornwijck en aanwezige flora en fauna zijn, is reeds weergegeven bij de reacties 2, 4, 5 en 11.

Tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan zijn diverse werkterreinen noodzakelijk. Deze zijn als zodanig ook bestemd (verkeer-verblijfsgebied) in het bestemmingsplan. Van deze werkterreinen liggen er twee in de Vlietzone, zie ook figuur 2.8 op bladzijde 32 van het MER. Deze werkterreinen liggen op dermate grote afstand van de aanwezige woongebieden dat geen sprake zal zijn van structurele overlast. Enige overlast, bijvoorbeeld door het aanbrengen en weer verwijderen van de damwanden is bij een project als de Rotterdamsebaan helaas niet te voorkomen. In het MER is in hoofdstuk 15 uitgebreid aandacht besteed aan mogelijke effecten en hiervoor zijn ook enkele maatregelen ter voorkoming van hinder opgenomen. Deze maatregelen/eisen worden meegewogen in het aanbestedingstraject. Ook is afgesproken dat de begeleidingscommissie Vlietzone meedenkt en meepraat om het ontstaan van hinder tijdens de aanlegperiode zoveel mogelijk te voorkomen.

De grond die vrijkomt zal voor verder transport of verwerking in het project worden opgeslagen in een hiervoor bestemd depot op de als werkterrein aangegeven gronden. Het depot zal tenminste voor de duur van de boorwerkzaamheden nodig zijn. Een bestemming voor de vrijgekomen grond is nog niet bekend. Het uitgangspunt is dat bouwverkeer zo min mogelijk overlast oplevert voor de omgeving. Hierdoor wordt het aantal ritten en de overlast van het bouwverkeer zoveel mogelijk beperkt. De definitieve invulling vindt echter pas plaats in overleg met het gekozen bouwconsortium. Dit geldt ook voor eventuele omleidingen voor het verkeer bij de Laan van Hoornwijck. Het uitgangspunt is echter dat afsluitingen, zeker van deze belangrijke hoofdweg, zoveel mogelijk worden beperkt.

Het huidige parkeerterrein van Drievliet wordt doorsneden door de Rotterdamsebaan. Hiervoor is compensatie van het verlies aan parkeerterrein voor Drievliet benodigd. In het bestemmingsplan is hier-

voor het gebied ten zuidoosten van het huidige parkeerterrein (tussen de Rotterdamsebaan en het bedrijventerrein bij de Laan van 's-Gravenmade) bestemd. Dit is in de tijdelijke situatie nog een werkterrein, maar zal daarna als parkeerterrein voor Drievliet gebruikt worden. Dit parkeerterrein wordt zoveel mogelijk 'groen' vormgegeven en zal middels een voetgangersbrug of –tunnel over of onder de Rotterdamsebaan met Drievliet verbonden worden.

15. *Graag onderzoeken op welke wijze bewoners financiële compensatie krijgen tijdens de aanleg en als de weg aangelegd en in gebruik is. Ook dient er door een onafhankelijke bouw expert een rapportage gemaakt te worden van de staat van het onroerend goed voordat de bouw aanvangt en na afronding van de bouw. Het mooie achteruitzicht van de bewoners van Hoornwijck en Leeuwenbergh wordt straks een stuk minder en/of hun leefgenot wordt aangetast door stank en lawaai. De kosten moeten in het plan worden begroot en de bewoners moeten uitleg krijgen over de mogelijkheden.*

Reactie 15

Voor een reactie op deze vragen wordt verwezen naar deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat de drie gemeenten altijd bereid zijn meer informatie te geven over de mogelijkheden voor een ieder om planschade of nadeelcompensatie in te dienen.

16. *Ook dient er voor rekening van het project door een onafhankelijke bouw expert een rapportage gemaakt te worden van de staat van het onroerend goed voordat de bouw aanvangt en na afronding van de bouw (van binnen en van buiten). De gemeente dient toe te zeggen dat alle schade vanwege het project vergoed zal worden.*

Reactie 16

Ter plaatse van Park Hoornwijck zal geen schade ontstaan door trillingen of zettingen. Dit is onderzocht in het MER en in het kader van het Voorlopig Ontwerp. Park Hoornwijck ligt op zodanig grote afstand van de bouwactiviteiten dat ten gevolge hiervan geen schade is te verwachten. Het is dan ook niet noodzakelijk om de staat van het onroerend goed op te laten nemen door een onafhankelijke expert.

17. *In het bestemmingsplan Rotterdamsebaan staat op pagina 40 tot en met 44 zaken die geheel niet (meer) van toepassing zijn. De tekst op deze pagina's dient daarom verwijderd te worden.*

Reactie 17

De genoemde passages betreffen het actuele beleid van de diverse bestuurlijke organen. In het bestemmingsplan zal, naar aanleiding van deze zienswijze, echter wel een nuance worden aangebracht, waarbij duidelijk het huidige planologische beleid voor de Vlietzone wordt geformuleerd.

Voorstel:

In paragraaf 3.3, onder ad. 4 zijn de volgende passages toegevoegd:
Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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 grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied.

Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone opgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.

Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone opgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.

18. *In het zichtveld van Hoekenburg (Vlietzone kant) is een terrein V-VB1 ingepland. De hoofdlijn van het bestemmingsplan is dat er zo min mogelijk aanpassingen aan het bestaande bestemmingsplan plaats vinden. De bebouwing ligt in het zichtveld van Hoekenburg. Op de zichtjn rust een servituut en de landgoederen zone bepalingen zijn van toepassing. De omschrijving van de bebouwing is te vaag en ongespecificeerd. Plan en regels sporen niet met de toelichting op het bestemmingsplan (bladzijde 118). Zienswijze) V-VB1 uit van de plankaart en de regels schrappen en hiervoor in de plaats een bepaling opnemen dat het betreffende gebied na afronding van het project de groene waarde terugkrijgt. Eventuele bebouwing mag de groene en recreatieve waarde van de Vlietzone niet aantasten en mag de zichtlijn niet beperken. Toelichtende tekst overeenkomstig de realiteit opschrijven.*

Reactie 18

In het Achtergrondrapport Cultuurhistorie is uitgebreid aandacht besteed aan de diverse landgoederen en de effecten van de Rotterdamsebaan hierop. Daarnaast is een beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen in het bestemmingsplan. Dit is een eis vanuit de provincie, waarin de impact op de landgoederen (zichtlijn en blikveld) wordt beschreven en gemotiveerd is. Hierbij zijn ook tekeningen weergegeven die laten zien dat de impact (zeer) beperkt is. De Rotterdamsebaan ligt op grote afstand en voor Vredenoord valt deze grotendeels weg tegen de aanwezige bedrijvigheid en de A4. Voor Hoekenburg wordt geen grote inbreuk op de zichtlijn voorzien, vanwege het aanwezige golfterrein in de zichtlijn. De holes ter plaatse zullen na het gereedkomen van de Rotterdamsebaan nauwelijks wijzigen, waardoor de Rotterdamsebaan uit deze zichtlijn ligt. De beeldkwaliteitsparagraaf is in samenwerking met de provincie tot stand gekomen en de provincie is akkoord met de gekozen oplossingsrichting.

De bestemming V-VB1 betreft de bestemming die nodig is voor het werkterrein waar de tunnelboring kan starten. Hiervoor kan geen tijdelijke bestemming opgenomen worden. Tijdelijke bepalingen zijn wel mogelijk voor bestemmingen, maar gelden voor slechts 5 jaar. Omdat dit bestemmingsplan naar verwachting in 2013 wordt vastgesteld en de Rotterdamsebaan pas in 2019 open kan worden gesteld, is deze termijn wellicht te kort. Vandaar dat gekozen is voor een wijzigingsbe-

voegdheid. Overigens wordt door de gemeente beoogd in de private afspraken met de golfvereniging te borgen dat deze gronden in hun oorspronkelijke functie worden hersteld na 2019.

19. In de Toelichting Rotterdamsebaan bladzijde 122 staat een figuur die niet overeenstemt met het plan (figuur "lange zichtlijn vanaf buitenplaats Vredenoord"). De figuur dient daarom verwijderd te worden.

Reactie 19

De figuur op bladzijde 122 is correct en zal niet gewijzigd worden. De Rotterdamsebaan is vanaf maaiveld niet duidelijk zichtbaar vanuit het landgoed (vooral vanwege de achtergrond van de A4 en de bedrijvigheid rondom de Laan van 's-Gravenmade. De tekening is op de juiste schaal gemaakt.

20. De gemeentegrenzen van de gemeente Rijswijk zijn onnauwkeurig ingetekend, waardoor gemeenteraad en bestuur van de gemeente onvoldoende in de planvorming betrokken zijn.

Reactie 20

Voor zover de opmerking betrekking heeft op de digitale verbeelding (plankaart): de ondergrond kaarten voor het bestemmingsplan bevatten geen gemeentelijke grenzen, maar bevatten een geometrische plaatsbepaling van het werkingsgebied van het plangebied waarop bestemmingsplan van toepassing is. In artikel 1.2.4 Bro worden nadere eisen gesteld aan deze ondergrond.
De gemeente Rijswijk is overigens betrokken bij de totstandkoming van de het plan voor de Rotterdamsebaan.

21. Het N-Kavel is grotendeels niet bestemd. N-Kavel in bestemmingsplan duiden en overeenkomstig bestemmen.

Reactie 21

Het deel van het N-Kavel dat niet doorsneden wordt door de Rotterdamsebaan behoudt de functie van het daar vigerende bestemmingsplan. Deze gronden vallen buiten het plangebied en behouden de huidige bestemmingen 'Verkeer' respectievelijk 'Kantoor en bedrijven, uit te werken'.

22. In de MKBA is in alle scenarios gerekend met geflatteerde cijfers en verwachtingen. De kwaliteit van de MKBA voldoet niet aan de eisen. Dit wordt bevestigd in de subsidiebeschikking van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van Infrastructuur en Milieu van 4 juni 2013. De MKBA op te stellen met reële cijfers en verwachtingen op basis hiervan beslissingen nemen.

Reactie 22

De MKBA maakt geen onderdeel uit van het MER en/of het bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

In de MKBA is niet gerekend met geflatteerde cijfers en verwachtingen. De verwachtingen zijn onder meer gebaseerd op de meest actuele verkeersmodelgegevens voor zowel het rijkswegennet (NRM) als het regionale wegennet (Verkeersmodel Haaglanden). In bijlagen 1 en 2 bij het Achtergrondrapport Verkeer van de MER zijn de beide modellen beschreven en is de input vastgelegd. Voor de Rotterdamsebaan zijn de berekeningen met het NRM door een extern en onafhankelijk bureau uitgevoerd. In het kader van de subsidieaanvraag is het geheel aan berekeningen getoetst door Rijkswaterstaat en akkoord bevonden. Daarbij wordt opgemerkt dat het gebruik van statische verkeersmodellen voor het bepalen van de verkeers- en milieueffecten in vergelijkbare complexe verkeersprojecten gangbaar en aanvaard is, hetgeen ook in diverse juridische procedures bevestigd is. De gehanteerde investeringskosten zijn gebaseerd op nauwkeurige ramingen.
Voor wat betreft de kwaliteit van de MKBA kan het volgende worden aangegeven. In het kader van de Verkeerskundige onderbouwing, die mede de grondslag heeft gevormd voor de subsidiebeschikking Rotterdamsebaan, is geconstateerd dat het huidige weefvak richting Den Haag op de A13 tussen Delft Noord en knooppunt Ypenburg in de ochtendspits niet in staat is om het verkeersaanbod in 2020 na aanleg van de Rotterdamsebaan te verwerken. Dit heeft tot gevolg dat er op de A13 congestie zal optreden nabij en voor het weefvak. De capaciteit van het weefvak kan vergroot worden door deze als een dubbel weefvak uit te voeren. In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Haaglanden "A4 Passage en Poorten en Inprikkers" is deze verdubbeling al opgenomen. Daarmee is er zicht op realisatie van de verdubbeling van het weefvak. Nog niet zeker is echter of de verdubbeling al is gerealiseerd op het moment dat de Rotterdamsebaan zal worden opengesteld (2019). In het MER zijn al wel de effecten van een dubbel weefvak inzichtelijk gemaakt voor de thema's verkeer, geluid en luchtkwaliteit, waardoor een worst-case benadering is gehanteerd. Ook in het kader van robuustheid is in het Voorlopig Ontwerp van de Rotterdamsebaan reeds met een dubbel weefvak rekening gehouden. Op basis hiervan (eindsituatie) is ook de MKBA opgesteld.

In het belang van het toekomstig gebruik van de Rotterdamsebaan en het verzorgen van een goede doorstroming op de rijksweg A13 en op de kruispunten in het knooppunt Ypenburg is in overleg tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag besloten een gewijzigd ontwerp op te stellen voor de (tijdelijke) situatie totdat het programma MIRT-verkenning wordt geëffectueerd. In de subsidiebeschikking Rotterdamsebaan is daartoe de verplichting opgenomen dat het gewijzigd ontwerp ter goedkeuring aan de Minister wordt voorgelegd. Dit gewijzigd ontwerp, op basis van een daarbij behorend verkeersonderzoek, betreft naar verwachting een geringe aanpassing van het bestaande enkelstrooks weefvak op de A13 richting Knooppunt Ypenburg/Den Haag. De MKBA moet nog in overeenstemming worden gebracht met dit gewijzigd ontwerp (tijdelijke situatie) om formeel te kunnen voldoen aan de eisen die het Rijk aan de MKBA stelt. Deze aanpassing van de MKBA zal plaatsvinden nadat de Minister heeft ingestemd met het gewijzigd ontwerp. Dit zal op korte termijn aan de Minister worden voorgelegd zodat een tracéwetprocedure kan worden opgestart. Daarmee staat vast dat de noodzakelijke aanpassing van het enkelstrooks weefvak ruim voor 2019 zal zijn gerealiseerd.

In het belang van het toekomstig gebruik van de Rotterdamsebaan en het verzorgen van een goede doorstroming op de rijksweg A13 en op de kruispunten in het knooppunt Ypenburg is in overleg tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag besloten een gewijzigd ontwerp op te stellen voor de (tijdelijke) situatie totdat het programma MIRT-verkenning wordt geëffectueerd. In de subsidiebeschikking Rotterdamsebaan is daartoe de verplichting opgenomen dat het gewijzigd ontwerp ter goedkeuring aan de Minister wordt voorgelegd. Dit gewijzigd ontwerp, op basis van een daarbij behorend verkeersonderzoek, betreft naar verwachting een geringe aanpassing van het bestaande enkelstrooks weefvak op de A13 richting Knooppunt Ypenburg/Den Haag. De MKBA

moet nog in overeenstemming worden gebracht met dit gewijzigd ontwerp (tijdelijke situatie) om formeel te kunnen voldoen aan de eisen die het Rijk aan de MKBA stelt.

23. In het plan ontbreekt de aansluiting bij Knooppunt Ypenburg en de aansluiting op de Laan van Delfvliet. Indiener van de zienswijze geeft aan: plan completeren en op basis hiervan besluiten nemen.

Reactie 23
In het bestemmingsplan worden de bestemmingen opgenomen en aangepast die de aanleg van de Rotterdamsebaan en aanverwante voorzieningen mogelijk maken. Omdat in knooppunt Ypenburg zeer veel wegen aanwezig zijn, is het niet wenselijk om deze allemaal separaat op te nemen in het bestemmingsplan. Er is gekozen voor één verkeersfunctie, zodat kleine aanpassingen aan bijvoorbeeld een verbindingsboog niet direct onmogelijk worden gemaakt. In het Voorlopig Ontwerp dat tegelijkertijd met dit bestemmingsplan aan de gemeenteraad van Den Haag zal worden voorgelegd is het tracé wel nauwkeurig ingetekend. Dit is ook het geval geweest bij vorige versies van het Voorlopig Ontwerp. Het plan geeft dus wel inzicht in de aansluiting bij knooppunt Ypenburg en aansluiting Laan van Delfvliet.

24. In het plan is onvoldoende uitgewerkt welke compensatie er is voor de belangrijke schade die wordt aangericht — bijvoorbeeld in de vorm van extra wandelpaden, fietsvoorzieningen, beeldende kunst.

Reactie 24
In het ontwerp-bestemmingsplan zijn de bestemmingen en functieaanduidingen opgenomen die de realisatie van de Rotterdamsebaan en aanverwante voorzieningen mogelijk maken. Dit geldt ook voor de diverse maatregelen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar deel I 'Inpassing in de Vlietzone'. De exacte invulling van het gebied, bijvoorbeeld in de Vlietzone, is weergegeven in het Voorlopig Ontwerp.

25. In het plan is het Fietstracé dat aansluit op de nieuw aan te leggen brug over de A4 onvoldoende ingevuld, terwijl hier al plannen voor ontwikkeld zijn.

Reactie 25
Het project Trekfietstracé valt buiten de scope van de Rotterdamsebaan. De route wordt in dit bestemmingsplan dan ook niet vastgelegd. Overigens wordt het Fietstracé met het bestemmingsplan niet onmogelijk gemaakt.

26. Als de tunnel van de Rotterdamsebaan wordt verlengd tot bij of in Knooppunt Ypenburg, dan wordt de schade die de Rotterdamsebaan aanbrengt in de Vlietzone aanmerkelijk gereduceerd. Deze milieuvriendelijke oplossing is onvoldoende onderzocht.

Indiener van de zienswijze geeft diverse voorbeelden waarom een langere tunnel wenselijker is (o.a. financieel).

De gemeente Den Haag heeft beweerd dat de bewoners van Ypenburg niet over de Rotterdamsebaan zouden kunnen rijden als er geen op- en afrit van de Rotterdamsebaan bij de Laan van Hoornwijck komt. Echter: hoewel er bij de lange tunnel oplossing geen op- of afrit bij de Laan van Hoornwijck is, kunnen de bewoners van Ypenburg via een andere route de Rotterdamsebaan zeer eenvoudig op en af. Indiener van de zienswijze stellen dat de lange tunnel volledig en onafhankelijk onderzocht moet worden en in het bestemmingsplan opgenomen moet worden.

Reactie 26
In het bestemmingsplan is de realisatie van de Voorkeursvariant +300 meter met T-aansluiting mogelijk gemaakt. In de vorige planfase (notitie Reikwijdte en Detailniveau en Trechteringsdocument) is deze Voorkeursvariant door de drie gemeenteraden gekozen als Voorkeursvariant, zie deel I 'Eén Voorkeursvariant' voor meer informatie. Een langere tunnel is dus al eerder in het besluitvormingsproces uitgebreid onderzocht, beoordeeld en afgevallen en derhalve niet in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

27. Voor de studie zijn niet up to date verkeerscijfers gebruikt. De gehanteerde cijfers zijn niet reëel als uitgangspunt voor de MER. Met de moderne technieken is het mogelijk verkeersgegevens te verzamelen met behulp van camera's en op basis hiervan verkeerscijfers te analyseren naar herkomst en bestemming. De kosten van een dergelijke analyse vallen in het niet bij de investeringskosten van de Rotterdamsebaan.

Het gehanteerde verkeersmodel is een model dat al jaren in gebruik is voor de regio. Het model is in de loop van de tijd telkens opgepoetst. Het model is achterhaald. Het verkeersmodel wordt beheerd en bijgesteld door een expert medewerker van het Stadsgewest of de gemeente Den Haag. Het verkeersmodel is een black box voor anderen dan deze expert. Voor ingewikkelde en gevoelige besluitvorming wordt dikwijls gebruik gemaakt van advies van een derde partij. Neem bijvoorbeeld de jaarrekeningen van overheden die gecontroleerd worden door accountants. Bij ingewikkelde berekeningen voor nieuwe technische ontwikkelingen worden rekenmodellen vaak extern getoetst. Waarom zou een externe en onafhankelijke toetsing dan niet gebeuren voor een verkeersmodel dat behalve de expert ambtenaar -en misschien een enkele ingewijde persoon niemand kan volgen?

Indiener van de zienswijze vraagt het verkeersmodel te baseren op actuele cijfers, moderne rekenkundige technieken en inzichten inclusief dynamisering van het model zodat er rekening wordt gehouden met nieuwe files (terugslageffecten) als gevolg van de nieuwe weg. Daarnaast dient de input, output, de methodiek en de berekeningen van het verkeersmodel getoetst te worden door onafhankelijke deskundigen.

Reactie 27
In het kader van de besluitvorming over de Voorkeursvariant, de subsidieaanvraag, de MKBA en het MER is gebruik gemaakt van dezelfde op dat moment meest actuele verkeersmodelgegevens voor zowel het rijkswegennet (NRM) als het regionale wegennet (Verkeersmodel Haaglanden). In bijlagen 1 en 2 bij het Achtergrondrapport Verkeer van het MER zijn de beide modellen beschreven en is de input vastgelegd. Voor de Rotterdamsebaan zijn de berekeningen met het NRM door een extern en onafhankelijk bureau uitgevoerd. In het kader van de subsidieaanvraag is het geheel aan berekeningen getoetst door Rijkswaterstaat en akkoord bevonden. Daarbij wordt opgemerkt dat het gebruik van statische verkeersmodellen voor het bepalen van de verkeers- en milieueffecten in vergelijkbare complexe verkeersprojecten gangbaar en aanvaard is, hetgeen ook in diverse juridische procedures bevestigd is. Daarnaast zijn in het Achtergrondrapport Verkeer ook de diverse dynamische modelberekeningen toegevoegd.

28. *De reistijden tabel (Mer Achtergrondrapportverkeer Roba pdf, bladzijde 29 van het tweede rapport dat in dit bestand is gevoegd) is omineus, omdat de locaties niet direct van doen hebben met de oorspronkelijke doelstelling van de Rotterdamsebaan. De vraag dringt zich op: waar wordt er eigenlijk reistijd bespaard. Commentaar locatie 1) de Binkhorst-Noord: Er staat dat vanuit de Binkhorst-Noord 1,5 of 2 minuten reistijd gewonnen wordt. Commentaar locatie 2) de Binkhorst-Zuid: Er staat dat vanuit de Binkhorst-Zuid de reistijd langer wordt. De tabel wekt de suggestie dat de voertuigen over de Rotterdamsebaan rijden. Echter als de voertuigen over de Rotterdamsebaan rijden, doen zij er vanuit de Binckhorst, Voorburg-West en relevante delen van Rijswijk langer over dan via sluiproute vanwege de kilometers lange omweg die gemaakt moet worden. Commentaar locatie 3) Omgeving CS. Het is niet de bedoeling dat vanaf CS via de Rotterdamsebaan gereden wordt. Kennelijk is de projectorganisatie vergeten dat de Rotterdamsebaan hoofdzakelijk bedoeld is voor verkeer richting Neherkade. Indien er wel veel verkeer naar CS rijdt, leidt dit tot reistijd verlies vanwege het optreden van congestie. Bovendien gaat er bij een rit vanaf CS minuten verloren met het bereiken van de Koningstunnel (via Prinsessegracht), waardoor reistijd verloren gaat. Commentaar locatie 4) Kortenbos. Dit is een locatie vlakbij het Buitenhof in het centrum van Den Haag en hiervoor geldt dezelfde opmerking als voor CS.*

De indiener van de zienswijze stelt de relevante locaties voor de berekening van de reistijden op te nemen en aan te geven of de voertuigen over het tracé Rotterdamsebaan rijden of over een andere route.

Reactie 28

De betreffende tabel komt voort uit een eerder in overleg met Rijkswaterstaat vastgestelde lijst van op reistijd te beoordelen relaties in het kader van de subsidieaanvraag. De genoemde relaties zijn niet per definitie relaties waarvan beoogd is dat al het verkeer daarop gebruik zou maken van de Rotterdamsebaan. Deze tabel heeft ook deel uitgemaakt van de gemeentelijke besluitvorming waarin het verschil in nut en noodzaak van de Rotterdamsebaan voor de verschillende delen van de stad en van de Binckhorst onderkend is.

29. *De indiener van de zienswijze geeft aan dat impact van de weg op de ecologie nog onvoldoende is uitgewerkt. Hierbij stelt zij het volgende:*
    - *Zodanige inrichting van de omgeving van de Kansjesmolensloot dat de ecologische zone wordt gehandhaafd.*
    - *De ecologische effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan op de ecologische zone van de Kansjesmolensloot volledig te onderzoeken.*
    - *De natuurwaarde van het gebied (de Vlietzone)in een volwaardig studie op te nemen inclusief de verliezen veroorzaakt door de Rotterdamsebaan plus te nemen maatregelen om het verlies van natuurwaarde te beperken en compenseren.*

Reactie 29

Na de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument is aanvullend ecologisch veldonderzoek verricht om deze resultaten te actualiseren waar nodig.

Een deel van Molensloot wordt gedempt en hiervoor wordt de bestaande persleiding verlengd. Hiervoor is compensatie van dit boezemwater benodigd. Dit wordt voorzien door naast de huidige Molensloot extra water aan te leggen, in combinatie met groen/bomen (zoals reeds opgenomen in Voorlopig Ontwerp). Deze compensatie is een wettelijke verplichting en wordt samen met het Hoogheemraadschap uitgewerkt. Deze compensatie moet gereed zijn voor de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Ten aanzien van de flora en fauna zijn diverse mitigerende maatregelen benoemd, zie hoofdstuk 17 van het MER. Daarnaast zijn nog vele optimaliserende maatregelen opgenomen voor flora en fauna, ook tijdens de bouw. Deze maatregelen zijn allemaal opgenomen in het bestemmingsplan en/of in de aanbestedingsprocedure.

30. *De tunnelmond ligt midden in de Vlietzone niet ver van onze woonwijk en dichtbij de woonwijk Park Leeuwenbergh en Westvlietweg. Door de nabijheid van de A4 en de A13 ligt het geluidsniveau al hoog. Nu komt de Rotterdamsebaan daar nog bij. Daardoor treedt een cumulatie van lawaai op van de A4, de A12, de A13 en de Rotterdamsebaan in de nabijheid van de woonwijk Hoornwijck, inclusief Park Hoornwijk en de Laan van Zuid Hoorn. Onvoldoende onderzocht is de cumulatie van geluid effecten door de nabijheid van de A4, de A13 waar de Rotterdamsebaan bij komt. Vanwege het onvoldoende onderzoek worden er geen of onvoldoende geluidwerende maatregelen getroffen. De geluidsnormen bij de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden overschreden. In het bestemmingsplan dient opgenomen te worden de maatregelen om geluidsoverlast voor EHS gebied en omwonenden te voorkomen.*

Reactie 30

Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de effecten van geluid. In het Achtergrondrapport Geluid zijn de resultaten en uitgangspunten van dit onderzoek weergegeven. Hierbij is telkens uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting van de aanwezige wegen. Het onderzoek heeft zich gericht op woningen, waarbij door bewoners die zitting hebben gehad in de Werkgroep Luchtkwaliteit en Geluid diverse extra rekenpunten zijn benoemd, ook op de Ecologische Hoofdstructuur. De resultaten laten zien dat de Rotterdamsebaan niet leidt tot extra geluidshinder bij de woonwijk Park Hoornwijck en de Ecologische Hoofdstructuur. Dit komt voornamelijk doordat de A4/A13 reeds een zo hoge geluidbelasting geeft in de Vlietzone en omgeving, dat de Rotterdamsebaan hier verhoudingsgewijs relatief weinig geluid aan toevoegt. In het MER zijn ook diverse geluidsmaatregelen beschouwd. Hiervan zijn ook enkele opgenomen in het bestemmingsplan.

31. *In de Legenda (blz. 120 van de Regels Rotterdamsebaan) staat: ontwerp gebaseerd op wegontwerp d.d. 20-07-2013.Deze datum ligt na de publicatie datum. Het ontwerp is dus gebaseerd op een niet bestaand wegontwerp en dient na herziening opnieuw ter inzage gelegd te worden.*

Reactie 31

Dit is een schrijffout. De kaart is gemaakt op 08-02-2012, zie legenda. Het jaar van het ontwerp moet 2012 zijn in plaats van 2013.

Voorstel:
Aanpassen kaart datum ontwerp naar 08-02-2012 boortunnel gebruiksbeperkingen (opgenomen in bijlage 5 van de regels).

32. Het punt waar de op en afrit van de Rotterdamsebaan (bij de Laan van Hoornwijck) en de Laan van Hoornwijck samen komen, wordt een complexe kruising. In het bestemmingsplan ontbreekt de inrichting van deze kruising — terwijl missers in dit ontwerp grote invloed hebben op de bereikbaarheid van de omgeving. Gevraagd wordt een gedetailleerde ontwerp van de kruising in het ontwerp bestemmingsplan op te nemen en de gevolgen van de bereikbaarheid van de omgeving te onderzoeken en dan plan opnieuw ter visie te leggen.

Reactie 32
Het punt waar de op en afrit van de Rotterdamsebaan (bij de Laan van Hoornwijck) en de Laan van Hoornwijck samen komen, wordt een complexe kruising. In het bestemmingsplan ontbreekt de inrichting van deze kruising - terwijl missers in dit ontwerp grote invloed hebben op de bereikbaarheid van de omgeving. Gevraagd wordt een gedetailleerde ontwerp van de kruising in het ontwerp bestemmingsplan op te nemen en de gevolgen van de bereikbaarheid van de omgeving te onderzoeken en dan plan opnieuw ter visie te leggen.

33. In het plan ontbreekt het tracé binnen Knooppunt Ypenburg en bij de aansluiting met de Laan van Delfvliet. Dit is een hoofdonderwerp van het plan en door het ontbreken van dit deel van het plan is onvoldoende gewaarborgd dat het plan doorgang kan vinden. Hierdoor is het niet mogelijk een zienswijze op het plan te geven. Gesteld wordt: plan completeren voor het ontbrekende deel en dan ter visie leggen zodat zienswijzen gegeven kunnen worden op basis van een volledig plan.

Reactie 33
Zie reactie 32.

34. De weg / de tunnelbak doorsnijdt het golfterrein Leeuwenbergh over een aanzienlijke lengte. Het golfterrein Leeuwenbergh heeft een grote recreatieve en natuurwaarde. De golfbaan wordt volledig ingesloten door de Rotterdamsebaan, de A4 en de A12. Aan de gevolgen voor de golfbaan wordt in het plan onvoldoende aandacht gegeven. De golfvereniging wordt door de gemeente Den Haag de toegang tot de mogelijkheden van publieke inspraak bemoeilijkt doordat de golfvereniging bilateraal onderhandelt met de gemeente. De tunnelmond (en dus de toekomstige bouwput) ligt in de huidige golfbaan. Gevraagd wordt: De gevolgen voor de recreatieve waarde van het gebied en in het bijzonder de golfvereniging volledig te beschrijven en op te schrijven welke overlast de golfvereniging krijgt tijdens de jarenlang durende bouw van het tracé en welke maatregelen er kunnen worden getroffen om de overlast te verminderen dan wel te compenseren.

Reactie 34
De gemeente Den Haag is inderdaad in onderhandeling met de Golfvereniging Leeuwenbergh.

In het plan is aandacht gegeven aan de Golfvereniging Leeuwenbergh door dit te betrekken in de voor de golfvereniging relevante onderzoeken: luchtkwaliteit, geluid en hinder tijdens aanleg. Voor een uitgebreidere reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van de golfvereniging (zienswijze 24)

35. Er is geen toelichting over Huize Zuidhoorn opgenomen. Dit is onvolledig. Ten onrechte is weggelaten dat de Rotterdamsebaan dichtbij Landgoed Zeerust ligt. Geen melding is gemaakt van de provinciale nota landgoederen.

Reactie 35
In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan wordt Huize Zuidhoorn wel enkele malen benoemd. Er is echter geen beschrijving van opgenomen. Dit komt omdat hiervoor geen bijzondere/beschermde status geldt, zoals dat wel het geval is voor bijvoorbeeld Vredenoord. In de toelichting zal wel een verwijzing en beschrijving opgenomen worden van Huize Zuidhoorn en aangegeven worden waarom de Rotterdamsebaan daar geen impact op heeft. De ligging van de Rotterdamsebaan nabij Zeerust is wel specifiek benoemd, bijvoorbeeld al in paragraaf 1.2: 'De boortunnel start in de Vlietzone (nabij landgoed Zeerust)...'. Daarnaast wordt Zeerust beschouwd in het kader van de beeldkwaliteitsparagraaf.

Het provinciale beleid is betrokken bij het Achtergrondrapport Cultuurhistorie en de Beeldkwaliteitsparagraaf in het ontwerp-bestemmingsplan. Hierbij is ook de provincie Zuid-Holland betrokken. In de Verordening van de provincie is het relevante beleid ten aanzien van de Landgoederen opgenomen.

Voorstel:
In de toelichting wordt een verwijzing en beschrijving opgenomen van Huize Zuidhoorn en aangegeven waarom de Rotterdamsebaan daar geen impact op heeft. Dit betreft:

- In hoofdstuk 2.3.1.1 Bebouwingsstructuur (onder Vlietzone en Voorburg-West) wordt in de vierde alinea na de zin 'Hoekenburg heeft een zichtlijn die direct is gerelateerd aan de inpassing van de Rotterdamsebaan.' de volgende tekst toegevoegd: 'Ten slotte is in Rijswijk ook Huize Zuidhoorn aanwezig. Dit huis met boerderij is een gemeentelijk monument. Huize Zuidhoorn heeft geen landgoedbiotoop, zichtlijnen en/of blikveld en valt buiten de invloedsfeer van de Rotterdamsebaan.'

36. Ten aanzien van de Neherkade en de Vaillantlaan wordt het volgende gevraagd:
- *In de MER volledig mee te nemen wat de effecten zijn van zoveel verkeer op de gezondheid voor de omwonenden op de Neherkade en Vaillantlaan. Is het toelaatbaar dat in een dicht bewoonde wijk (met negen scholen rondom de Vaillantlaan) de emissies nog meer toenemen terwijl de grenswaarden al worden overschreden?*
- *In de MER de effecten te beschrijven voor de Neherkade, "de Put", de Vaillantlaan: Wat is de verkeerscapaciteit van die straten? Wat zijn de gevolgen van de Rotterdamsebaan op de verkeersdoorstroming op de genoemde straten die deel uitmaken van de VCP hoofdverbinding rondom de binnenstad van Den Haag.*
- *Hoeveel sluipverkeer ontstaat er in de binnenstad als de VCP hoofdverbinding rond de binnenstad dichtslibt bij openstelling van de Rotterdamsebaan. Wat zijn de gevolgen van deze lokale tweede orde verkeersstremmingen (terugslag effecten) voor de reistijdbaten van de Rotterdamsebaan?*

Reactie 36
In het MER is gekeken naar de verkeerseffecten op de Neherkade, Vaillantlaan en overige delen van de centrumring. Hieruit blijkt dat de capaciteit van deze wegen afdoende is om de toename van het verkeer te kunnen verwerken.

In het Achtergrondrapport Verkeer is voor de diverse wegen in de Haagse regio geanalyseerd wat de impact hierop is als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan. Dit is middels dynamische verkeersimulaties getoetst (zie de bijlage van het Achtergrondrapport Verkeer). Hieruit blijkt dat de wegen op de centrumring het verkeer afdoende kunnen verwerken na openstelling van de Rotterdamsebaan. Uiteraard worden deze verkeerseffecten gemonitord, zie ook het hoofdstuk evaluatie in het MER Rotterdamsebaan.

Ten aanzien van de Neherkade geldt dat deze wordt aangepast, zodat de toename van het verkeer als gevolg van de Rotterdamsebaan op deze weg goed verwerkt kan worden. Deze aanpassing van de Neherkade heeft een aparte ruimtelijke procedure doorlopen. Hierbij is ook een MER opgesteld.In dit MER is een robuustheidstoets uitgevoerd, waarbij gekeken is naar de effecten van de realisatie van de Rotterdamsebaan op de Neherkade en aangrenzende wegen, zoals de Vaillantlaan.

37. *Door de dubbele T-splitsing oplossing in plaats van het Mercuriusplein en de invoering van de verlengde Regulusweg wordt extra verkeer richting de Lekstraat en de Koningstunnel getrokken. Richting het centrum heeft de Koningstunnel een enkele rijbaan die nu al het verkeer maar nauwelijks kan verwerken en regelmatig volledig vast staat. Gevraagd wordt: de milieu effecten voor deze locaties zijn onvoldoende onderzocht of overwogen en te beschrijven welke maatregelen er genomen worden om te zorgen dat de Koningstunnel het extra verkeer kan verwerken.*

Reactie 37
De Voorkeursvariant +300 met, onder andere, de dubbele T-aansluiting is mede ingegeven door een beperking van de toestroom van het verkeersaanbod vanuit de Rotterdamsebaan op de centrumring. Dit gaat zowel op voor de Neherkade als voor de route Lekstraat - Koningstunnel. De route Lekstraat - Koningstunnel is nu en na aanleg van de Voorkeursvariant +300 van de Rotterdamsebaan in staat om het verkeersaanbod te verwerken. De route via de Spoorboogweg naar de Lekstraat en verder wordt in het ontwerp maar beperkt gefaciliteerd. Het verkeer op deze route heeft immers betere alternatieven via de Utrechtsebaan en het Schenk- of Prins Bernhardviaduct. Er zijn in het project Rotterdamsebaan dan ook geen maatregelen opgenomen gericht op de verkeersafwikkeling in of bij de Koningstunnel.

De milieueffecten van het extra verkeer voor de Lekstraat en omgeving zijn beschouwd in het MER Rotterdamsebaan, dit geldt zowel voor geluid als de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden. Wel wordt bijvoorbeeld als maatregel opgenomen om stil asfalt aan te leggen op de Lekstraat.

38. *In het document MER Achtergrondrapport Verkeer Roba, bladzijde 31- tweede rapport is een tabel met verkeerseffecten opgenomen. Er zijn in het rapport uitkomst gerichte berekeningen gemaakt die niet kloppen.*

Ter illustratie: In het wegvak Haagweg tussen Lindelaan en Geestbrugweg rijden er in de referentie situatie 3.000 auto's en in bij situatie Rotterdamsebaan 1.300. In het wegvak Haagweg tussen Geestbrugweg en Jan van der Heijdenstraat rijden er in de referentie situatie 1.775 auto's en in bij situatie Rotterdamsebaan 1.150. In de referentiesituatie is het verschil 3.000 -/- 1.775 auto's -> verschil 1.225 auto's. In de situatie Rotterdamsebaan is het verschil 1.300 -/- 1.150 auto's -> verschil 150 auto's. Echter, omdat de Binckhorst-Zuid via de Rotterdamsebaan niet bereikbaar is, is het ondenkbaar dat er zo'n omvangrijke afname van deze verkeersstroom zou zijn van 1.225 voertuigen in de referentiesituatie naar 150 voertuigen in de situatie van de Rotterdamsebaan.

Reactie 38
De uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen in het rapport zijn een gevolg van de aanpassing van de verkeersstructuur. Deze uitkomsten zijn vervolgens getoetst op plausibiliteit. In de tabel is aangegeven waar volgens de berekeningen met het Verkeersmodel Haaglanden het verkeer toe- of afneemt na aanleg van de Rotterdamsebaan. Het doorgaande verkeer op de route Haagweg - Rijswijkseweg (wegvak Lindelaan-Geestbrugweg) zal na aanleg van de Rotterdamsebaan fors afnemen. Het verkeer tussen de A13 en de Binckhorst-Zuid (wegvak Geestbrugweg-Jan van der Heijdenstraat) zal voor een groot deel gebruik blijven maken van de route via de Geestbrugweg en Haagweg (zie ook de effecten op de Geestbrugweg en de Binckhorstlaan (tussen Maanweg en Prinses Mariannelaan). De verschillen op de beide delen van de Haagweg zijn niet vergelijkbaar. Juist op de Haagweg treedt er een substitutie-effect op van verkeer dat gebruik maakt van de "vrijkomende" verkeersruimte op de Haagweg en dan geen gebruik meer maakt van andere routes in de omgeving.

39. *Direct bij de kruising met de Laan van Hoornwijck liggen minimaal vijf zware elektriciteitsleidingen, een 30 inch 66 bar hoofd aardgastransportleiding, geheime militaire infrastructuur en de Molensloot. Gevraagd wordt een uitgewerkte tekening van de voorzieningen en de relatie tot elkaar, een beschrijving van de technische mogelijkheden en onmogelijkheden van de verplaatsing van de gasleiding en de kosten van de aanleg / verplaatsing van de voorzieningen en een juiste verbeelding van de toekomstige situatie in het plan.*

Reactie 39
De kabels en leidingen zijn ook op deze locatie geïnventariseerd. Voor deze conflicten zijn plannen uitgewerkt en met de betreffende kabel- en leidingeigenaren besproken. Ook zijn de plannen aangepast op een mogelijke fasering van de bouw van de Rotterdamsebaan in relatie tot de verleggingen. De kosten voor de verleggingen zijn begroot en integraal opgenomen in de projectraming.

40. *In de omgeving van de Rotterdamsebaan bij de Laan van Hoornwijck bevinden zich meer risico bronnen dan geanalyseerd: De A4 en A13, drukke overige wegen inclusief openbaar vervoer voorzieningen, een schoolgebouw (Ypenburg College), hoofdgasleidingen, geheime militaire transport leidingen, Avalex afval opslag, kantoren, woningen, LPG station (BP). Het groepsrisico externe veiligheid is onvoldoende onderzocht. Het milieueffectrapport biedt 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.*

Reactie 40

In het Achtergrondrapport Externe Veiligheid is een volledige opsomming van alle risicobronnen opgenomen (conform de wettelijke bepalingen) die relevant zijn voor de aanleg van de Rotterdamsebaan. Aangezien het bestemmingsplan Rotterdamsebaan alleen nieuwe infrastructuur mogelijk maakt en de ligging van de aanwezige hog druk aardgasleidingen betreft, is alleen op deze wijzigingen ingegaan. De overige risicobronnen zijn wel benoemd in het Achtergrondrapport Externe Veiligheid, maar zijn in het kader van dit onderzoek niet relevant. In het onderzoek zijn wel de A4, A12, A13, lokale wegen en de bijbehorende transportintensiteiten benoemd. Ook zijn de aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van deze relevante risicobronnen benoemd.
De gehanteerde transportintensiteiten in het externe veiligheidonderzoek zijn afkomstig van Rijkswaterstaat of van actuele tellingen. Verder zijn in het achtergrondrapport Externe Veiligheidde uitgangspunten en resultaten van de uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyse (QRA) beschreven.

41. Op bladzijde 74 staat: Op basis van de toetsing van de besproken scenario's is geconcludeerd dat er één aandachtspunt is dat nader bekeken moet worden.

Reactie 41

Dit aandachtspunt betreft: Incidentbeheersing. Hiervoor worden met een snelheidsdiscriminatiesysteem (SDS) afwijkingen in de verkeersstroom gedetecteerd waardoor een ongeval snel wordt opgemerkt. Het aandachtspunt incidentbeheersing betreft de opgave om de gevoeligheid van het snelheidsdiscriminatiesysteem (SDS) dusdanig af te stellen dat de geloofwaardigheid niet wordt aangetast (eis is minder dan 5 fouten onterechte meldingen per 24 uur)'. Zie blz. 75 toelichting ontwerp bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

In Nederland is elke wegverkeerstunnel met een dergelijk systeem uitgerust. Kortom er is veel ervaring mee opgedaan. Nadat het systeem is geplaatst en getest wordt het systeem in de eerste maanden nadat de tunnel operationeel is gemonitord en, indien nodig, worden de instellingen bijgesteld. Dit 'fine-tunen' is gebruikelijk en wordt gedaan om ongewenste meldingen te voorkomen zonder verlies aan terechte meldingen. Het aandachtspunt betreft dus de eerste periode na openstelling van de tunnel en zal op dat moment de benodigde aandacht krijgen.

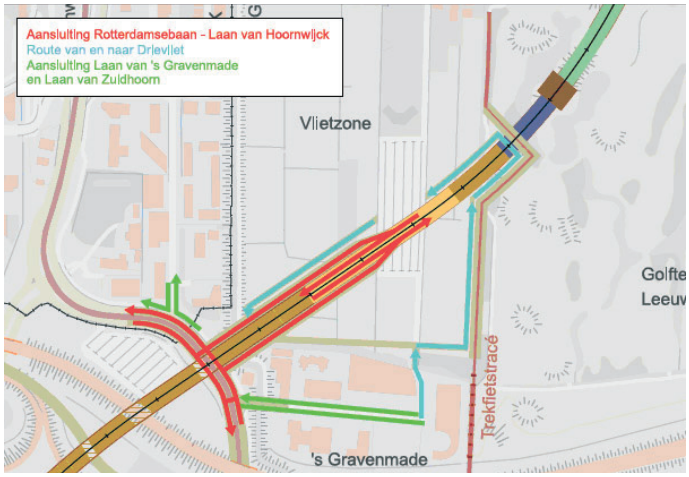
42. In de plattegronden wordt het parkeerterrein van familiepark Drievliet doorsneden door het tracé. De wegen zijn gedeeltelijk niet ingetekend. Gevraagd wordt de situatie van Drievliet in het plan uit te werken en te beschrijven tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan. Gezien de te verwachten lange bouwtijd voorzien wij een tijdelijke situatie, waarbij ook dan de overlast en effecten op de omgeving tot een minimum dienen te worden beperkt. Daarnaast wordt gevraagd de toekomstige situatie van Drievliet in de plattegrond uit te werken en te beschrijven. Waar komt het parkeerterrein rekening houdend met de vereiste inpassing in de groene weilanden.

Reactie 42

Zie voor de beantwoording van deze vragen reactie 14. In het Voorlopig Ontwerp is de inpassing van het parkeerterrein van Drievliet weergegeven (grotendeels via groenparkeren), zie ook deel I 'Inpassing in de Vlietzone'. Met de overige delen van Drievliet gebeurt in dit bestemmingsplan niets.

Het ontsluitingsprincipe voor Drievliet is voor het aankomend verkeer hetzelfde als in de huidige situatie, namelijk vanaf de Laan van Hoornwijck via de Laan van 's Gravenmade naar het parkeerterrein. De situatie wordt verbeterd voor het vertrekkende verkeer. Vertrekkend verkeer neemt niet de huidige route via de Laan van 'Gravenmade, maar kan via de lus direct wegrijden via de Laan van Hoornwijck. Hierdoor wordt de afwikkeling verbeterd ter plaatse van de 'krappe bocht bij Praxis' en is er een meer directe verbinding met het regionale en rijkswegennet. Het ontwerp voor de aansluiting op de Laan van Hoornwijck kan het verkeer goed afwikkelen. In de spitsperiode is er nog voldoende restcapaciteit om ook extra verkeer richting Drievliet te kunnen verwerken. Voor de piekdrukte richting Drievliet is er voldoende ruimte in de verkeersregeling en de opstelcapaciteit om het aanbod te verwerken.

Gedurende de bouwperiode zal of de bestaande weg naar Drievliet in stand worden gehouden of een nieuwe tijdelijke toegangsweg voor de bezoekers van Drievliet gefaciliteerd worden. Dit betreft dan direct de nieuwe ontsluiting of een tijdelijke weg. Deze tijdelijke weg zal dan altijd binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied gerealiseerd worden.



43. Gevraagd wordt te beschrijven en in tekeningen uit te werken welke faseringsmaatregelen er worden genomen om functievertlies van lokale infrastructuur te voorkomen tijdens de bouw en te beschrijven hoe de overlast voor de gebruikers van de voorzieningen en de omgeving tijdens de bouw kan worden beperkt. Een volledig onderzoek uit te voeren naar de gevolgen voor de bereikbaarheid en mitigerende maatregelen.

Reactie 43

De bouw van de verdiepte bak onder de Laan van Hoornwijck kan zodanig gefaseerd worden dat de Laan van Hoornwijck niet (tijdelijk) afgesloten hoeft te worden. Voor overige hinder tijdens de bouw zijn in het MER diverse maatregelen benoemd. Echter in het Definitief Ontwerp worden in overleg met het bouwconsortium en de Begeleidingscommissie Vlietzone afspraken gemaakt over de bouwhinder. Het uitgangspunt betreft zo weinig mogelijk hinder voor de omgeving. Dan worden ook de faseringsmaatregelen gedetailleerd op tekening gezet. Uitgangspunt is dat alles bereikbaar blijft. Over wegafsluitingen en omleidingsroutes zal tijdig met betrokkenen gecommuniceerd worden.

44. Het wegdek van de geboorde tunnel ligt bij het einde van de boortunnel circa 17 meter onder maaiveld. Vervolgens gaat de weg naar maaiveld — dat staat op de plattegrond — maar in werkelijkheid moet de weg naar +1 meter boven maaiveld. De reden dat de weg +1 meter boven maaiveld moet eindigen is dat de polder van de Vlietzone (Broekpolder) dieper is en die mag bij een lekkage van de tunnel niet onderlopen. Gevraagd wordt de situatie met betrekking tot het maaiveld-niveau van de polder + 1 meter tot uitdrukking te brengen in het plan en in de regels.

Reactie 44

Het is bekend dat het uiteinde van de tunnel en de verdiepte bak aan de Vlietzijde moeten worden voorzien van een zogenoemde 'kanteldijk' om onderlopen van de Broekpolder te voorkomen. Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven dat de hoogte van de kanteldijk +0,1 meter NAP moet zijn. In de verdere planuitwerking zal dit overeenkomstig de richtlijnen ontworpen worden. In de Regels hoeft derhalve niets aangepast te worden.
Zie voorts reactie 2 op zienswijze 73 van de Provincie Zuid-Holland.

45. Het laatste stukje van de boortunnel in de Vlietzone ligt niet diep. Hierdoor komt het boven drijven, tenzij er speciale maatregelen worden genomen. Gevraagd wordt te beschrijven welke maatregelen er worden genomen om de laatste meters van de boortunnel op de plaats te houden.

Reactie 45

Het is straks aan de aannemer om een constructiewijze te kiezen die aan de gestelde eisen voldoet en waarbij de stabiliteit van de boortunnel gegarandeerd is. Er zijn verschillende methoden denkbaar, van constructieve voorzieningen tot grondverbetering of aanpassingen in het terrein.

46. Komende uit de tunnel is er 225 meter ingetekend voor de stijging van de tunnel naar maaiveld. Dat is te krap — want als geldende ontwerprichtlijnen worden gehanteerd, is er 300 meter nodig. Die ruimte is er niet. Dan komt de oprit en de afrit van de Rotterdamsebaan naar de Laan van Hoornwijck. Dat worden heel korte op- en afritten door het gebrek aan ruimte. Vervolgens zakt de weg weer naar circa 8 meter onder maaiveld om onder de Laan van Hoornwijck door te kunnen gaan. Gevraagd wordt:

- *Welke veiligheidsmaatregelen worden er genomen aan het einde van de tunnelmond.*
- *Wat is de snelheid van het verkeer over de lengte van het tracé en in het bijzonder in de Vlietzone?*
- *Is de gewenste snelheid realistisch op het tracé tussen de tunnelmond en Knooppunt Ypenburg*
- *Is er bij de berekening van de reistijden rekening gehouden met de files die ontstaan als het verkeer niet goed doorstroomt vanwege de oprit en de afrit bij de Laan van Hoornwijck ?*
- *De aansluiting op het hoofdwegennetwerk is gepland middels een VRI op de Laan van Delfvliet. Ook in de Binckhorst zal het verkeer geregeld worden met een VRI. Welke invloed hebben deze VRI's op de doorstroming van zowel de Rotterdamsebaan als het hoofdwegennetwerk?*

Reactie 46

De genoemde lengte wordt niet herkend. In het ontwerp voor de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck zijn de geldende ontwerprichtlijnen gehanteerd wat neerkomt op een lengte van ongeveer 300 meter, onderverdeeld in ca 30 meter schacht, ca 120 meter gesloten toerit en ca 150 meter open toerit. Ten aanzien van de snelheid worden er geen specifieke maatregelen genomen nabij de tunnelmond. De ontwerpsnelheid in de Rotterdamsebaan is 70 km/uur en op de (aansluiting met de) Laan van Hoornwijck is de ontwerpsnelheid 50 km/uur. Deze snelheden passen bij de functies van deze wegvakken en zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de betreffende wegvakken.

Uit de toetsing van de verkeersafwikkeling van het ontwerp voor de aansluitingen van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck met een dynamische simulatie blijkt dat bij deze aansluiting het verkeer goed kan worden afgewikkeld en er dus geen gevolgen zijn voor de reistijd. (zie het Verkeersrapport bij het raadsvoorstel voor de Voorkeursvariant, paragraaf 6.2).

De VRI's aan weerszijden van de Rotterdamsebaan zijn een gevolg van het proces waarin zowel het goed functioneren van de centrumring als het voorkomen van hinder op het hoofdwegennet leidend zijn geweest (zie verder Bijlage II van het Trechteringsdocument Rotterdamsebaan). De verkeersafwikkeling voor het ontwerp van de beide aansluitingen is getoetst met een dynamische simulatie (zie Achtergrondrapport Verkeer). Daaruit blijkt dat met de voorliggende ontwerpen in de spits het verkeer goed kan worden afgewikkeld. Daardoor kan het verkeer in de periodes buiten de spitsen goed worden verwerkt.

47. De Rotterdamsebaan in de Vlietzone is een Roller Coaster. En dan moet u de Rotterdamsebaan eens indenken als automobilist rijdende vanuit de stad: U rijdt in een tunnel — bij kunstlicht. De weg stijgt — dan mogelijk 'zon tegenlicht' — omdat de tunnelbak precies op het zuiden georiënteerd ligt — de weg stijgt naar 1 meter boven maaiveld — en direct is daar de afrit naar de Laan van Hoornwijck. Stel daar is een file. Kan een (oudere of een visueel beperkte) automobilist dan nog tijdig remmen? Direct daarna zakt de automobilist weer naar diep onder maaiveld om de Molensloot te passeren en onder de Laan van Hoornwijck door te kunnen. Dat is geen rustig verkeersbeeld - dat geeft files en verhoogt de kans op kop staart botsingen Laten wij de +300 maaiveld uitvoeringen van de C4 de "+300 Roller Coaster" noemen. Anders gezegd: wat de gemeente Den Haag wil is teveel in te weinig ruimte. In Knooppunt Ypenburg is die ruimte er wel. Dat pleit ervoor om het verkeer in Knooppunt Ypenburg af te wikkelen. De oplossing daarvoor is een lange tunnel variant. Gevraagd wordt de veiligheid en de beleving van gebruikers van het tracé in de Vlietzone te onderzoeken inclusief externe veiligheidsrisico's en de veiligheid te onderzoeken als automobilisten of vrachtverkeer uit de tunnel komen bij laagstaande zon in de winter en te onderzoeken welke maatregelen er genomen kunnen worden tegen verblinding door de zon.

Reactie 47

In het ontwerp voor de Rotterdamsebaan zijn de geldende ontwerprichtlijnen voor hellingen, bochten en zichtlijnen gehanteerd. Bij het ontwerpproces wordt voor een aantal aspecten gebruik gemaakt van 3d simulaties en analyses. Voor de beleving van de weggebruiker is het wegverloop gesimuleerd en zijn onder andere zichtlijnen (waaronder stopzicht) gecontroleerd. Uit de simulatie blijkt dat van de beschreven roller-coaster beleving geen sprake is. Ook voor bezonning worden

simulaties gemaakt en maatregelen getoetst. Eventuele maatregelen worden geïntegreerd in de vormgeving van de tunnelmond. Overigens is de passage met de Molensloot inmiddels als persleiding vormgegeven en is van een diepe passage geen sprake meer. Voor de wens om een langere tunnelvariant te onderzoeken wordt verwezen naar eerdere reactie in deze zienswijze en naar deel I 'Eén Voorkeursvariant'.

De diverse maatregelen ten aanzien van veiligheid zijn onderzocht in het tunnelveiligheidsonderzoek en worden uitgewerkt in het Bouwplan Tunnelveiligheid. Het bouwplan bevat de bewijsvoering dat het tunnelontwerp aan alle veiligheidsvoorschriften voldoet..

48. Bij de tunnelmonden van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst en de Vlietzone treden de grootste toenamen in de concentraties NO2 en PM10 op. Hier zijn de toenamen nabij de tunnelmonden circa 20 microgram voor NO2 en circa 4,5 microgram voor PM10. Echter bij de tunnelmonden zijn geen woningen of andere objecten aanwezig (onder andere door het besluit de woningen aan de Vestaweg te slopen). Hierdoor is geen sprake van (te) hoge concentraties op plaatsen waar mensen (kunnen) verblijven. Naarmate de afstand tot de tunnelmond groter wordt, nemen de concentraties snel af. Er wordt door de indieners van de zienswijze gesteld dat tot een afstand van 1.500 meter er wel degelijk nog gezondheidseffecten zijn.

Reactie 48
Er wordt beaamd dat de concentraties verontreinigende stoffen ook onder de norm nog effecten kunnen hebben op de gezondheid. Dit is ook onderzocht in het MER, zie hiervoor het hoofdstuk gezondheid. Echter in het onderzoek voor de Rotterdamsebaan gaat het om de bijdrage van de Rotterdamsebaan, plus de aanwezige achtergrondconcentraties.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er ter plaatse van Park Hoornwijck de wettelijke normen niet overschreden worden. Ook is er geen sprake van een significante bijdrage als gevolg van de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan ter plaatse van de daar aanwezige woningen. Doordat de bijdragen aan de heersende concentraties te verwaarlozen zijn, betekent dit dat er ook geen extra effecten voor de gezondheid optreden.

Bij de tunnelmond in de Binckhorst wordt door de sloop van de woningen aan de Vestaweg voldaan aan de wettelijke vereisten uit de Wet milieubeheer. Daar geldt wel dat binnen een gebied van circa 40 meter aan weerszijden van de tunnel sprake is van verhoogde concentraties ten opzichte van de referentiesituatie. In dit gebied zijn echter geen gevoelige bestemmingen aanwezig..

49. De effecten op de EHS zijn afdoende onderzocht conform de daarvoor geldende wettelijk bepaalde rekenmethodieken. Hieruit bleek dat in Meijendel er kleine effecten als gevolg van de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan konden optreden. Hiervoor zijn maatregelen opgenomen die dit effecten moeten mitigeren: het periodiek laten begrazen door een schaapskudde.

Reactie 49
De effecten op de EHS zijn afdoende onderzocht conform de daarvoor geldende wettelijk bepaalde rekenmethodieken. Voor EHS geldt geen externe werking, waardoor niet gekeken hoeft te worden naar de effecten van verzuring. Bij Natura 2000-gebieden geldt dit wel. Hieruit bleek dat in Meijendel er kleine effecten als gevolg van de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan konden optreden. Hiervoor zijn maatregelen opgenomen die dit effecten moeten mitigeren: het periodiek laten begrazen door een schaapskudde.

50. De uitstoot van schadelijke gassen, waaronder stikstofdioxide, fijn stof en in het bijzonder elementair koolstof (roet) en de hinder als gevolg van een hoge geluidbelasting kunnen leiden tot negatieve gezondheidseffecten. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft, als het hele studiegebied beschouwd wordt, een netto positief effect op de gezondheidssituatie. Dit komt door dat afname van de concentraties verontreinigende stoffen en de geluidbelasting op plaatsen waar veel mensen wonen, zoals bij de Haagweg/Rijswijkseweg en de Maanweg (effecten op Voorburg-West). Echter op bepaalde plaatsen is wel een verslechtering aanwezig. Deze verslechtering treedt op bij de Neherkade, Lekstraat en bij de tunnelmonden. Omdat bij de tunnelmonden geen mensen permanent verblijven, zijn de gezondheidseffecten hier niet relevant. Hiervan wordt gesteld dat het onbegrijpelijk is hoe hier kan worden uit gegaan van een netto positief effect op de gezondheidssituatie door verslechtering op een bepaalde plaats te compenseren met een verbetering op een andere plaats. Hoewel bij de tunnelmonden in het algemeen geen mensen permanent verblijven is de uitstoot van schadelijke gassen wel relevant.

Reactie 50
In het gezondheidsonderzoek is gebruik gemaakt van de in Nederland algemeen geaccepteerde en ook door het Rijk voorgeschreven GES-methodiek. Deze GES-methodiek maakt onderscheid in gezondheidseffecten in diverse klassen, die gekoppeld zijn aan een specifieke geluidbelasting of concentratie luchtkwaliteit. Daarnaast is het gezondheidsonderzoek in overleg met de GGD Haaglanden tot stand gekomen. In het MER Rotterdamsebaan zijn de plaatsen beschreven waar sprake is van een verslechtering van de situatie. Daaruit blijkt dat deze verslechtering als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan beperkt is en niet leidt tot een wezenlijk andere gezondheidssituatie.

Vervolgens wordt door de indiener van de zienswijze vrijwel de volledige zienswijze van A.E.C. Knuttel overgenomen. Voor de beantwoording van de daar gestelde vragen wordt verwezen naar zienswijze 17.

51. Volgens de Wet Monumenten en Archeologie (WMA) die in 2008 van kracht is geworden, geldt dat eenieder die het 'historisch archief aantast daarvoor allereerst een vergunning nodig heeft en vervolgens aansprakelijk is voor de kosten van een dan verplicht archeologisch onderzoek, dat aan de Kwaliteits Normen Archeologie (KNA) zal moeten voldoen. Vaak wordt daarbij dan alleen gedacht aan het opgravingswerk, maar men vergeet dan dat daarna nog een lang en kostbaar traject volgt voor de uitwerking en publicatie van die opgraving. Die kosten zijn aanzienlijk, omdat daarbij vaak gespecialiseerde bedrijven nodig zijn voor o.a. de conservering van vondsten. De weilanden in de Vlietzone zijn een door de provincie zeer hoogwaardig archeologisch gebied geclassificeerd. De archeologische waarde van het gebied, de gevolgen van de aanleg van de Rotterdamsebaan en de mitigerende maatregelen zijn onvoldoende onderzocht. Dit blijkt onder andere uit pagina 155 MER. Gevraagd wordt de effecten voor de archeologie volwaardig te onderzoeken inclusief de maatregelen die genomen worden om de schade te beperken.

Reactie 51
In het Achtergrondrapport Cultuurhistorie zijn diverse archeologische rapportages opgenomen, die voldoen aan de gestelde NEN-normen. Er wordt nog veldonderzoek verricht voorafgaand aan de bouw. Dit is ook in de Regels vastgesteld.

52. De kosten en de financiering van het project zijn onvoldoende begroot en de specificatie is onvoldoende. Er ontbreekt een motivatie waarom de kosten en de financiering van de realisatie van het project niet gespecificeerd worden.

Reactie 52
Voor de Rotterdamsebaan is op 27 juni 2013 een Uitvoeringsbesluit genomen door de gemeenteraad van Den Haag. Hierin staan alle financiële zaken uitgebreid beschreven (RIS 259498). Echter vanwege economische/financiële belangen van de gemeente (o.a. de aanbesteding) zijn niet alle financiële documenten openbaar.

53. De beschikking van het Ministerie van 4 juni 2013 is genomen op basis van de Wet houdende regels inzake een Infrastructuurfonds (hierna ook wel "de wet" en het Besluit houdende vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de Wet Infrastructuurfonds (hierna ook wel "besluit infrastructuurfonds"). In gevolge artikel 9 lid 2 van de Wet op de Infrastructuurfonds dient de aard en de verplichting van de subsidie-ontvanger te worden bepaald. Volgens artikel 1 lid 3 van de beschikking heeft "het project als doel om het HWN-traject Knooppunt Ypenburg (A13/A4) — Prins Clausplein (A4/Al2) — Utrechtsebaan(Al2) te ontlasten en de Haagse ontwikkelingslocatie Binckhorst beter te ontsluiten. Bij besluit van 1 oktober 2009, nummer 114, heeft de raad het bestemmingsplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)" en het exploitatieplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)" vastgesteld. Tegen dit besluit hebben 41 appellanten beroep ingesteld. Met de uitspraak van 28 november 2012 met kenmerk 200909832/1/R1 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit van de raad van de gemeente Den Haag van 1 oktober 2009, nummer 114,tot vaststelling van het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Binckhorst (Nieuwe BinckhorstZuid)" vernietigt (Hoofdstuk Beslissing onder II). Daarmee is een belangrijke grondslag/doelstelling in/voor de subsidie beschikking komen te vervallen.

Reactie 53
De beschikking van het Ministerie dateert van ná de uitspraak van de Raad van State. Het Ministerie was ten tijde van behandeling van de beschikkingsaanvraag van deze uitspraak op de hoogte. Overigens betekent deze uitspraak niet dat er geen ontwikkelingen meer in de Binckhorst plaats gaan vinden. De doelen uit de Structuurvisie Den Haag 2020 blijven het kader voor ontwikkelingen in de Binckhorst. De hiertoe door de gemeenteraad van Den Haag vastgestelde nieuwe gebiedsaanpak voor de Binckhorst is echter wel gestoeld op het besef dat het langer gaat duren voordat de Binckhorst verandert in een gemengd binnenstedelijke woon- en werkgebied. Ten behoeve van de subsidieaanvraag is de robuustheid van het ontwerp Rotterdamsebaan, als één van de belangrijke toetsingscriteria van het Ministerie, nader beschouwd in de bij de subsidieaanvraag behorende verkeerskundige onderbouwing en in het MER. In het MER worden de doelstellingen van de Rotterdamsebaan ook nog eens uitvoerig beschreven.

54. Door de indiener van de zienswijze worden enkele vraagtekens gezet bij de MKBA:
a. Een belangrijke basis voor de planvorming is de MKBA. Artikel 5, lid 1 van de beschikking meldt dat de MKBA niet voldoet aan de eisen die het Rijk aan deze MKBA stelt. Op basis van een kwalitatief onvoldoende MKBA kan niet met de vereiste zorgvuldigheid het besluit voor de subsidietoekenning genomen worden. De vereiste zorgvuldigheid voor de beschikking ontbreekt voorts omdat de beschikking in artikel 5, lid 1 onder b. meldt: "met kwaliteit wordt niet de uitkomst van de MKBA bedoeld".
b. Subsidiair had er geen besluit genomen mogen worden omdat ingevolge artikel 4 lid 1 van het Besluit Infrastructuurfonds essentiële documentatie ontbreekt. De Tweede Kamer heeft de besluitvorming gebaseerd op de tabel "Artikel 12 Hoofdwegen - verkenningen en planstudies - versie 11 februari 2013 - Prioritering van het huidige wegenprogramma". Met deze tabel is niet de juiste informatie over het plan van de Rotterdamsebaan verstrekt. In de kolom van genoemde tabel staat 3 Economisch rendement "+". Gezien het feit dat de beschikbare MKBA's melden een negatief rendement (maatschappelijke kosten hoger dan de maatschappelijk baten) had hier een "-" moeten staan. Ofwel hier had een vraagteken moeten staan omdat de MKBA niet aan de kwaliteitseisen van het Rijk voldoet. Indien de Tweede Kamer juist was geïnformeerd, dan was het budget voor de Rotterdamsebaan afgewezen, gegeven de normering voor het economisch rendement. De substantiële subsidie wordt in hoofdzaak toegekend voor uitkering in de jaren 2018 tot en met 2023. De Tweede Kamer heeft de "prioritering van het huidige wegenprogramma" volgens eerder genoemde tabel goedgekeurd. Die meldt een Rijksbijdrage van 225 miljoen, terwijl de subsidiebeschikking 295 miljoen betreft. De Minister heeft geen mandaat van de Tweede Kamer.
c. Door de bepalingen van artikel 4 en artikel 6 individueel en in combinatie wordt de subsidieontvanger gedwongen aan te vangen met het project en omvangrijke verplichtingen aan te gaan om het project te realiseren in een omstandigheid waarin er een gerede kans is dat de subsidie niet tot uitkering komt. Zodra de kosten van de Rotterdamsebaan zijn gemaakt en de subsidie komt niet tot uitkering ontstaan er ernstige financiële problemen bij de betrokken organisaties die uitzonderlijke negatieve maatschappelijke consequenties hebben. Het besluit tot de subsidiebeschikking is daarom een daad van onbehoorlijk bestuur en onrechtmatig.
d. De subsidie wordt verstrekt met vooruitwerkende kracht van vijf jaar, terwijl de realisatie van het project binnen 12 maanden na afgegeven van de beschikking moet starten. De Minister keert hiermee geld uit met vooruitwerkende kracht van vijf jaar, ofwel twee volle kabinetsperiodes. Het is in strijd met de zorgvuldigheid dat een Minister met zo lang vooruitwerkende kracht een subsidie toezegt. In gevolge Artikel 6 is de subsidie ontvanger verplicht binnen 12 maanden na dagtekening van de beschikking aantoonbaar met de uitvoering van het project, te beginnen.
e. De subsidieontvanger is het Stadsgewest Haaglanden.
De opdrachtgever voor de bouw van de Rotterdamsebaan is de Gemeente Den Haag. De beschikking staat niet op naam van de juiste organisatie. De conclusie is dat de wettelijke grondslag voor het besluit ontbreekt, dan wel het besluit van de subsidiebeschikking niet voldoet aan de wettelijke of vereisten van zorgvuldigheid en daarom nietig is dan wel ingetrokken dient te worden.

Reactie 54

Vooropgesteld dient te worden dat de te betrachten zorgvuldigheid bij het verlenen van een subsidie beschikking en de daaraan te verbinden voorwaarden, een verantwoordelijkheid betreft van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarbij wordt opgemerkt dat de minister heeft beschikt op basis van onder meer de MKBA.

De Minister heeft deze beoordeeld en op basis daarvan geoordeeld dat een subsidie kan worden gegeven voor het project. Inherent aan het verstrekken van een subsidie is dat vooruitlopend op de realisatie van het project gelden worden vrijgemaakt die nadien worden vastgesteld indien en voor zover aan de verschillende subsidievoorwaarden is voldaan. De wijze van dekking van de in de beschikking toegekende Rijksbijdrage is een verantwoordelijkheid van de minister en voor de ontvanger (Stadsgewest Haaglanden) niet relevant. De wijze van dekking van de in de beschikking toegekende Rijksbijdrage is een verantwoordelijkheid van de minister en voor de ontvanger (Stadsgewest Haaglanden) niet relevant.

55. Voor de bouw van de tunnel moet grond in de Binckhorst worden uitgegraven. De bodem is hier ernstig vervuild. Hoe wordt dit chemisch afval —zware categorie- afgevoerd? Wat zijn de kosten hiervan?

Reactie 55

Het is correct, dat de bodem van de Binckhorst plaatselijk verontreinigd is. In relatie tot de bouw van de Rotterdamsebaan zijn en worden onderzoeken verricht, volgens de wettelijke normen. Deze onderzoeken omvatten niet alleen de bodem binnen de systeemgrenzen, maar ook relevant er buiten. De onderzoeken worden afgestemd met het bevoegd gezag.
De verontreiniging in de Binckhorst is zeer divers en voor het werken in de bodem/saneren/afvoeren zullen (sanerings)plannen worden geschreven en aan het bevoegd gezag worden voorgelegd ter goedkeuring. Milieukundige kosten zijn begroot en in de projectraming opgenomen.

56. Veel zaken zijn ten onrechte niet onderzocht. Graag alsnog antwoord geven op de volgende vragen die voor de indiener van de zienswijze van belang zijn.
a. Klopt het gerucht dat er een nieuwe sloot komt parallel aan de Kansjesmolensloot. Zo ja waarom en wat zijn de gevolgen voor de omgeving?
b. Wat zijn effecten op grondwaterstand tijdens en na de aanleg van de Rotterdamsebaan en de nieuwe sloot?
c. Hoe hoog worden uiteindelijk de tunnel in-en uitgangen? Klopt het dat de tunnelin-en uitgangen en de weg ernaar toe minimaal een meter hoger liggen om te voorkomen dat bij een overstroming water in de tunnel stroomt? Waarom wordt dat niet duidelijk weergegeven en waarom worden de consequenties daarvan niet (goed) weergegeven. Denk vooral aan geluid, stank en invloed op de natuur.
d. Wat gaat er gebeuren om concentraties van schadelijke stoffen en fijnstof- bij de tunneluitgang en bij filevorming te voorkomen? Bij filevorming die al snel gaat optreden zullen naar verwachting de concentraties uitstijgen boven de wettelijke en internationaal toegestane maxima.
e. Hoe voorkomt u dat er straks veel te hard gereden wordt op de weg? Beschrijf de consequenties als de toegestane snelheid wordt overschreden voor de omwonenden. Hoe garandeert u dat de toegestane snelheid niet (direct) na de aanleg van de weg verhoogd wordt?
f. Welke maatregelen worden er genomen om calamiteiten in de tunnel te voorkomen of de schade daarvan te beperken?
g. Wat zijn de effecten voor de bereikbaarheid na de bouw (de Laan van Zuid Hoorn kan je straks niet meer in vanaf Laan van Hoornwijck bij CMG gebouw).
h. Waar komt het parkeerterrein van Drievliet — zodanig dat de omgeving zo min mogelijk verstoord wordt?

Reactie 56

a. Vanwege het dempen van een deel van de Molensloot is het verplicht om dit verlies aan water te compenseren. Omdat dit boezemwater betreft, kan dit niet op iedere plaats. In het ontwerp-bestemmingsplan is daarom parallel aan de Molensloot deze compensatie van boezemwater voorzien.
b. De effecten op de grondwaterstand als gevolg van de Rotterdamsebaan zijn in het MER beschreven in hoofdstuk 10 en in het Achtergrondrapport Water. Aan de Noordwestzijde van de tunnelbakken bij de Laan van Hoornwijck treedt een mogelijke grondwaterverhoging van maximaal 25 cm op. Ter plaatse van woningen is echter al geen sprake meer van een verhoging. Deze mogelijke maximale grondwaterverhoging heeft geen consequenties voor de waterhuishouding of voor woningen in de Vlietzone. Deze maximale verhoging geldt ook voor de tijdelijke situatie.
c. Omdat de tunnel twee peilgebieden met elkaar verbindt moeten maatregelen getroffen worden om te voorkomen dat wateroverlast in het ene peilgebied problemen veroorzaakt in het andere peilgebied. De in/uitgang aan de Binckhorst bevindt zich op maaiveldniveau. In de Vlietzone is een hogere ligging vereist om te voorkomen dat bij een inundatie vanuit de boezem van de Tedingerbroekpolder/Hoge Broekpolder het water via de tunnel stroomt richting de Binckhorst. Hiertoe wordt rondom de tunnelmond een kanteldijk voorzien die hoger dient te liggen dan het boezemkade niveau. Het hoogste punt van de weg t.p.v. de kanteldijk komt daarmee 1 meter boven het bestaande maaiveld te liggen, waardoor ook wordt voldaan aan de eis van een kanteldijk met een minimale hoogte van +0,1 meter NAP.
d. De berekende concentraties direct bij de uitgang van de tunnelmonden zijn hoog. De concentratie neemt snel af en op enige afstand (circa 50 meter) is er door verwaaiing geen sprake meer van verhoogde waarden en zijn de concentraties vrijwel gelijk aan die van de omgeving. Ter plaatse van woningen is geen sprake meer van een significante verhoging van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide en liggen deze concentraties onder de wettelijke normen. Een extra belasting, bijvoorbeeld door filevorming, leidt niet tot wezenlijk andere concentraties op afstand van de tunnelmonden. Daarnaast is één van de uitgangspunten voor het ontwerp van de aansluitingen dat er geen congestie in de tunnel mag zijn. Bij eventuele calamiteiten zal de tunnel afgesloten worden, zodat hier geen extra verkeer in kan rijden en filevorming kan ontstaan. Dit is vergelijkbaar met andere tunnels in Nederland.
e. Het ontwerp van het tracé van de Rotterdamsebaan is gebaseerd op een maximum snelheid van 70 kilometer per uur (aanpassing na openstelling is dus niet aan de orde). Bij de aansluitingen op andere wegvakken is de ontwerpsnelheid 50

km/uur. Het geheel met de verkeerslichten bij de aansluiting in het knooppunt Ypenburg, het wegprofiel, de in- en uitvoegstroken bij de Laan van Hoornwijck en de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur vanaf de aansluiting in de Binckhorst dragen bij aan het verkeersbeeld behorende bij deze maximumsnelheid van 70 kilometer per uur. Het is nog niet duidelijk of er permanent gehandhaafd gaat worden en zo ja in welke vorm deze handhaving op de maximumsnelheid zal gaan plaatsvinden op het tracé van de Rotterdamsebaan.

f. Er is een tunnelveiligheidsplan opgesteld voor de tunnel van de Rotterdamsebaan. Dit plan is positief beoordeeld door de onafhankelijke Commissie Tunnelveiligheid en de Veiligheidsregio Haaglanden. In dit plan staan diverse maatregelen om de veiligheid in de tunnel zoveel mogelijk te waarborgen. Om de kans op incidenten zo klein mogelijk te maken zijn de rijrichtingen van elkaar gescheiden en worden signaalgevers boven de weg aangebracht. Indien er zich toch een incident voordoet wordt dit automatisch gedetecteerd en worden er door de wegverkeersleider, die 24 uur per dag / 7 dagen per week aanwezig is, maatregelen genomen om de gevolgen van het incident te beperken. Hierbij kan gedacht worden aan het inzetten van verkeersmaatregelen, aansturen van de ventilatie en alarmeren van de hulpdiensten.

g. Voor de Laan van Zuid Hoorn verandert de aansluiting op de Laan van Hoornwijck. In het ontwerp is geen volledige kruising mogelijk. Vanaf de Laan van Hoornwijck kan dan alleen rechtsaf naar de Laan van Zuid Hoorn worden gereden en vanaf de Laan van Zuid Hoorn kan alleen rechtsaf naar de Laan van Hoornwijck worden gereden. Bestemmingsverkeer vanaf de A13/ Laan van Delfvliet kan via de Laan van Oversteen naar de Laan van Zuid Hoorn rijden. Verkeer vanaf de Laan van Zuid Hoorn richting de woonwijk Ypenburg zal via de Laan van Oversteen rijden. Voor het bestemmingsverkeer is dit een beperkte omrijafstand. Bijkomend effect is dat Laan van Zuid Hoorn geen ‘doorgaande ’ route meer is richting de wijk Ypenburg waardoor het verkeersaanbod daar zal afnemen.

h. Zie reactie 14, laatste alinea. In het ontwerp-bestemmingsplan zijn in de beeldkwaliteitsparagraaf meerdere locaties beschouwd. Dit betrof onder andere een locatie ten westen van Drievliet in de Vlietzone. Uiteindelijk is, mede vanwege de beperkte effecten op de omgeving en landschap, gekozen voor een locatie ten zuidoosten van de Rotterdamsebaan en Drievliet.

Zienswijze 2 – HTM

1. HTM is op zoek naar nieuwe stallingsgelegenheid in de regio, ter vervanging van de remises Scheveningen en Lijsterbesstraat. Eén van de voorkeurlocaties is een gedeelte van de grond, gelegen tussen de snelweg (verbindingsboog A4-A13), de gemeentegrens met Rijswijk, de voormalige remises-Gravenmade en de Einsteinlaan. Op dit moment ligt op deze grond een verkeersbestemming (V-HO). Hierin is een stalling voor (36) railvoertuigen, met bijbehorende voorzieningen, zoals een werkplaats, niet mogelijk. Gelet op de wenselijke realisatie van de stalling in 2016 wordt verzocht om deze wijziging in dit bestemmingsplan, bijvoorbeeld door middel van een wijzigingsbevoegdheid, juridisch mogelijk te maken.

Reactie 1

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan heeft voor de gronden die niet verbonden zijn met de aanleg van de Rotterdamsebaan een conserverend karakter. Het mogelijk maken van een stallinggelegenheid voor trams kan in deze fase van de bestemmingsplanprocedure niet of nog niet ingepast worden en past ook niet bij het conserverende deel van de niet aan de Rotterdamsebaan gerelateerde gronden.

Het staat HTM vrij om los van dit bestemmingsplan Rotterdamsebaan tezijnertijd een traject te starten voor planologische inpassing van een remise.

Zienswijze 3 – Dhr. J. Kruyswijk en mevr. A.M. Kruyswijk - v.d. Heijden

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 4 – Dhr./mevr. A. Meijer-Hogenboom

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 5 – Dhr./mevr. M. Faber

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 6 – Mevr. M. Sikkens

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 7 – Dhr. E. de Jong

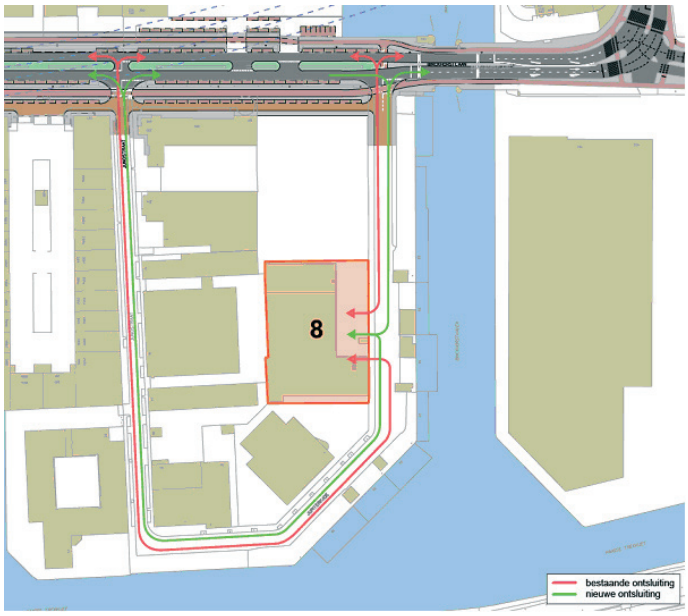
De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 8 –

1. *De indiener van de zienswijze is het niet eens met de aanleg van de Rotterdamsebaan neergelegd en vertaald in het ontwerpbestemmingsplan en/of milieueffectrapport om reden dat de bereikbaarheid van de Jupiterkade ernstig verslechtert, zowel tijdens de werken als bij oplevering van de werken. Er is onvoldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid vanuit de stad en vanuit Voorburg. De bereikbaarheid wordt blijvend ernstig verslechterd.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst” en navolgende figuur specifiek voor het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

In het ontwerp voor de Binckhorstlaan is afgezien van een doorsteek in de middenberm naar de Jupiterkade in verband met de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Binckhorstlaan. De Jupiterkade blijft in de eindsituatie direct bereikbaar vanaf de oostelijke rijbaan van de Binckhorstlaan (in- en uitrijden). Vanuit de richting Maanweg/Voorburg-west is er een keergelegenheid kort na de brug waarmee het omrijden vanaf daar naar de Jupiterkade tot een minimum beperkt blijft. Komend vanaf de Maanweg/Voorburg-west kan ook via de Junostraat naar de Jupiterkade gereden worden. Het wegrijden richting centrumring kan via de Junostraat plaats vinden.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie”. In de bouwfase waarin de Binckhorstlaan geheel wordt afgesloten is de Jupiterkade bereikbaar vanaf de Maanweg en het deel van de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan.

2. *De indiener vindt bovendien dat door de gemeente Den Haag niet voldoende en niet volledig is erkend dat iedere schade die de indiener ondervindt door en vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan door de gemeente Den Haag en door de gemeente Leidschendam-Voorburg ondanks alle zorgvuldigheid, zal worden vergoed. Daarbij wordt verwezen naar de volgende toezeggingen die de projectleider de heer Janssen mondeling heeft gedaan:*
   - *dat geen enkele schade aan/ voor de beleggingsinvesteerder zal ontstaan*
   - *geen enkele schade aan de panden zal ontstaan.*
   - *dat de bereikbaarheid van de verhuurde panden op geen enkele wijze zal worden benadeeld*
   - *dat huurders geen enkele schade zullen ondervinden door de werkzaamheden*
   - *dat verhuurder geen enkele schade zal ondervinden door de werkzaamheden*
   - *dat de bereikbaarheid van de Jupiterkade op gelijke wijze zal blijven bestaan, op gelijke wijze bereikbaar zowel vanuit Den Haag als op gelijke wijze vanuit Voorburg*
   - *dat iedere ondervonden schade veroorzaakt door de aanleg aan huurders omgaand zal worden vergoed*
   - *dat iedere ondervonden schade veroorzaakt door de aanleg aan verhuurder/ belegger omgaand zal worden vergoed*
   - *dat alle juridische bijstand vanwege ondervonden schade door de gemeente Den Haag zal worden vergoed.*
   - *dat de gemeente Den Haag de panden direct zal aankopen indien zal blijken dat de wijziging van de infrastructuur voor ondergetekende eigenaar vanwege zijn beleggingsinvestering in zijn beleggingsvisie onacceptabel is geworden door en vanwege de wijziging door de aanleg van de Rotterdamsebaan.*
   - *mocht welke schade dan ook ontstaan, zal de gemeente Den Haag de schade uiterlijk binnen — 3 — drie maanden uitbetalen*
   - *De indiener heeft de projectleider de heer Janssen verzocht schriftelijk te antwoorden op de bevestiging maar mocht tot op heden geen schriftelijke beantwoording ontvangen. Indiener verzoekt de toewijzing van een vaste medewerker van de gemeente Den Haag en/of de gemeente Leidschendam-Voorburg om hem te begeleiden in en om zijn bezit te beschermen tegen waardevermindering van dat bezit door de invulling van de plannen en de werkzaamheden voor / aan de Rotterdamsebaan.*

Reactie 2

Voor het eventueel ondervinden en claimen van schade wordt verwezen naar deel I van deze Nota van Beantwoording aangaande zowel ‘bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de realisatie’ als ‘Planschade en nadeelcompensatie’. Hiermee wordt geborgd dat de eigendommen en huurders bereikbaar blijven en claims voor eventueel geleden schade volgens wettelijke voorwaarden behandeld zullen worden.

Voor de bereikbaarheid na de realisatie van de Rotterdamsebaan wordt tevens verwezen naar reactie 1.

Uit navraag bij dhr. Janssen is gebleken dat de indiener van de zienswijze uitvoerig met de heer Janssen heeft gesproken over mogelijke effecten van de Rotterdamsebaan. De in dit gesprek geuite wens van de indiener zijn in de zienswijze thans als ‘toezegging’ vermeld. Dit blijkt niet correct te zijn, wat overigens ook reeds schriftelijk aan indiener is medegedeeld.

Zienswijze 9 – Mevr. S. Ozir

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 10 – Mevr. L. Nijdam

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 11 – Dhr./mevr. P.A. van der Horst

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 12 – Anoniem

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 13 – Hoogheemraadschap van Delfland

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft een reactie gestuurd naar de gemeente Den Haag en een separate reactie naar de gemeente Leidschendam-Voorburg. De inhoudelijke reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland gericht aan de gemeente Leidschendam – Voorburg is beknopter maar bevat geen andere punten dan de reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland gericht aan de gemeente Den Haag. Beide zienswijzen en de reactie hierop worden hier in één keer en in zijn geheel in deze Nota van Antwoord behandeld.
De reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland begint met enkele algemene opmerkingen, waarna op enkele punten specifiek wordt ingegaan.

1. *De Rotterdamsebaan moet waterneutraal of waterpositief worden aangelegd. Nadelige invloeden van het project moeten worden gecompenseerd. In zowel de aanleg- als beheerfase hanteert Delfland het kostenveroorzakersbeginsel. Dit houdt in dat de kosten voor inpassing van de weg voor rekening komen van de veroorzaker en niet ten laste van Delfland.*

Reactie 1
De beide gemeenten zijn zich bewust van een waterneutrale (of waterpositieve) aanleg. Hierover zijn reeds constructieve gesprekken met het Hoogheemraadschap gaande. Ook de opmerking ten aanzien van de kosten zijn bekend en worden onderschreven.

2. *Niet alle opmerkingen uit onze eerdere reactie in het kader van het vooroverleg zijn verwerkt. Onze eerdere reactie van 6 mei 2013 met als kenmerk 1064996 is daarom nog steeds actueel. Wij verzoeken u deze alsnog te verwerken. Doordat niet alle wijzigingen zijn doorgevoerd sluiten de documenten inhoudelijk niet altijd op elkaar aan. Hierdoor kan een los document een verkeerde, weergave over een bepaald onderwerp geven. Wij verzoeken u tegenstrijdigheden en onduidelijkheden uit de diverse documenten te corrigeren.*

Reactie 2
De opmerkingen ten aanzien van het vooroverleg zijn zoveel als mogelijk verwerkt. De gemaakte opmerkingen worden ook volledig onderschreven en zullen worden uitgewerkt. De teksten van het MER worden niet meer aangepast. Het MER is bedoeld om de effecten in beeld te brengen en te toetsen. Echter de meeste opmerkingen worden verwerkt in het waterhuiskundig plan dat bij het Ontwerp hoort en dat de basis vormt voor de vergunningaanvraag bij het Hoogheemraadschap. De opmerkingen op de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan worden allen gewijzigd.

Voorstel
De opmerkingen uit de eerdere reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland (6 mei 2013 met als kenmerk 1064996 in het kader van het vooroverleg) wordt verwerkt in de Toelichting van het bestemmingsplan. Dit betreft :

- *In hoofdstuk 4.9.2 Referentiesituatie onder het kopje Oppervlaktewatersysteem in de eerste alinea tussen de zevende en de achtste zin (tussen '... door middel van gemalen ingesteld' en 'De peilen van de boezem ...') de volgende tekst invoegen: 'Binnen de polder zijn verschillende peilgebieden aanwezig en ook enkele gestuwde peilvakken. De maximale peilstijging per peilvak varieert en daarmee ook de bergingscapaciteit. Ook bepaalt dit de stroomrichting van het water.'*
- *In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging in de eerste alinea de vijfde zin na '... 325 m3 berging per hectare verharding worden aangelegd' aanvullen met 'voor gebieden met 50% verharding. Voor berekeningen met meer dan 50% verharding dient de compensatie naar rato te worden aangepast'.*
- *In hoofdstuk 4.9.3 Effecten door realisatie Rotterdamsebaan (plansituatie) onder het kopje Oppervlaktewaterkwantiteit – waterberging na de eerste alinea aanvullen met de tekst: 'Parallel aan de huidige Molensloot wordt een nieuwe watergang aangelegd als compensatie (boezemwater) voor de demping ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De regionale waterkering (boezemkade) wordt daarvoor omgelegd, De leiding met boezemwater afkomstig van een gemaal in de polder Ypenburg wordt verlengd. Omdat de boezem een Kaderrichtlijnwater-lichaam is, wordt als compensatie voor de verslechtering het gemaal visvriendelijk aangepast en een natuurvriendelijke oever aangelegd langs het nieuwe boezemwater. Dit is ook conform de bestuursovereenkomst Kaderrichtlijn Water Delfland die mede door Den Haag en Delfland is overeengekomen.'*

3. *In de diverse documenten worden onderwerpen genoemd die nog nader uitgewerkt dienen te worden in overleg met Delfland. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp en de uitvoeringsfase treden wij graag met u in overleg om tot een goede inpassing te komen. Bijvoorbeeld afmetingen van waterkeringen en watergangen worden in een latere fase in detail bekeken. De afspraken hierover worden vastgelegd in de watervergunning. Ook als het ontwerp verandert binnen de kaders van het bestemmingsplan willen wij opnieuw met u in gesprek over de effecten op het watersysteem.*

Reactie 3
De constructieve houding van het Hoogheemraadschap wordt in de diverse overleggen zeer gewaardeerd. De noodzaak voor vervolgoverleg wordt onderschreven. Hiervoor wordt ook verwezen naar reactie 2.

4. *In de rapporten van de MER zijn aannames gedaan over de wijze van aanleggen. Conform het bestemmingsplan is het mogelijk daarvan af te wijken. Een voorbeeld hiervan is een andere bouwwijze van de tunnel. Om te voorkomen dat een werkwijze of constructie wordt toegepast die vanuit het belang van de waterhuishouding niet gewenst is, wordt verzocht hiertoe een voorwaardelijke bepaling op te nemen in de bestemming 'Verkeer-Hoofdweg' en de dubbelbestemming 'Tunnel'. Hiertoe dient voorafgaand aan de werkzaamheden advies te worden ingewonnen bij Delfland.*

Reactie 4
Met het Hoogheemraadschap van Delfland is voor de Vlietzone een werkwijze afgesproken waarbij een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk geen bouw zijnde, of van werkzaamheden (aanlegstelsel) in artikel 19 bestemming 'Verkeer – verblijfsgebied 1' (V-VB1) zal worden opgenomen. Hierin is de voorwaarde opgenomen dat voorafgaande aan de vergunningverlening advies zal worden ingewonnen bij het Hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap heeft vervolgens nog de mogelijkheid om aan de watervergunning nadere voorwaarden te stellen. In analogie op deze werkwijze zal eenzelfde regeling worden opgenomen in de bestemming 'Verkeer – Hoofdverkeersweg' (V-HO).

Verder merkt het college op dat de opname van 'tunnel' op de digitale verbeelding (plankaart) geen dubbelbestemming is maar een functieaanduiding binnen de desbetreffende aanwezige bestemming. Deze functie aanduiding regelt het ondergrondse gebruik van een twee keer tweebaans verkeerstunnel maar houdt als activiteit geen verband met oppervlakte water, verhardingen, grond verzet, dempingen etc. waardoor de noodzaak tot het opnemen van een apart aanlegstelsel ter plaatse van de functie aanduiding 'tunnel' ontbreekt. Bovendien vindt advisering van het Hoogheemraadschap voorafgaande aan de werkzaamheden over de aanleg en tracé van de tunnel al op een eerder moment plaats, idem voor de vergunningsaanvraag en binnen de bestemming 'Verkeer – Hoofdverkeersweg' (V-HO). Beide tunnelmonden / ingangen van de boorwerkzaamheden bevinden zich immers binnen de bestemming Verkeer- Hoofdverkeersweg (V-HO).

Voorstel:
Opname van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk geen bouw zijnde, of van werkzaamheden (aanlegstelsel) zoals geregeld in artikel 19 lid 4 binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) door opname in artikel 16 binnen de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg (V-HO)

5. *Op meerdere plaatsen wordt verwezen naar afspraken met Delfland. In de diverse documenten worden onderwerpen genoemd die nog nader uitgewerkt dienen te worden in overleg met Delfland. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp en de uitvoeringsfase wordt verzocht in overleg te treden met het Hoogheemraadschap om tot een goede inpassing te komen. Bijvoorbeeld afmetingen van waterkeringen en watergangen worden in een latere fase in detail bekeken. De afspraken hierover worden vastgelegd in de watervergunning. Ook als het ontwerp verandert binnen de kaders van het bestemmingsplan is het verzoek opnieuw in gesprek te gaan over de effecten op het watersysteem.*

Reactie 5
De betrokken gemeenten waarderen het constructieve overleg met het Hoogheemraadschap en zullen dit overleg op frequente basis blijven voortzetten om tot een goede inpassing te komen, zie ook reactie 2.

Het Hoogheemraadschap geeft in haar zienswijze vervolgens diverse punten aan die in de inhoudelijke documenten gewijzigd moeten worden en/of in het vervolg nader uitgewerkt moeten worden. Deze punten worden hier kort benoemd:

6. Waterbergingopgave aanpassen op basis van reactie in het Vooroverleg

Reactie 6
De waterbergingopgave wordt in de toelichting juist vermeld. Hier wordt ook melding gemaakt van het afwijkende getal in het MER (consistentiefout). In de vervolgoverleggen met het Hoogheemraadschap worden de getallen ten aanzien van de waterberging, zoals genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan gehanteerd. Dit is ook als zodanig met het Hoogheemraadschap afgesproken.

Voorstel:
De correcte waterbergingopgave wordt in de toelichting vermeld. Dit betreft 977 m2 compensatie in de Veen- en Binckhorstpolder.

7. Opties waterhuishouding voldoen nog niet aan het beleid van het Hoogheemraadschap

Reactie 7
De opties voor de waterhuishouding zijn in het verleden met het Hoogheemraadchap besproken en dit zal ook in de nabije toekomst blijven gebeuren. De definitieve keuze is hiervoor nog niet gemaakt en deze zal in overleg met het Hoogheemraadschap plaatsvinden, zie ook reactie 2.

8. Voor de compensatie waterberging het verzoek een voorwaardelijke bepaling voor de bestemming Verkeer-Hoofdweg op te nemen en dit nader af te stemmen met het Hoogheemraadschap

Reactie 8
De compensatie voor het water zal nader afgestemd worden met het Hoogheemraadschap, zoals dit ook is afgesproken. Zie verder reactie 4.

9. Bij de beschrijving van de peilgebieden graag toevoegen dat er binnen de polder verschillende peilgebieden liggen en enkele gestuwde peilvakken. Daarnaast de beschrijving van de huidige situatie aanvullen met een toelichting op de werking van de waterhuishouding. Op dit moment wordt een watersysteemanalyse uitgevoerd voor de Tedingerbroekpolder; deze gegevens worden na afronding beschikbaar gesteld, waarna ze gebruikt kunnen worden voor berekening van de vereiste compensatie. De compensatie dient namelijk zo mogelijk te gebeuren op basis van de praktijkwaarden

Reactie 9
Bij de exacte watercompensatieopgave zal gebruik worden gemaakt van de laatste gegevens uit de praktijk. De beschrijving van de peilgebieden zal aangepast worden in de toelichting van het bestemmingsplan.

Voorstel
In hoofdstuk 4.9.2 Referentiesituatie onder het kopje Oppervlaktewatersysteem in de eerste alinea tussen de zevende en de achtste zin (tussen '… door middel van gemalen ingesteld' en 'D e peilen van de boezem …') de volgende tekst invoegen: 'Binnen de polder zijn verschillende peilgebieden aanwezig en ook enkele gestuwde peilvakken. De maximale peilstijging per peilvak varieert en daarmee ook de bergingscapaciteit. Ook bepaalt dit de stroomrichting van het water.'

10. In de toelichting op blz. 95 wordt de norm van 325 m3 /ha genoemd. Hieraan graag toevoegen: "voor gebieden met 50% verharding. Voor berekeningen met meer dan 50% verharding dient de compensatie naar rato te worden aangepast." Ditzelfde geldt voor het Achtergrondrapport Water, voetnoot 4 op blz. 30.

Reactie 10
De voorgestelde toevoegingen worden aangepast in het bestemmingsplan. Zoals eerder aangegeven wordt het MER niet meer gewijzigd. De tekst in de toelichting is leidend.

Voorstel
In de toelichting (blz. 95) over de norm van 325 m3 /ha toevoegen 'voor gebieden met 50% verharding'.

11. Extra waterberging bij de Spoorboogweg: compensatie door greppels waar het water kan infiltreren is niet mogelijk omdat de werking hiervan op korte zowel als lange termijn niet voldoende geborgd kan worden. Daarom dient de vereiste compensatie aangelegd te worden als open water in hetzelfde peilgebied. Aanvullend zijn greppels en infiltratiesloten zeker mogelijk.

Reactie 11
De voorgestelde aanbevelingen worden meegenomen bij de verdere uitwerking. Dit kan bijvoorbeeld in de aanbestedingsprocedure worden opgenomen. Hierover zal overleg plaatsvinden met het Hoogheemraadschap.

12. Ter plaatse van knooppunt Ypenburg ligt een polderkade die een peilverschil keert van ca. 3 m. Met dit ontwerp doorsnijdt de open tunnelbak de waterkering. Het is niet acceptabel dat de kade doorkruist wordt door een waterkering vreemd element. Dit betekent dat het ontwerp moet worden aangepast zodat de polderkade onder de fundering van de weg komt te liggen. Het verzoek is dit te vermelden in de toelichting en te beschrijven hoe de waterkerende functie behouden blijft.

Reactie 12
In het ontwerp van de verdiepte ligging is rekening gehouden met de polderkade. Ter plaatse van de fysieke doorkruising van de (aangeheelde) kade is een kwelscherm voorzien. De vloer- en wanden van de constructie bevinden zich verder geheel boven het vereiste polderkade niveau. De waterkering heeft een hoogte van minimaal 0,60 meter boven het hoogst aanliggende zomerpeil, met als minimum de hoogte van het hoogste aangrenzende maaiveld. Het zomerpeil van de Hoge Broekpolder is hierbij maatgevend (peil NAP -1,65m); het vereiste pol-

derkade niveau is NAP -1,05m. Het laagste punt van de betonconstructie aan de Hoge Broekpolderzijde bevindt zich op NAP -0,85m; dus boven polderkade niveau. Als gevolg van het verticale alignement van het tracé en de op- en afrit naar Laan van Hoornwijck, zal er in de praktijk sprake zijn van een omringend grondlichaam op boezemkade niveau.

13. Graag in paragraaf 4.9.3 vermelden dat parallel aan de huidige Kansjesmolensloot een nieuwe watergang wordt aangelegd als compensatie voor de demping ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De regionale waterkering (boezemkade) wordt daarvoor omgelegd. De leiding met boezemwater afkomstig van een gemaal in de polder Ypenburg wordt verlengd, dit is een verslechtering. Omdat de boezem een Kaderrichtlijnwater-lichaam is wordt als compensatie voor de verslechtering het gemaal visvriendelijk aangepast en een natuurvriendelijke oever aangelegd langs het nieuwe boezemwater. Dit is ook conform de bestuursovereenkomst Kaderrichtlijn Water Delfland die mede door Den Haag en Delfland is overeengekomen.

Voorstel
'Parallel aan de huidige Molensloot wordt een nieuwe watergang aangelegd als compensatie (boezemwater) voor de demping ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De regionale waterkering (boezemkade) wordt daarvoor omgelegd, De leiding met boezemwater afkomstig van een gemaal in de polder Ypenburg wordt verlengd. Omdat de boezem een Kaderrichtlijnwater-lichaam is, wordt als compensatie voor de verslechtering het gemaal visvriendelijk aangepast en een natuurvriendelijke oever aangelegd langs het nieuwe boezemwater. Dit is ook conform de bestuursovereenkomst Kaderrichtlijn Water Delfland die mede door Den Haag en Delfland is overeengekomen.'

Reactie 13
De voorgestelde aanvulling wordt opgenomen in de betreffende paragraaf van de Toelichting op het bestemmingsplan.

14. Verzoek is om de weergave van boezemwater op de afbeelding op blz. 16 van de toelichting aan te passen. Het water onder de snelweg is ook nog boezemwater.

Reactie 14
De afbeelding wordt gewijzigd.

Voorstel
Afbeelding in paragraaf 2.4.4 van de Toelichting wijzigen. Het water onder de snelweg is ook nog boezemwater.

15. De uitwerking voor extra waterberging is nog niet gereed en hierover wordt nog in overleg getreden. Graag de uitwerking ervan borgen door de volgende toevoeging aan de voorwaardelijke bepaling in de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg: "Met de werkzaamheden kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Delfland."

Reactie 15
Zie de eerdere beantwoording. Schriftelijk advies wordt al geborgd in de planregels door opname van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (aanlegstelsel). Verder zal de bepaling' dat de werkzaamheden kunnen worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo-) hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden' worden opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan (hoofdstuk 4.9.5 Verplichte maatregelen (compensatie van verhard oppervlakte).

Voorstel
Opname van de bepaling in hoofdstuk 4.9.5 van de toelichting op het bestemmingsplan. Verplichting dat pas met de werkzaamheden kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo) hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Delfland.

16. Indien bij de uitwerking en aanleg van de Rotterdamsebaan wordt afgeweken van de uitgangspunten en aannames in de MER, blijft nog steeds gelden dat het project waterneutraal of waterpositief moet worden aangelegd. Bijvoorbeeld de verdiepte constructiedelen moeten waterdicht worden aangelegd, zodat er geen invloed is op de (grond-)waterhuishouding. Voor de bestemming 'Verkeer-Hoofdweg' dekt de voorwaardelijke bepaling in bovenstaande passage het belang van Delfland af voor grondwateraspecten. Vanwege het belang van het grondwater is het verzoek ook bij de dubbelbestemming 'Tunnel' dezelfde voorwaardelijke bepaling toe te voegen: "Met de werkzaamheden kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Delfland."

Reactie 16
Zie reactie 4 en 15. In aanvulling daarop geldt dat het Hoogheemraadschap de mogelijkheid heeft om aanvullende bepalingen op te nemen bij de verlening van een watervergunning.

Voorstel
In artikel 16 wordt lid 2 aangevuld met g:: 'Met de werkzaamheden kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Delfland' toegevoegd.

17. Op de verbeelding ontbreekt een polderkade ter plaatse van knooppunt Ypenburg. Verzoek is de waterkering op de verbeelding weer te geven.

Reactie 17
De betreffende polderkade wordt toegevoegd op de digitale verbeelding (plankaart).

Voorstel:
De digitale verbeelding (plankaart) zal overeenkomstig worden aangepast

18. *De Kansjesmolensloot is primair water en dient op de verbeelding te worden weergegeven. De eindsituatie, zoals beschreven in het Achtergrondrapport water, is echter niet mogelijk met de weergave zoals nu op de verbeelding weergegeven. Graag de verandering van het wateroppervlak (inclusief natuurvriendelijke oever) en de verlegging van de regionale waterkering verwerken op de verbeelding.*

Reactie 18
De Molensloot zal op de Verbeelding worden opgenomen.

Voorstel
Op de digitale verbeelding (plankaart) zal de Molensloot weergegeven worden.

19. *Het Hoogheemraadschap heeft ook enkele opmerkingen over het Achtergrondrapport Water gemaakt. Het betreft de onderstaande punten.*
    - *Paragraaf 3.1.6. Oppervlaktewater: Het boezemwater van de Kansjesmolensloot loopt door tot onder de snelweg, zie afbeelding bij opmerking 44. Omdat dit gevolgen heeft voor de hoeveelheid te compenseren water graag dit verwerken in de afbeelding en de berekeningen.*
    - *Paragraaf 3.2. Referentiesituatie: het verzoek een beschrijving toe te voegen van de werking van het systeem. Hiervoor kunt u mogelijk gebruik maken van de eerdergenoemde inventarisatie Tedingerbroekpolder.*
    - *Paragraaf 4.1. Grondwaterkwantiteit: In het bestemmingsplan is een beperking opgenomen voor het onttrekken van grondwater nabij de tunnel. Delfland is bevoegd gezag voor het verlenen van vergunning voor grondwateronttrekkingen. Een bestemmingsplan is geen middel dat daarbij gehanteerd wordt. Het Hoogheemraadschap kan niet garanderen dat grondwateronttrekkingen nabij de tunnel worden voorkomen, mede omdat voor sommige onttrekkingen een melding volstaat. Graag hiermee rekening houden met de constructie van de tunnel.*
    - *Op termijn kan de grondwateronttrekking van DSM (deels) worden stopgezet. De constructie van de tunnel dient hiervan onafhankelijk te zijn.*
    - *Verdiepte delen van de Rotterdamsebaan (delen die onder maaiveld worden aangelegd) moeten waterdicht of praktisch waterdicht worden uitgevoerd. Dit betekent dat er geen significante toetreding van grondwater naar de verdiepte delèn optreedt. Deze eisen gelden zowel voor de situatie bij aanleg, de gebruiksfase als voor mogelijke toekomstigebsituaties ongeacht veranderende omgevingsfactoren en klimaatsinvloeden. De (half)verdiepte ligging mag zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase geen negatieve invloed hebben op grondwaterstanden, stijghoogten in de verschillende bodemlagen en maaiveldhoogte in de directe omgeving van de Rotterdamsebaan, respectievelijk de omvang van de kwelstroom aldaar.*
    - *De kans is aanwezig dat tijdens de bouw het nodig is grondwater af te voeren. Afhankelijk van de duur en de grootte is hiervoor een meldings- of vergunningsplicht benodigd.*
    - *Paragraaf 4.2.3 Verwerking wegwater Binckhorst: het verzoek is om op te nemen dat de afvoer van het regenwater dat op de weg valt dient te voldoen aan het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.*
    - *Paragraaf 4.3. Waterkeringen – Rotterdamsebaan: Voor alle aanpassingen aan waterkeringen geldt dat hiervoor een watervergunning nodig is en eventueel een Leggerwijziging.*
    - *De open tunnelbak ter plaatse van knooppunt Ypenburg doorsnijdt een polderwaterkering. Graag onderbouwen hoe hier de waterkerende functie behouden blijft. Dit kan door een kanteldijk toe passen die minimaal de hoogte heeft van de te doorsnijden polderkade.*
    - *Bij de nadere uitwerking van de kanteldijk nabij de golfbaan graag overleg zoeken over de vereiste hoogte.*
    - *Er wordt verzocht te vermelden dat de boezemkade aan de noordzijde van de Kansjesmolensloot wordt verlegd om extra water aan te leggen als compensatie voor de demping die nodig is voor de Rotterdamsebaan.*
    - *Wij verzoeken u te vermelden over welke periode de zettingen ten gevolgen van het boren van de tunnel plaatsvinden en de monitoring en eventuele herstelwerkzaamheden in diezelfde periode uit te voeren. Uitgangspunt hierbij is dat de kruin van de kade te allen tijde op minimaal dezelfde hoogte ligt als de huidige ligging van de kruin van de boezem- of polderkade.*
    - *Paragraaf4.4. Oppervlaktewaterkwantiteit: Op blz. 6 en 7 wordt gesteld dat de definitieve waterberging in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. De voorgestelde oplossingen in het achtergrondrapport geven nog geen eenduidige oplossing weer en de genoemde opties voldoen nog niet aan het beleid van het Hoogheemraadschap. Het verzoek is derhalve om de regels van de bestemming V-HO aan te passen zoals bij opmerking 45 is benoemd. Voor de bestemming V-VB1 wordt het waterbelang geborgd met het aanlegstelsel.*
    - *Waterkwantiteit / Norm: Het verzoek is de laatste zin van voetnoot 4 op blz. 30 als volgt aan te passen: "Voor berekeningen met meer dan 50% verharding dient de compensatie naar rato te worden aangepast."*
    - *Waterkwantiteit / Waterpeilen: In tabel 3.2 worden de peilen beschreven. Graag de berekeningen van de bergingscapaciteit baseren op de te meten praktijkpeilen in het veld. Op dit moment start een watersysteemanalyse in opdracht van Delfland, zie opmerking 39. De gegevens die daarvoor verzameld worden zijn relevant voor de uitwerking van de Rotterdamsebaan.*
    - *Het wijzigen van een peilbesluit heeft effect voor alle betrokken partijen in het peilgebied. Daarom is voor aanpassingen aan een peilbesluit een vergunning nodig waarbij alle belangen worden afgewogen. Het verzoek is de noodzaak voor het wijzigen van een peilbesluit aan te tonen.*

- *De getallen in tabel 4.2 wijken af van de getallen in tabel 11.3 van het MER. Graag de tabellen aanpassen en daarbij gebruik maken van de praktijkpeilen.*
- *Paragraaf 4.5. Oppervlaktewaterkwaliteit: het wordt verzocht om te vermelden dat in de Kansjesmolensloot een natuurvriendelijke oever wordt aangelegd als compensatie voor de aanpassing aan de persleiding bij het gemaal. Een eventuele aanpassing aan de persleiding en het gemaal dient visvriendelijk / viswerend te zijn. Ook zal parallel aan de watergang extra water worden aangelegd waarvoor de waterkering zal worden verlegd.*
- *De natuurvriendelijke oever (NVO) in de Kansjesmolensloot dient minimaal éénzijdig te zijn voorzien van een zo breed mogelijke natte zone. De breedte van de natte zone dient minimaal 4 meter te bedragen. De NVO's dienen buiten het minimale doorstroomprofiel te worden aangelegd. Langs de NVO dient een onderhoudsstrook van 4 meter aanwezig te zijn.*
- *De bodem in de Binckhorst is op meerdere plaatsen vervuild. Het is mogelijk dat tijdens de bouw of in de gebruiksfase het nodig is grondwater af te voeren. Graag daarom beschrijven hoe voorkomen wordt dat het vervuilde grondwater geloosd wordt op het oppervlaktewater. Afhankelijk van de duur en de grootte is voor het afvoeren van vervuild water via het riool een meldings- of vergunningsplicht.*
- *De afvoer van het water uit het verdiepte / ondergrondse tunneldeel dient te voldoen aan het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.*
- *Calamiteiten bluswater. Het verzoek is een calamiteitenplan op te stellen zodat vervuiling van grond- en oppervlaktewater wordt voorkomen.*

Reactie 19

De genoemde opmerkingen en constateringen zijn niet van invloed op de conclusies van het Achtergrondrapport Water. Ook zijn de meeste opmerkingen van toepassing op de nog te maken definitieve afspraken over de watercompensatie en uitvoering van bijvoorbeeld de bermsloten, bluswateropvangvoorzieningen, etc. De opmerkingen worden wel onderschreven en meegenomen bij de vervolguitwerkingen in het Definitief Ontwerp. Hierbij zal veelvuldig met het Hoogheemraadschap overlegd worden, zie ook reactie 2.

20. Opmerkingen over Achtergrondrapport Bodem MER H.9 Zettingen en effecten boortunnel. / 9.5 Maatregelen en kansen / 9.5.1 Beschouwing aanvullende maatregelen

- *Aangeven dat monitoring van de waterkeringen zal plaatsvinden en eventuele negatieve effecten op de waterkeringen worden gecompenseerd. Dit is in overeenstemming met het Achtergrondrapport Water onder 4.3.1: "...er zal monitoring van maaivelddalingen worden uitgevoerd en waar nodig zullen waterkeringen worden hersteld."*
- *Graag vermelden over welke periode de zettingen plaatsvinden en er wordt verzocht de monitoring en eventuele herstelwerkzaamheden in diezelfde periode uit te voeren.*

Reactie 20

De monitoring van de waterkering ten tijde van het boorproces is opgenomen als maatregel in het bestemmingsplan en hiermee geborgd. Onverhoopte negatieve effecten op de waterkering zullen direct worden hersteld.

Zienswijze 14 – Dhr. M.A.J. Smitsloo

1. Uit onder meer artikel 4.6.4. en 4.7.2 (van de toelichting) blijkt dat de tunnelmond nabij mijn perceel ernstige vormen van hinder zou veroorzaken, waarmee aan onder meer de Wettelijke Rijksmonumentale bescherming van mijn kasteel / landgoed, alsmede aan de Wet Milieubeheer, niet wordt voldaan. U dient de Rotterdamsebaan dan ook te verleggen dan wel de tunnelmond te verplaatsen richting een zone waar het kasteel / landgoed geen schade ondervindt, bijv. richting de Mercuriusweg.

Reactie 1

De tunnelmond van de Rotterdamsebaan ligt ter hoogte van de Zonweg. Het perceel van Kasteel Binckhorst ligt circa 130 meter verder. De woningen aan de Binckhorstlaan worden gesloopt vanwege het profiel van de weg. De woningen aan de Vestaweg worden gesloopt vanwege een te hoge geluidbelasting en overschrijding van de wettelijke grenswaarden van de concentraties NO2. Door de sloop van deze woningen is geen sprake meer van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden van de concentraties NO2 op circa 40 meter. Op grotere afstand (circa 50 meter) zijn deze concentraties vrijwel gelijk aan de concentraties in de omgeving en deze liggen ruim onder de gestelde grenswaarden (40 microgram per m3). Dit is goed te zien in figuur 6.6 op bladzijde 76 van het MER Rotterdamsebaan. De concentraties verontreinigende stoffen zijn in de Binckhorst het hoogst bij de oostelijke tunnelbuis. Dit komt omdat op deze plaats de auto's vanuit de Vlietzone naar boven komen.

Uit de uitgevoerde luchtkwaliteit- en geluidonderzoeken blijkt dat op een afstand van circa 130 meter geen sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden uit de Wet milieubeheer en/of van gezondheidsschade. Het pand ter plaatse van de Binckhorstlaan 145 zal ten gevolge van de realisatie van de Rotterdamsebaan niet verdwijnen, waardoor een afschermde functie (ondanks het verdwijnen van Binckhorstlaan 141 – 143) voor Kasteel Binckhorst gewaarborgd blijft. De netto geluidbelasting zal door het toepassen van stil asfalt iets lager liggen dan in de referentiesituatie.

Doordat voldaan wordt aan de eisen uit de Wet milieubeheer ter plaatse van Kasteel Binckhorst is het niet noodzakelijk om de tunnelmond te verplaatsen en/of hier mitigerende maatregelen voor te treffen. Van een aantasting van het rijksmonument vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan is evenmin sprake. Het bestemmingsplan raakt de gronden van het rijksmonument immers niet.

2. Het stoort de indiener van de zienswijze dat geen rekening met het kasteel / landgoed is gehouden, te meer daar afspraken over zijn gemaakt, zoals vastgelegd in de koop- en leveringsakte m.b.t. het in februari 2008 van verworven perceel te Binckhorstlaan 141, 143, 145 en een deel van 149, waarin duidelijk verwoord staat dat de gemeente een respectvolle invulling zal geven aan de aard van het kasteel (incl. boomgaard, poort en gracht), welke zodanig dient te worden ingebed in de stedenbouwkundige opzet dat aansluiting met de omgeving ook in visuele zin tot uiting wordt gebracht, waarbij het monumentale karakter gewaarborgd blijft. Een tunnel verstoort deze afspraken, terwijl het profiel (met name de hoogte) hiervan ons geenszins bekend is. Iedere centimeter dat de tunnel en andere bouwkundige of groene elementen aan

voorzijde van het kasteel boven het maaiveld uitkomen, verstoort voornoemde zichtlijnen en inbedding. Door "een tunnelbak voor de deur" wordt het kasteel / landgoed weggedrukt, terwijl het juist een voor de burger beleefbare / prominente beschermde plek in de Binckhorst zou dienen in te nemen, zoals ook in diverse Masterplannen en bestemmingsplannen door de gemeente zelf verwoord / geïntendeerd.

Reactie 2

Het Kasteel Binckhorst is door zijn functie als monument beschermd tegen aantasting van de fysieke kenmerken door de omgeving. Het Kasteel is in de huidige situatie gelegen langs de Binckhorstlaan, waarbij de oorspronkelijke zichtlijnen en landschappelijke inpassing reeds verdwenen zijn door aanwezige bebouwing. Het kantoorgebouw voor het perceel van het Kasteel is hier een duidelijk voorbeeld van. Door de realisatie van de Rotterdamsebaan (tunnel en tunnelmond) veranderen de zichtlijnen en inpassing van Kasteel Binckhorst niet of nauwelijks. Op maaiveld blijven als een stelsel van parallelbanen naast de Rotterdamsebaan de rijbanen van de Binckhorstlaan met daarlangs groenstroken en fietspaden op maaiveld aanwezig. Daardoor blijft de beleving van het Kasteel Binckhorst door deze gebruikers van de weg ongewijzigd.

3. *Op pagina 23 geeft u in de paragraaf omtrent de Ruimtelijke Structuur zelf aan dat het kasteel een structuurbepalende omgevingsfunctie kent: "Een tweede structuurbepalend element is de as bestaande uit het 14- 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." Indiener van de zienswijze verzoek deze groene structuur te respecteren en niet te verstoren met een tunnelprofiel / -mond.*

Reactie 3

Een belangrijk uitgangspunt in de inpassingsprincipes van de Rotterdamsebaan is het aansluiten op de bestaande omgeving. De Rotterdamsebaan 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. De Rotterdamsebaan volgt het profiel van de huidige Binckhorstlaan. Weliswaar is sprake van een breder profiel, maar dit wordt ook beter ingepast met een bomenstructuur en vrij liggende fietspaden ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van het perceel van Kasteel Binckhorst wordt de huidige aanwezige structuur niet aangetast. De huidige bestemmingen van het Kasteel Binckhorst en bijbehorende gronden worden niet gewijzigd.

4. *Indiener van de zienswijze heeft zijn zorgen m.b.t. de Rotterdamse baan in relatie tot het kasteel / landgoed reeds eerder aan de gemeente en de Raad van State kenbaar in het kader van de eerdere (voor)(ontwerp) bestemmingsplannnen Nieuw Binckhorst(-Zuid). Hier is desondanks vooralsnog geen rekening mee gehouden door de gemeente, doch hierbij is genoteerd dat (een deel van) mijn bezwaren u reeds bekend is.*

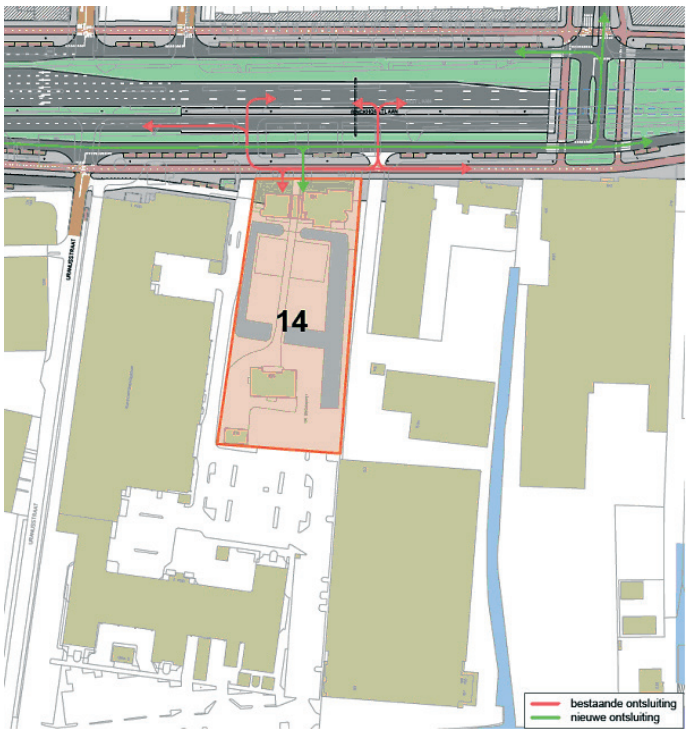
Reactie 4

In de Nota van Beantwoording (RIS 166291) van het ontwerp-bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid is op specifieke vragen rondom de inpassing van Kasteel Binckhorst reeds een antwoord gegeven. Omdat het bestemmingsplan Rotterdamsebaan een nieuw plan betreft en het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid ter plaatse van het Kasteel Binckhorst niet van toepassing is (deels vernietigd door de Raad van State) worden de daar gemaakte opmerkingen ter kennisname aangenomen.

5. *De huidige ontsluitingen van mijn kasteel / landgoed zouden bij handhaving van uw geplande tracé verdwijnen. Thans is geheel niet duidelijk op welke wijze alternatieve infrastructurele verbindingen zouden worden gerealiseerd. Indiener van de zienswijze wenst hierover spoedig te worden ingelicht, aangezien een verslechtering van bereikbaarheid (in- en afrit) van het perceel (en de huurders) nimmer getolereerd zal worden. In het MER-rapport omtrent het Verkeer stelt u op pagina 21 dat de Binckhorstlaan gedurende een aantal jaren als doorgaande route zal worden afgesloten. Dit is voor de huurders, die veel bezoek krijgen (kliniek en medispa), volstrekt onacceptabel.*

Reactie 5

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst" en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Zonweg krijgt door de aanleg van de Rotterdamsebaan een ander uiterlijk en profiel. De Rotterdamsebaan wordt de primaire hoofdweg. Parallel aan de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorstlaan op maaiveld doorgezet met een stelsel van rijbanen voor bestemmingsverkeer en vrijliggende fietspaden. De diverse panden langs de Binckhorstlaan worden via deze wegvakken op maaiveld ontsloten. Dit betekent dat het kasteel in de eindsituatie direct bereikbaar is vanaf de westelijke rijbaan van de Binckhorstlaan (rechtsaf inrijden en rechtsaf uitrijden). De bereikbaarheid vanaf de centrumring is ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Vanuit de Rotterdamsebaan is het kasteel bereikbaar door gebruik te maken van de speciale keermogelijkheid op de Binckhorstlaan-noord. Vanuit de richting A12/Voorburg kan er via de Spoorboogweg worden gereden. Voor het wegrijden richting centrumring moet er bij de Zonweg gekeerd worden, hetgeen een beperkte omrijafstand is.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden’. Tijdens de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan-zuid zullen de daar aanwezige bedrijven te allen tijde aangesloten zijn op een (al dan niet tijdelijke) weg, zodat de bereikbaarheid gegarandeerd is. Via deze tijdelijke weg is het kasteel bereikbaar vanaf de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan. Daarvandaan wordt via de centrumring op het lokale wegennet aangesloten en via de Binckhorstlaan-Spoorboogweg op het rijkswegennet. Verwezen wordt tevens naar bijlage IV ‘Bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de realisatie’.

Zienswijze 15 – Dhr. K. Van Ameijde BV

1. *Indiener van de zienswijze vraagt aandacht voor de beperkende bepalingen voor Westvlietweg 128 op de plankaart. In het ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan valt zover zichtbaar in het plan een deel van de grond van de indiener van de zienswijze onder het invloedsgebied van de tunnel. Door deze verandering vindt de indiener van de zienswijzen dat de rechten aangetast worden en dat dit mogelijke financiële consequenties kan hebben in de toekomst.*

Reactie 1

Het betreffende perceel Westvlietweg 128, ligt niet in het invloedsgebied van de tunnel. Er is daarom voor dit perceel geen sprake van verandering of aantasting van de rechten als gevolg van de aanleg van de tunnel. Er is derhalve ook geen sprake van mogelijke financiële consequenties.

Zienswijze 16 – Mevr. N. van Ameijde-Van der Kooij en Dhr. K. van Ameijde

1. *Indieners van de zienswijze zijn in het bezit van het naast het woonhuis gelegen perceel sectie BB, nummer 1444. De huidige bestemming van dit perceel is recreatie-sport. In het ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt dit veranderd in de bestemming Agrarisch-1. Door deze verandering worden wij in onze rechten aangetast en kan dit financiële consequenties voor ons hebben in de toekomst. Wij verzoeken dan ook de huidige gebruiksmogelijkheden in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen.*

Reactie 1

Uit de digitale verbeelding (plankaart) behorende bij de voorgaande planologische regeling (Beheersverordening Vlietzone, vastgesteld op 22 december 2011, nr. 162) blijkt op onderhavige perceel niet dat er een verandering van de bestemming heeft plaatsgevonden. Indiener beroept zich waarschijnlijk op de beschrijving "recreatie-sport" uit het kadaster. Deze beschrijving in het kadaster is niet bepalend. De huidige en voorgaande planologische bestemming is geldend als het gaat om de gebruiksmogelijkheden van het perceel. Van een wijziging van het bestemmingsplan is daarom geen sprake.

2. *Indieners van de zienswijze willen u graag wijzen op een onjuistheid in het plan, die u waarschijnlijk zelf ook heeft gezien.*
   Op pagina 114 van het bestemmingsplan staat:
   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

   Dit is niet juist:
   ad a; dit zou ons inziens moeten zijn 133-136 en 129 en 138

Reactie 2

Het betreft inderdaad de percelen 129, 133, 134, 135, 136 en 138. De toelichting wordt overeenkomstig aangepast.

Voorstel

Wijziging toelichting paragraaf 5.3.1 functiewijzigingen van de gronden. Leden a en b worden vervangen door:

A. ondergronds de eigendommen van de woonpercelen Westvlietweg 129, 133 t/m 136 en 138 en een hernummering van de overige leden.

Zienswijze 17 – Mevr. A. Knuttel

1. *Indiener van de zienswijze heeft veel op- en aanmerkingen op de omgang met de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging en geluidsoverlast in het MER. In deze zienswijze zijn stellingen opgenomen ten aanzien van:*
   a. De onafhankelijkheid van het RIVM
   b. Het niet meenemen van PM2,5 en Black Carbon
   c. Niet ingaan op de veranderende normen van de WHO en de EU
   d. De stelling dat de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten in Voorburg-West en Park Leeuwenbergh is gebaseerd op statistische aannames en deze kloppen veelal niet
   e. Er wordt alleen uitgegaan van 24-uurs gemiddelden en jaargemiddelden , terwijl medisch gezien juist de uur-gemiddelden en piekwaarden van belang zijn voor de gezondheid
   f. De 'Analyse Verkeerstromen Voorburg-West' door Goudappel Coffeng is ook gebaseerd op slechts aannames en de praktijk is weerbarstiger.
   g. Er is niet gekeken naar diesel, Benzo(a)pyreen, NO en zwaveldioxide
   h. Er worden diverse effecten beschreven ten aanzien van gezondheidseffecten op bepaalde afstanden van wegen, bij sporters, korte termijn en lange termijn effecten, het niet bijdragen van milieuzones aan significante verminderen van airpollution, etc.
   i. Er wordt verzocht een second opinion op te laten stellen door een onafhankelijke partij om te bezien of de gezondheid van de burgers in Voorburg-West met de komst Rotterdamsebaan te verbeteren valt.
   j. Er wordt tevens verzocht niet akkoord te gaan met de gemaakte analyses in het MER.

Reactie 1

In de reactie op de ingediende zienswijze wordt algemeen opgemerkt dat deze veel stellingen en meningen bevat. De reactie op de zienswijze beperkt zich, naast een toelichting op de totstandkoming van de gezondheidsanalyse en de luchtkwaliteit en geluidberekeningen, tot die onderwerpen die relevant zijn voor de Rotterdamsebaan

De drie gemeenten waarderen de uitgebreide beschouwing van het thema gezondheid door de indiener van de zienswijze. De door de indiener van de zienswijze genoemde bronnen stellen wij grotendeels niet ter discussie, wel stellen wij vast dat de indiener in de zienswijze redeneert vanuit een vrijwel schone situatie. In de praktijk is er natuurlijk sprake van een verre van ideaal binnenstedelijk leefklimaat. Er moet dan ook een belangrijk onderscheid gemaakt worden tussen het onderzoek in het MER en het algemene gezondheidsklimaat. In het MER en het bestemmingsplan gaat het om de effecten van de Rotterdamsebaan ten opzichte van de referentiesituatie (de toekomstige situatie zonder aanleg van de Rotterdamsebaan). Met andere woorden het gaat om de extra hinder of milieuwinst die de Rotterdamsebaan toevoegt aan het leefklimaat in de referentiesituatie. Uit de diverse onderzoeken blijkt dat de extra hinder beperkt is voor bewoners in Voorburg-West, Park Hoornwijck en Park Leeuwenbergh. Dit komt omdat de Rotterdamsebaan relatief ver weg ligt van deze woongebieden. Het gezondheidsklimaat ter plaatse van Park Hoornwijck, Park Leeuwenbergh en Voorburg-West worden grotendeels bepaald door de aanwezigheid van de A4, A12 en A13. Met name bij de A4 en A13 waar geen schermen aanwezig zijn,

zorgt de hoge geluidbelasting en de aanwezige concentraties luchtverontreinigende stoffen voor een minder goed gezondheidsklimaat, zowel in de huidige situatie als in de referentiesituatie. De extra geluidbelasting en luchtverontreiniging die de Rotterdamsebaan toevoegt op deze plaatsen is echter zeer beperkt. Voor luchtkwaliteit geldt bij Park Hoornwijck een maximale toename van 0,1 microgram per m3. Voor Park Leeuwenbergh is deze maximale toename 0,2 microgram per m3. Ten slotte voor Voorburg-West, na aanpassing van de modelfout (zie deel I 'Corrigendum verkeercijfers Prinses Mariannelaan') gelden maximale toenamen van 0,1 microgram per m3. Verslechteringen op een belaste situatie zijn onwenselijk, maar in Voorburg-West staan hier ook afnamen, bijvoorbeeld bij de Overburgkade van meer dan 2 microgram per m3 tegenover.

Voor het verrichten van milieuonderzoek bestaan diverse rekenvoorschriften. Deze zijn voor de thema's geluid en luchtkwaliteit door de wetgever ook juridisch vastgelegd. Het onderzoek voor het MER en het bestemmingsplan voldoet volledig aan de daarin gestelde eisen. Daarnaast wordt in het MER niet alleen gefocust op de normen, bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit en geluid, maar is ook specifiek gekeken naar de effecten beneden de wettelijke normen. Dit is in het bijzonder weergegeven in het hoofdstuk gezondheid waar voor de thema's luchtkwaliteit en geluid is geanalyseerd wat de effecten zijn beneden deze wettelijke normen. Deze milieukwaliteitsnomen zijn mede gebaseerd op gezondheidskundige overwegingen

In het gezondheidsonderzoek is gebruik gemaakt van de in Nederland algemeen geaccepteerde en ook door het Rijk voorgeschreven GES-methodiek. Deze GES-methodiek maakt onderscheid in gezondheidseffecten in diverse klassen, die gekoppeld zijn aan een specifieke geluidbelasting of concentratie luchtkwaliteit. Daarnaast is het gezondheidsonderzoek in overleg met de GGD Haaglanden tot stand gekomen.

Ten slotte is in het onderdeel gezondheid in het MER, als een van de eerste projecten in Nederland, aandacht besteed aan het voor de gezondheid schadelijke elementair koolstof (roet).

Kortom, de verrichte onderzoeken voor geluid, luchtkwaliteit en gezondheid voldoen volledig aan de gestelde eisen vanuit wet- en regelgeving en diverse handreikingen. Daarnaast is door het betrekken van de GGD Haaglanden bij dit project specifieke expertise betrokken en ten slotte is door het meenemen van elementair koolstof getracht de effecten op de gezondheid zo uitgebreid mogelijk in beeld te brengen.

In de volgende passages wordt op de bovengenoemde punten van de indiener van de zienswijze kort nader ingegaan:

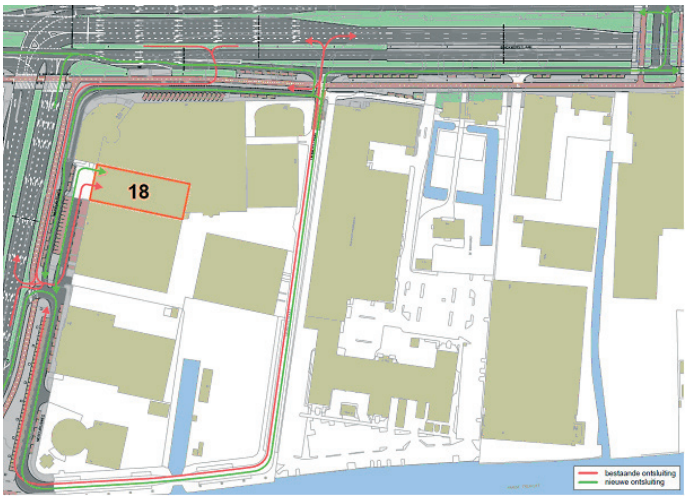
a. Deze stelling wordt ter kennisname aangenomen.
b. In het gezondheidsonderzoek van het MER is ingegaan op de effecten van elementair koolstof (een van de meest schadelijke deeltjes voor de gezondheid). In het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit is meer informatie opgenomen omtrent PM2,5
c. Op dit moment zijn er nog geen nieuwe wettelijke normen vanuit de WHO en de EU bekend, die door Nederland geïmplementeerd moeten worden ten aanzien van luchtkwaliteit en gezondheid.
d. De verkeerseffecten in Voorburg-West zijn door het herstellen van een modelfout in het verkeersmodel (zie deel I: Corrigendum verkeerscijfers Prinses Mariannelaan) aangepast. Hieruit blijkt dat er geen sprake meer is van een toename van het verkeer. Daardoor is er alleen nog sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit (en gezondheid) doordat er op de Maanweg veel minder verkeer gaat rijden. In Park Leeuwenbergh zijn de negatieve effecten op de luchtkwaliteit zeer gering (minder dan 0,3 microgram) verschil voor NO2. Voor PM10 zijn de verschillen nog kleiner. Deze verschillen hebben geen additioneel gezondheidseffect tot gevolg.
e. Er wordt in het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit ook ingegaan op uurgemiddelden naast de 24-uursgemiddelden en jaargemiddelden. De conclusies hiervan luidt dat ook voor deze 'andere' gemiddelden er geen sprake is van een significante toename van de concentraties verontreinigende stoffen.
f. De Analyse Verkeerstromen Voorburg-West door Goudappel Coffeng valt buiten de scope van de Rotterdamsebaan. Wel wordt opgemerkt dat dit een kentekenonderzoek betreft waar auto's fysiek geteld zijn. Er is dus geen sprake van aannames ten aanzien van de hoeveelheid verkeer.
g. Er is in het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit aangegeven dat op basis van onderzoek van het RIVM nergens sprake is van overschrijding van grens- en richtwaarden voor de stoffen Benzo(a)pyreen, NO en zwaveldioxide.
h. De weergegeven stellingen ten aanzien van gezondheidseffecten op bepaalde afstanden van wegen, bij sporters, korte termijn en lange termijn effecten, etc. worden grotendeels onderschreven. Echter de gezondheidsanalyse is gemaakt op basis van de uitgevoerde berekeningen en die resultaten zijn de basis geweest voor de verdere analyse. Uit de berekeningen blijkt dat de toename van geluid en luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van Park Hoornwijck, Park Leeuwenbergh en Voorburg-West zeer gering zijn of zelfs positief, bijvoorbeeld in Voorburg-West door de afname van het verkeer op de Maanweg. Derhalve treden er per saldo ook geen significante wijzigingen in de gezondheidseffecten op.
i. Er wordt geen second opinion uitgevoerd op het gezondheidsonderzoek of de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid. Deze onderzoeken zijn door een deskundig Ingenieursbureau in samenspraak met experts van de betrokken gemeenten en de GGD tot stand gekomen. Daarnaast wordt het MER in zijn geheel getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage.
j. Het verzoek om niet akkoord te gaan met de gemaakte analyses in het MER wordt niet overgenomen.

Zienswijze 18 – Auto Haagstad BV

1. *De tekeningen laten zien dat er vanaf de Neherkade wel mogelijkheid blijft om "ons" gedeelte van het Binckhorst gebied op te rijden. Volgens de tekeningen is het NIET meer mogelijk om vanaf "ons" gedeelte terug de Mercuriusweg op te gaan. Dit is naar ons idee niet goed Er zou wat ons betreft een draaimogelijkheid moeten komen op de Neherkade/ Mercuriusweg voor betere bereikbaarheid.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst" en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

De route Neherkade - Mercuriusweg is als Stedelijke Hoofdweg onderdeel van de centrumring waarbij het belang van een goede doorstroming voorop staat. Op deze ring wordt ingezet op het zo beperkt als mogelijk houden van het aantal kruisingen of aansluitingen. In dat kader vindt ook de herinrichting van de Neherkade plaats met daarin ook het opheffen van de keermogelijkheid nabij de Rijswijkseweg. Daarnaast is op het betreffende wegvak een keermogelijkheid fysiek niet inpasbaar vanwege de beschikbare breedte van het wegprofiel nabij de Trekvlietbrug en zou een keermogelijkheid nabij de kruising met de Binckhorstlaan in het invloedsgebied liggen van de kruising en daarmee tot onveiligheid leiden en de verkeersafwikkeling op de kruising beperken.
Het uitrijden van het gebied zal plaats vinden via de Uranusstraat. Daar vandaan kan via de Binckhorstlaan naar de A12/Voorburg gereden worden. Dit is een beperkte omrijafstand ten opzichte van de huidige mogelijkheid om via de Mercuriusweg het gebied uit te rijden. Voor het uitrijden in de richting van de centrumring (Neherkade en Lekstraat) zal vanaf de Uranusstraat gekeerd moeten worden bij de Zonweg. Zie ook bijlage III 'De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst'.

2. *De tekeningen geven geen duidelijkheid of de ventweg naast de McDrive blijft bestaan. Indiener van de zienswijze vindt het zeer belangrijk dat deze ventweg blijft bestaan*

Reactie 2

In het kader van het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp en naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusweg geoptimaliseerd ten opzichte van mei 2013. Hierdoor is ruimte ontstaan voor een extra (doorgaande) rijbaan voor eenrichtingsverkeer langs de drivelane van de Mc Drive. Verkeer heeft hierdoor een extra mogelijkheid om van de Binckhorstlaan naar de Uranusstraat te rijden. Deze is inmiddels in het Voorlopig Ontwerp opgenomen. Het betreft hier echter geen openbare weg zodat alleen bestemmingsverkeer (waaronder voor Auto Haagstad) hierdoor een extra mogelijkheid heeft om vanaf de Binckhorstlaan naar de bedrijven in dit blok te rijden.

3. *Er zou wat ons betreft behoefte zijn aan meer parkeermogelijkheden voor McDrive Parkeren (lijken op de tekening te verdwijnen).*

Reactie 3

Naar aanleiding van de reacties op het ontwerp-bestemmingsplan is het ontwerp van de kruising Mercuriusplein geoptimaliseerd. Met deze optimalisatie is, naast de extra rijbaan bij McDonald's, ruimte ontstaan voor extra parkeerplaatsen bij dit bebouwde cluster (o.a. in gebruik door Motorhuis,McDonald's,Auto Haagland en het Autoschadehuis).

De huidige parkeerplaatsen rondom dit cluster worden merendeels door de genoemde bedrijven gehuurd van de gemeente Den Haag (als eigenaar van de grond). In het geoptimaliseerde ontwerp zijn circa 40 parkeerplaatsen opgenomen die kunnen worden benut voor het kortparkeren door bezoekers van de bedrijven in dit cluster.

Op basis van de huurovereenkomsten zal de gemeente met de huurders in overleg treden over het gebruik van het totaal aantal beschikbare parkeervoorzieningen in dit cluster. Daarbij gaat het voornamelijk om het langparkeren door werknemers, handelsvoorraad, schade-autos etc. Er lijken in het gebied nog beperkte mogelijkheden aanwezig om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte verder uit te breiden ten opzichte van het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp. Daarnaast wordt een deel van de huidige parkeerplaatsen rondom dit cluster door de gevestigde bedrijven gehuurd van de gemeente Den Haag (als eigenaar van de grond). Hierover zal de gemeente met de eigenaren/ huurders in overleg treden.

Voor de algehele aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

4. *Er zou wat betreft de indiener van de zienswijze behoefte zijn aan een goede laad-los plek voor vrachtverkeer met name voor het lossen van auto's. Hiermee verbeteren we de doorstroming.*

Reactie 4

Het laden en lossen van vrachtverkeer dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Waar dit niet mogelijk is kan maatwerk worden toegepast. Er kan dan bijvoorbeeld een aantal langsparkeervakken worden aangewezen (tijdens venstertijden) als laad- en losplek. Uitgangspunt is dat de locatie aansluit op de behoefte aan laden en lossen in een groter deelgebied en dat het laden en lossen regime niet per definitie permanent is maar alleen op die dagdelen dat daar de noodzaak

voor is. Laad- en losplaatsen zijn in het voorliggende ontwerp nog niet opgenomen, maar kunnen in samenspraak met de eigenaren/gebruikers bepaald worden.

5. *Het is op de tekening onduidelijk dat het door de indiener van de zienswijze gebruikte parkeerterrein waar wij ook huur voor betalen privé parkeerterrein blijft: Dit wil de indiener van de zienswijze graag bevestigd hebben.*

Reactie 5
Zie reactie 3.

6. *Er moeten met de gemeente goede afspraken worden gemaakt over bereikbaarheid van het bedrijf tijdens de bouwperiode.*

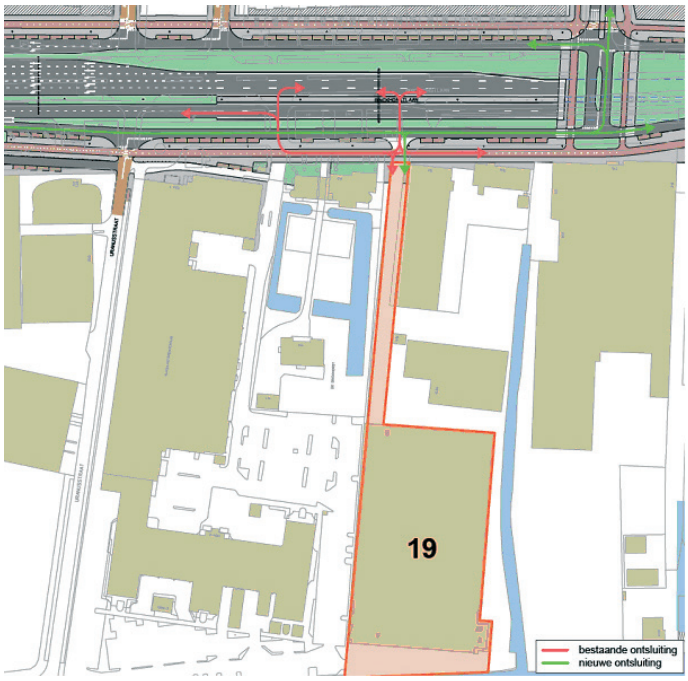
Reactie 6
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. “De bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de realisatie”. De gemeente Den Haag zal met alle belanghebbenden in de Binckhorst specifieke gesprekken voeren met betrekking tot de bereikbaarheid van de diverse bedrijven tijdens de bouwperiode. Naast deze individuele gesprekken is dit ook een van de belangrijkste onderwerpen in de Begeleidingscommissie Binckhorst. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode bereikbaar blijven met de auto, fiets en te voet.

Verwezen wordt naar bijlage IV ‘Bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de realisatie’ waarin per kwadrant van het gebied, en in de jaren, wordt uiteengezet hoe de daar gevestigde bedrijven bereikbaar blijven.

Zienswijze 19 – Pontmeyer

1. *Pontmeyer maakt zich zorgen over de ontsluiting van de Binckhorst. Zij zijn van mening dat de nieuwe situatie voldoende doorstoomcapaciteit en voldoende dimensionering moet bieden om het (vracht) verkeer van en naar de Binckhorst verkeersveilig en efficiënt te faciliteren. Pontmeyer adviseert om zowel de capaciteit als dimensionering in het ontwerp te optimaliseren op basis van computersimulaties.*

Reactie 1
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst” en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener. Indiener van de zienswijze blijft goed bereikbaar via de parallelweg naast de Rotterdamsebaan. Nabij het perceel zijn ook voldoende mogelijkheden om zowel richting de Maanweg als de Binckhorstlaan-noord te rijden (dit kan ter hoogte van de Zonweg).



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Het ontwerp van de diverse wegvakken en kruisingen is gedimensioneerd op het te verwachten verkeersaanbod na aanleg van de Rotterdamsebaan in de spitsperiode. Hierbij is qua verkeersaanbod en maatvoering rekening gehouden met de aanwezigheid van vrachtverkeer. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling voor de eindsituatie is getoetst met een dynamische simulatie (zie Achtergrondrapport Verkeer). Daaruit blijkt dat met de nieuwe inrichting het verkeer in de spits in de Binckhorst goed kan worden afgewikkeld.

2. *In de huidige situatie kunnen sommige vrachtauto’s van het terrein achteruit de Binckhorst op rijden omdat er op het terrein te weinig ruimte is om vrachtauto’s te laten keren. In de nieuwe situatie lijkt dit onmogelijk of in ieder geval zeer moeilijk doordat er weinig ruimte is en er een fietspad gepland is op de parallelweg. Ook vrezen wij dat het achteruit rijden van vrachtauto’s in*

de nieuwe situatie tot files zal leiden. Zij vragen om hier rekening mee te houden in het definitieve ontwerp.

Reactie 2

Het gemeentelijk beleid gaat er van uit dat het keren en manoeuvreren door vrachtverkeer bij een bedrijf op eigen terrein plaats vindt. Daarmee wordt de hinder voor het overige verkeer op de openbare weg beperkt en worden onveilige verkeerssituaties vermeden. De meeste vrachtauto's kunnen op het terrein van Pontmeyer keren, echter grote trekker-oplegger-combinaties kunnen dat niet (of heel moeilijk). Anders dan in de huidige situatie is er in de nieuwe situatie geen ventweg, maar sluit het perceel direct aan op de hoofdrijbaan. Het keren op eigen terrein is nodig omdat anders achteruit in of achteruit uit moet worden gereden. In beide gevallen leidt dit tot het blokkeren van de hoofdrijbaan en zal achteruit rijdend vrachtverkeer een tweerichtingenfietspad moet kruisen. Het achteruit de Binckhorstlaan op-, danwel afrijden, is in het ontwerp zeer onwenselijk met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming.

Het keren van grote trekker-oplegger-combinaties op eigen terrein is niet meer mogelijk sinds door Pontmeyer onlangs is besloten om een deel van het terrein niet meer te huren. Van de indiener van de zienswijze mag echter verondersteld worden dat deze al langer bekend is met de plannen voor de herinrichting van de Binckhorstlaan en de aanleg van de Rotterdamsebaan. Vanuit deze invalshoek wordt het ontwerp dan ook niet aangepast maar zal de indiener op een andere wijze in de gewenste keermogelijkheid voor grote vrachtwagens moeten voorzien.
De gemeente kan eventueel voorzien in een laad- en losmogelijkheid (tijdens venstertijden) ter plaatse van de langsparkeerplaatsen ergens langs de Binckhorstlaan.

3. *Pontmeyer vraagt zich af waar de bushaltes zullen komen in de nieuwe situatie op de parallelweg. Op dit moment heeft het doorgaande verkeer geen last van bussen op de bushaltes omdat de Binckhorstlaan een tweebaans weg is. Indiener van de zienswijze hoopt dat de bussen op de bushaltes in de definitieve situatie niet voor oponthoud van het overige verkeer zullen zorgen.*

Reactie 3

In de situatie na aanleg van de Rotterdamsebaan komen er bushaltes op de Zonweg nabij de Binckhorstlaan en op de Binckhorstlaan nabij de kruising met de Mercuriusweg, In alle gevallen halteert de bus buiten de rijbaan in een haltekom waardoor halterende bussen niet voor oponthoud voor ander verkeer zorgen.

4. *Pontmeyer en andere bedrijven op de Binckhorst beschikken over zeer weinig ruimte op eigen terrein om te laden of te lossen. Pontmeyer verzoekt de gemeente om in het ontwerp rekening te houden met voldoende ruimte voor los- en laadplaatsen aan de parallelweg.*

Reactie 4

Het laden en lossen van vrachtverkeer dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Waar dit niet mogelijk is kan maatwerk worden toegepast. Er kan dan bijvoorbeeld een aantal langsparkeervakken worden aangewezen (tijdens venstertijden) als laad- en losplek. Uitgangspunt is dat de locatie aansluit op de behoefte aan laden en lossen in een groter deelgebied en dat het laden en lossen regime niet per definitie permanent is maar alleen op die dagdelen dat daar de noodzaak voor is. Laad- en losplaatsen gedurende venstertijden op openbare langsparkeerplaatsen zijn in het Voorlopig Ontwerp nog niet opgenomen, maar kunnen in overleg met belanghebbenden in het vervolgproces worden opgenomen.

5. *Pontmeyer gaat er vanuit de bereikbaarheid van het bedrijf tijdens de werkzaamheden op peil blijft. Pontmeyer is afhankelijk van een ongestoorde aan- en afvoer van producten, diensten en bezoekers.*

Reactie 5

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" en bijlage IV 'Bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de realisatie'. Tijdens de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan zullen de daar aanwezige bedrijven te allen tijde aangesloten zijn op een (al dan niet tijdelijke) (parallel)weg, zodat de bereikbaarheid gegarandeerd is. Via de (tijdelijke) weg is het terrein van Pontmeyer bereikbaar vanaf de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan. Daarvandaan wordt via de centrumring op het lokale wegennet aangesloten en via de Binckhorstlaan-Spoorboogweg op het rijkswegennet.

6. *Indiener van de zienswijze wil samen met de gemeente Den Haag zoeken naar oplossingen om de genoemde aandachtspunten op te lossen. Zij zijn van mening dat de gezamenlijke aanpak met het bedrijfsleven helpt om het bestemmingsplan verder te optimaliseren. Daarnaast vraagt de indiener van de zienswijze de gemeente om hen en andere bedrijven op de Binckhorst zo goed mogelijk te informeren over de voortgang van dit project en de geplande werkzaamheden.*

Reactie 6

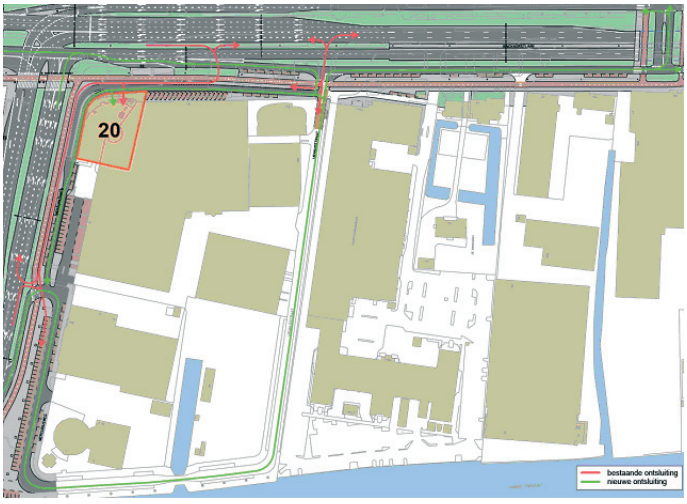
De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

Zienswijze 20 – McDonald's Nederland BV

1. *In informatieve gesprekken met de gemeente is duidelijk geworden dat de toegangsweg, de parkeerplekken en de drivelane zullen moeten verdwijnen ten behoeve van verbreding en herinrichting van de kruising. Het mag duidelijk zijn dat het McDonald's restaurant zonder toegangsweg, parkeerplekken en drivelane, niet levensvatbaar is. Voor McDonald's is bereikbaarheid en zichtbaarheid van belang. In constructief overleg met de gemeente is gezocht naar mogelijke oplossingen. Op dit moment is er echter nog geen oplossing in zicht. De huidige geplande vormgeving van het kruispunt laat te weinig ruimte om McDonald's bereikbaar te houden vanaf de Binckhorstlaan. Een drivelane om langs het pand te rijden en producten via het afhaalloket op te halen is momenteel het hoogst haalbare. Of, als alternatief, een toegangsweg die een nieuw parkeerterrein achter de McDonald's zou ontsluiten. Beide varianten maken de gezonde exploitatie van een McDonald's restaurant onmogelijk. Indiener van de zienswijze verzoekt de gemeenteraad om het projectteam de plannen dusdanig te laten aanpassen, dat er zowel een toegangsweg vanaf de Binckhorstlaan, een acceptabel aantal parkeerplaatsen, alsmede een drivelane ten bate van het afhaalloket resteert.*

Reactie 1

In het kader van het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp en naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusweg geoptimaliseerd ten opzichte van mei 2013. Hierdoor is ruimte ontstaan voor een extra (doorgaande) rijbaan voor eenrichtingsverkeer langs de drivelane van de Mc Drive. Deze rijbaan is inmiddels in het Voorlopig Ontwerp opgenomen (zie navolgende figuur). Het betreft hier echter geen openbare weg zodat alleen bestemmingsverkeer hierdoor een extra mogelijkheid heeft om vanaf de Binckhorstlaan naar de bedrijven in dit blok te rijden. De drivelane zelf was, en blijft, (vrijwel) in de huidige vorm opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Met deze optimalisatie in het ontwerp is, naast de extra rijbaan bij McDonald's, ruimte ontstaan voor extra parkeerplaatsen bij het cluster Motorhuis,McDonald's, Auto Haagland en het Autoschadehuis. In het geoptimaliseerde ontwerp zijn circa 40 parkeerplaatsen opgenomen die kunnen worden benut voor het kort-parkeren door bezoekers van bedrijven in dit cluster.

De huidige parkeerplaatsen rondom dit cluster worden merendeels door de genoemde bedrijven gehuurd van de gemeente Den Haag (als eigenaar van de grond). In het geoptimaliseerde ontwerp zijn circa 40 parkeerplaatsen opgenomen die kunnen worden benut voor het kort-parkeren door bezoekers van de bedrijven in dit cluster.

Op basis van de huurovereenkomsten zal de gemeente met de huurders in overleg treden over het gebruik van het totaal aantal beschikbare parkeervoorzieningen in dit cluster. Daarbij gaat het voornamelijk om het langparkeren door werknemers, handelsvoorraad, schadeautos etc. Er lijken in het gebied nog beperkte mogelijkheden aanwezig om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte verder uit te breiden ten opzichte van het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp. Daarnaast wordt een deel van de huidige parkeerplaatsen rondom dit cluster door de gevestigde bedrijven gehuurd van de gemeente Den Haag (als eigenaar van de grond). Hierover zal de gemeente met de eigenaren/huurders in overleg treden.

Voor de algehele aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

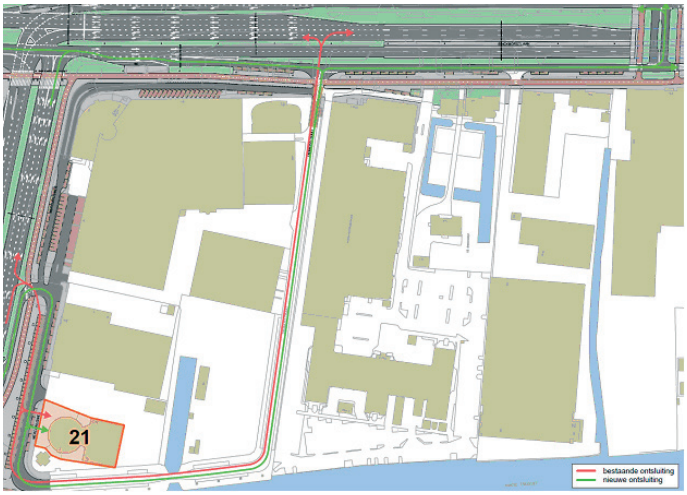
Uitgangspunt is dat de gezonde exploitatie van de McDonalds mogelijk blijft.

Zienswijze 21 – Solon Advocaten

1. *De tekeningen laten zien dat er vanaf de Neherkade wel een mogelijkheid blijft om "ons" gedeelte (de Mercuriusweg) van de Binckhorst op te rijden. Volgens de tekeningen is het NIET meer mogelijk om vanaf "ons" gedeelte terug de Mercuriusweg op te gaan. Dit is naar ons idee niet goed. Er zou wat ons betreft een draaimogelijkheid moeten komen op de Neherkade/ Mercuriusweg voor betere bereikbaarheid.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst", bijlage III 'Nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst' en specifiek navolgende figuur ten aanzien van het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe bereikbaarheid

Een keermogelijkheid zoals gevraagd is niet mogelijk. De route Neherkade - Mercuriusweg is als Stedelijke Hoofdweg onderdeel van de centrumring waarbij het belang van een goede doorstroming voorop staat. Op deze ring wordt ingezet op het zo beperkt als mogelijk houden van het aantal kruisingen of aansluitingen. Daarnaast is op het betreffende wegvak een keermogelijkheid fysiek niet inpasbaar vanwege de beschikbare breedte van het wegprofiel nabij de Trekvlietbrug en zou een keermogelijkheid nabij de kruising met de Binckhorstlaan in het invloedsgebied liggen van de kruising en daarmee tot onveiligheid leiden en de verkeersafwikkeling op de kruising beperken.

Het uitrijden van het gebied zal plaats vinden via de Uranusstraat. Daar vandaan kan via de Binckhorstlaan naar de A12/Voorburg gereden worden. Dit is een beperkte omrijdafstand ten opzichte van de huidige mogelijkheid om via de Mercuriusweg het gebied uit te rijden. Voor het uitrijden in de richting van de centrumring (Neherkade en Lekstraat) zal vanaf de Uranusstraat gekeerd moeten worden bij de Zonweg.

2. *De tekeningen geven geen duidelijkheid of de ventweg naast de McDrive blijft bestaan. Indiener van de zienswijze vindt het zeer belangrijk dat deze ventweg blijft bestaan.*

Reactie 2

Het pand van de indiener is na realisatie van de Rotterdamsebaan vanuit de richting Neherkade bereikbaar via de afrit op de Mercuriusweg. Verder is het pand bereikbaar vanaf de westelijke rijbaan van de Binckhorstlaan (rechtsaf inrijden en rechtsaf uitrijden) en de Uranusstraat. Vanuit de Rotterdamsebaantunnel is het pand bereikbaar door gebruik te maken van de speciale keermogelijkheid op de Binckhorstlaan-noord. Vanuit de richting A12/Voorburg kan er via de Spoorboogweg worden gereden. Voor het wegrijden richting centrumring moet er bij de Zonweg gekeerd worden, hetgeen een beperkte omrijafstand is.

In het kader van het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp en naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusplein geoptimaliseerd. Hierdoor is ruimte ontstaan voor een extra (doorgaande) rijbaan voor eenrichtingsverkeer langs de drivelane van de Mc Drive. Deze is inmiddels in het Voorlopig Ontwerp opgenomen.

3. *Er zou wat ons betreft behoefte zijn aan meer parkeermogelijkheden voor McDrive Parkeren (lijken op de tekening te verdwijnen).*

Reactie 3

Met deze optimalisatie in het ontwerp is, naast de extra rijbaan bij McDonald's, ruimte ontstaan voor extra parkeerplaatsen bij het cluster Motorhuis, McDonald's, Auto Haagland, Solon Advocaten en het Autoschadehuis. In het geoptimaliseerde ontwerp zijn circa 40 parkeerplaatsen opgenomen die kunnen worden benut voor het kort-parkeren door bezoekers van bedrijven in dit cluster.

De huidige parkeerplaatsen rondom dit cluster worden merendeels door de genoemde bedrijven gehuurd van de gemeente Den Haag (als eigenaar van de grond). In het geoptimaliseerde ontwerp zijn circa 40 parkeerplaatsen opgenomen die kunnen worden benut voor het kort-parkeren door bezoekers van de bedrijven in dit cluster.

Op basis van de huurovereenkomsten zal de gemeente met de huurders in overleg treden over het gebruik van het totaal aantal beschikbare parkeervoorzieningen in dit cluster. Daarbij gaat het voornamelijk om het langparkeren door werknemers, handelsvoorraad, schade-autos etc. Er lijken in het gebied nog beperkte mogelijkheden aanwezig om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte verder uit te breiden ten opzichte van het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp. Daarnaast wordt een deel van de huidige parkeerplaatsen rondom dit cluster door de gevestigde bedrijven gehuurd van de gemeente Den Haag (als eigenaar van de grond). Hierover zal de gemeente met de eigenaren/ huurders in overleg treden.

Voor de algehele aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

4. *Er zou wat betreft de indiener van de zienswijze behoefte zijn aan een goede laad-los plek voor vrachtverkeer met name voor het lossen van auto's. Hiermee verbeteren we de doorstroming.*

Reactie 4
De inrit vanaf de Mercuriusweg naar de Uranusstraat is geschikt voor vrachtauto's. Het laden en lossen van vrachtverkeer dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Laad- en losplaatsen zijn in het voorliggende ontwerp nog niet opgenomen, maar kunnen in samenhang met hetgeen gesteld is over parkeerplaatsen bij reactie 3 met de eigenaren/gebruikers bepaald worden.

5. *Er moeten met de gemeente goede afspraken worden gemaakt over bereikbaarheid van het bedrijf tijdens de bouwperiode.*

Reactie 6
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" en bijlage IV. De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven. Tijdens de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan blijft het bedrijf van de indiener bereikbaar vanaf de Mercuriusweg/Neherkade en vanaf de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan. Daarvandaan wordt via de centrumring op het lokale wegennet aangesloten en via de Binckhorstlaan-Spoorboogweg op het rijkswegennet.

Zienswijze 22 – Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark

1. *In eerder ingediende zienswijzen heeft de bewonersorganisatie betoogd dat de doelstellingen veel beter worden bereikt met een betere aansluiting van de Zuidwestkant op het rijkswegennet (Prinses Beatrixlaan/Erasmusweg), omdat daar het dichtstbevolkte deel van de stad ligt, terwijl zowel de Utrechtsebaan als de Rotterdamsebaan uitkomen op de noordoostzijde, met als gevolg veel binnenstedelijk doorgaand verkeer op wegen die daarop niet zijn berekend en daarvoor ook niet zijn bedoeld. Dit standpunt geldt nog steeds. De grootscheepse verbreding van de Neherkade, die nodig is in verband met de aanleg van de Rotterdamsebaan (zie ontwerp-bestemmingsplan Neherkade), bevestigt ons standpunt. De Rotterdamsebaan krijgt geen rechtstreekse aansluiting op het rijkswegennet en blijft dus een veel minder aantrekkelijke in- en uitvalsroute dan de Utrechtsebaan.*

Reactie 1
In 2007 zijn in de Nota Voorkeursalternatief en in het MER 'Verbetering Bereikbaarheid Den Haag' diverse locatiealternatieven voor de Rotterdamsebaan (toen nog Trekvliettracé geheten) onderzocht. Hieruit is de huidige locatie, het alternatief Noordelijke Boortunnel, als beste oplossing naar voren gekomen. Deze keuze is opnieuw bevestigd in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument. Voor meer informatie wordt verwezen naar deel I 'Eén Voorkeursvariant'.

2. *Uitgaande van de gekozen variant heeft de bewonersorganisatie zich gericht op de vraag welke invloed het bestemmingplan heeft op het verkeer op het deel van de centrumring ten noordwesten van de Binckhorst. Het gaat hier om het laatste deel van de Binckhorstlaan, Lekstraat, Koningstunnel, kruispunt ZuidHollandlaan, Raamweg en Laan Copes van Cattenburgh. Opvallend is dat voor dit traject geen aanpassingen worden voorzien. De bochten onder het spoor blijven kennelijk bestaan, de Lekstraat houdt één rijbaan. Dat zal ongetwijfeld leiden tot forse filevorming. Het Verkeersrapport gaat ervan uit dat de toename van verkeer op de Lekstraat na de Koningstunnel en de afslag Korte Voorhout vrijwel is "verdampt". Dit lijkt te optimistisch, zeker als rekening wordt gehouden met autoverkeer van en naar de Internationale zone, voorbij de Raamweg. De berekening van de hoeveelheid autoverkeer is ontleend aan het Verkeersmodel Haaglanden (bijlage 1 van de plantoelichting). Het is een louter theoretisch model, met enige toetsing aan niet nader gespecificeerde tellingen. De berekeningen zijn dan ook niet erg betrouwbaar.*

Reactie 2
In de verkeersanalyses is gekeken naar een groot gebied binnen de Haagse regio. Ook de in deze zienswijze genoemde wegen zijn hierbij meegenomen. Uit de analyses komt naar voren dat het verkeer op de Lekstraat toeneemt, maar dat deze weg en de aanwezige kruisingen dit verkeer kunnen verwerken. Voor een deel betreft dit verkeer dat voorheen via de Utrechtsebaan reed, maar dat door de komst van de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg een andere route kiest. Omdat de (eind)bestemming van dit verkeer niet verandert komt dit ter hoogte van de Koningskade en Raamweg weer samen met het verkeer van de Utrechtsebaan en is er een marginaal verkeerseffect op de noordwestelijke delen van de centrumring. Uit de uitgevoerde verkeersanalyses blijkt niet dat er sprake is van filevorming op de Lekstraat als gevolg van de

planontwikkeling. Derhalve zijn er in het kader van de Rotterdamsebaan geen andere verkeersmaatregelen opgenomen dan de aanpassing van de verkeersstructuur en herinrichting van wegvakken in de Binckhorst.

In het kader van de besluitvorming over de Voorkeursvariant, de subsidieaanvraag, de MKBA en het MER is gebruik gemaakt van dezelfde op dat moment meest actuele verkeersmodelgegevens voor zowel het rijkswegennet (NRM) als het regionale wegennet (Verkeersmodel Haaglanden). In bijlagen 1 en 2 bij het Achtergrondrapport Verkeer van het MER zijn de beide modellen beschreven en is de input vastgelegd. Het verkeersmodel Haaglanden is opgebouwd en getoetst voor het "basisjaar" 2009. Deze toetsing heeft plaats gevonden aan de hand van een groot aantal verkeerstellingen en andere bronnen zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. In het kader van de subsidieaanvraag is het geheel aan berekeningen getoetst door Rijkswaterstaat en akkoord bevonden. Daarbij wordt opgemerkt dat het gebruik van statische verkeersmodellen voor het bepalen van de verkeers- en milieueffecten in vergelijkbare complexe verkeersprojecten gangbaar en aanvaard is, hetgeen ook in diverse juridische procedures bevestigd is.

3. *Grote problemen verwachten de indieners van de zienswijze bij het kruispunt Zuid-Hollandlaan, deel van de dubbele T-aansluiting bij het eind van de Uttrechtsebaan. Dit kruispunt is ingericht om zoveel mogelijk verkeer tussen de Utrechtsebaan en de Raamweg te kunnen verwerken. Het is niet berekend op vergroting van het verkeersaanbod van en naar de Koningstunnel. Uitgangspunt van het plan is dat de Rotterdamsebaan niet leidt tot een toename, maar tot een verschuiving van het verkeer, waardoor minder auto's van de Utrechtsebaan gebruik maken. Ook zal de verwachting zijn dat verkeer vanaf het Korte Voorhout niet meer via de Utrechtsebaan maar via de Koningstunnel de stad zal verlaten. Ook als deze verwachtingen uitkomen —zeker is dat bepaald niet -, is duidelijk dat het verkeersaanbod waarmee wel rekening wordt gehouden het kruispunt zal verstoppen, in elk geval tijdens de spitsuren. Die verstopping slaat terug naar de toevoerwegen, waaronder Javastraat, Laan Copes van Cattenburgh en Burgemeester Patijnlaan. Dit is nu al een vrijwel dagelijks terugkerend verschijnsel. Na aanleg van de Rotterdamsebaan en in het referentiejaar 2020 zal de situatie nog vele malen erger zijn. Dat de verwachte geluidbelasting en luchtverontreiniging volgens het Milieurapport ondanks de toename nog binnen de normen vallen, stelt ons dan ook niet gerust. De Rotterdamsebaan geeft hier zeker geen "robuuste aansluiting" op op het stedelijk wegennet.*

Reactie 3

Uit de analyses komt naar voren dat het verkeer op de Lekstraat toeneemt, maar dat deze weg en de aanwezige kruisingen dit verkeer kunnen verwerken. De kruising Utrechtsebaan/ Zuid-Hollandlaan krijgt als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan niet meer verkeer te verwerken. Immers een deel van het verkeer dat nu nog via de Utrechtsebaan rijdt, zal door de komst van de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg een andere route kiezen. De beide routes naar het noordwestelijke deel van de stad komen samen op de kruising Zuid-Hollandlaan/Koningskade. Ook deze kruising krijgt geen extra verkeer te verwerken. Op basis van de verkeersanalyses (zie reactie 2) zijn de effecten op de andere genoemde wegen beperkt en is er geen aanleiding om te verwachten dat de verkeersafwikkeling op deze wegvakken door de Rotterdamsebaan negatief wordt beïnvloed.

Zienswijze 23 – Dhr./mevr. P.A.W. Verhoeven

De behandeling van deze zienswijze is geheel overgenomen bij de beantwoording van zienswijze 1.

Zienswijze 24 – Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh

De gemeente en de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh (LGL) zijn al geruime tijd in gesprek over de gevolgen van de Rotterdamsebaan voor de golfbaan. Afspraken hierover worden gemaakt in een samenwerkingsovereenkomst. De LGL brengt een tweetal punten naar voren die buiten de scope van deze overeenkomst vallen.

1. *Het eerste punt gaat over de luchtkwaliteit rondom de tunnelmond en de gezondheidsaspecten hiervan. In het MER is aangegeven dat de luchtvervuilende stoffen zich bij de tunnelmond niet goed kunnen verspreiden en derhalve mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. De indiener van de zienswijze is verbaasd over de argumentatie waarmee mechanische afzuiging bij de tunnelmond wordt verworpen. Het niet toepassen hiervan is gebaseerd op een combinatie van kosten, gebrek aan noodzaak en energieverbruik. De LGL betwist ten zeerste het gebrek aan noodzaak: het beoogde trekfietstracé ligt op korte afstand van de tunnelmond en dagelijks zullen honderden fietsers aan de stoffen worden blootgesteld waardoor hun gezondheid in gevaar komt. Hiermee is de noodzaak van mitigerende maatregelen voldoende aangetoond. De overige maatregelen dienen derhalve nader uitgewerkt te worden alvorens het MER vast te kunnen stellen. De enige maatregel die genoemd wordt, heeft betrekking op de golfers: het afslagpunt voldoende ver van de tunnelmond projecteren zodat de concentratie van schadelijke stoffen zodanig is afgenomen dat de golfers geen gevaar lopen. Echter, golfers komen ook op delen van de baan die dichtbij de tunnelmond zijn gesitueerd. Bovendien komt de genoemde maatregel voort uit de herinrichting van de golfbaan en is geen extra maatregel. De gemeente dient te investeren in extra maatregelen met het oog op de gezondheidsrisico's.*

Reactie 1

De matige verspreiding van de concentraties verontreinigende stoffen bij de tunnelmond waaraan gerefereerd wordt, heeft betrekking op de tunnelmond in de Binckhorst in de situatie waar de woningen aan de Vestaweg nog niet gesloopt zijn. Na sloop van deze woningen is wel sprake van een goede verspreiding. Dit geldt in nog grotere mate voor de tunnelmond in de Vlietzone. De wettelijke normen worden op circa 10 meter van de as van de weg niet meer overschreden. Op circa 20 meter zijn de concentraties gedaald tot circa 32 microgram en op circa 50 meter is geen verschil meer in concentraties ten opzichte van de omgeving. De blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen op de golfbaan is zeer kort. Hiervoor geldt een uur-gemiddelde waarde. Deze waarde wordt niet overschreden door de realisatie van de Rotterdamsebaan. Specifiek wordt de afslagplaats genoemd, omdat hier sprake is van een iets langere verblijfperiode dan op andere delen van de golfbaan (met uitzondering van wellicht de green).

In het ontwerp is reeds opgenomen dat de tunnel in de Vlietzone een 'versprongen' tunnelmond krijgt. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit en is niet meegenomen in de berekeningen. Daarnaast is in de berekeningen ook geen rekening gehouden met de automatische windcirculatie die ontstaat in de tunnel door het aanwezig verkeer en/of de exacte vormgeving van de tunnelmond welke voor extra circulatie kan zorgen. Derhalve zijn de gepresenteerde resultaten een worst-case benadering. Ook zonder deze maatregelen is mechanische ventilatie (ten behoeve van filtering) niet noodzakelijk en deze wordt daarom ook niet gerealiseerd.

2. *Het tweede punt heeft betrekking op het parkeren bij Drievliet: uitgangspunt daarbij is dat het parkeerterrein zijn huidige capaciteit behoudt. Hoe het parkeerprobleem tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan wordt opgelost, wordt echter niet aangegeven. In het MER dient te worden aangegeven hoe de parkeernorm tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan wordt gehandhaafd.*

Reactie 2

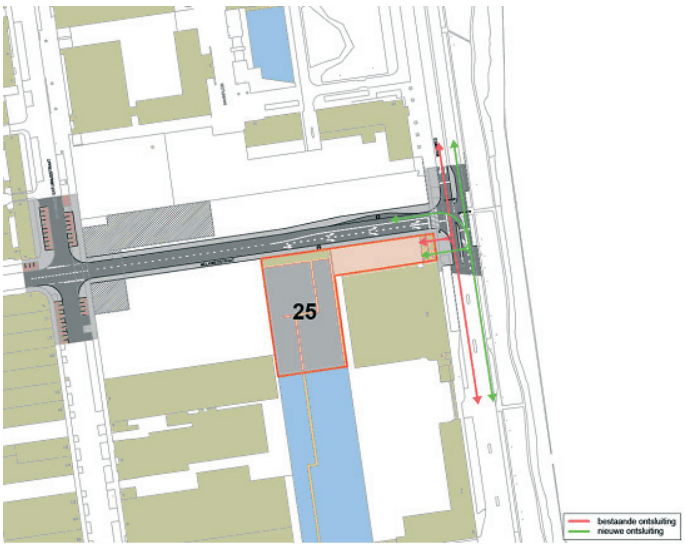
Uitgangspunt is, om de bedrijfseconomische gevolgen voor Drievliet tot een minimum te beperken, zodanig dat ook tijdens de bouw het familiepark Drievliet de beschikking heeft over de huidige capaciteit aan parkeerterrein. Met de bouwplaatsinrichting wordt hiermee rekening gehouden. De in de bestemmingsplan, gebaseerd op het MER, aangegeven gronden bestemd voor tijdelijke werkterreinen (bestemming verkeers-verblijfgebied) kunnen hiervoor worden benut.

Zienswijze 25 – Watersportvereniging De Vlietstreek

1. *Betreffende de inhoud van het ontwerp Bestemmingsplan Rotterdamsebaan vraagt de indiener van de zienswijze specifiek aandacht voor de volgende punten:*
   a. *De bereikbaarheid van onze locatie op de Maanweg via de weg zal gedurende de bouw van de Rotterdamsebaan ernstig worden beperkt door de aanleg van de nieuwe weg bij de Regulusweg en door de tunnelaanleg.*
   b. *De bereikbaarheid van de jachthaven via het water wordt niet expliciet genoemd in het beleidsplan als een voorwaarde. Het is onduidelijk wat de beperking in de toegang gedurende de bouwjaren is.*
   c. *De parkeergelegenheid (zie achtergrondrapport Verkeer. 3.3.2) zal gedurende en na het afsluiten van de bouwperiode significant verminderen in de wegen rondom de Binckhorstlaan en dus gevolgen hebben voor de parkeergelegenheid op de Maanweg waar de toegang tot onze jachthaven zich bevindt. Wij zijn van mening dat dit grote gevolgen heeft voor onze leden bij de uitoefening van hun recreatieve activiteiten. Nu is het reeds zeer problematisch om gedurende werkdagen enigszins in de buurt van de haven te parkeren. Graag zien we een oplossing of een regeling voor deze problematiek.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" en bijlage IV Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de bouw van de Rotterdamsebaan zullen de alternatieve routes via de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat gereed zijn. De Maanweg is dan ook altijd vanuit beide richtingen bereikbaar. Tijdens de fase met de afsluiting van de Binckhorstlaan-Zuid is de Maanweg via de Regulusweg-Spoorboogweg verbonden met de centrumring. De bereikbaarheid van de jachthaven via het water zal zowel tijdens de aanleg als in de definitieve situatie niet aangetast worden. In navolgende figuur is de bestaande en nieuwe ontsluiting weergegeven.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

In het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan vindt een beperkte aanpassing van de Maanweg plaats, namelijk de aansluiting van de Verlengde Melkwegstraat. Aan de parkeersituatie op de Maanweg verandert niets. Door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat ontstaan er overigens in deze omgeving meer alternatieven voor het parkeren op loopafstand. Voor de aanpak van het (tijdelijk) verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

Als gevolg van ingediende zienswijzen is voor de ligging van de Verlengde Melkwegstraat in het bestemmingsplan de mogelijkheid toegevoegd om de weg verder van de kop van de haven te leggen, aan de rand van het perceel van BAM. De ligging van de Verlengde Melkwegstraat heeft invloed of de locatie van de erftoegang van het terrein van WSV de Vlietrand. Indien de weg direct langs de kop van de haven wordt gerealiseerd, komt de huidige toegang te dicht op het kruispunt met de Maanweg te liggen en zal naar de Verlengde Melkwegstraat verplaatst worden. Indien de Verlengde Melkwegstraat naar de rand van de kavel van BAM schuift blijft er voldoende ruimte om de huidige erftoegang te handhaven. Dit biedt ook mogelijkheden om de erfontsluiting van de WSV te verbeteren.

2. *Daarnaast heeft de indiener van de zienswijze de volgende vragen/opmerkingen over watergebonden activiteiten:*
   a. *In de toelichting onder 2.5.3 worden wel watergebonden bedrijven genoemd maar niet de jachthaven WSV de Vlietstreek. Wij zijn van mening dat het recreatieve, het maatschappelijke en toeristische belang van de jachthaven van WSV de Vlietstreek daarmee onvoldoende onderkend wordt.*
   b. *In de toelichting onder 2.5.7 wordt wel genoemd dat de Binckhorsthaven gebruikt wordt als jachthaven maar niet dat daar al ruim 45 jaar een zeer actieve watersportvereniging zit gevestigd is. Ook in voornoemde tekstdeel wordt het recreatieve en maatschappelijke belang van onze vereniging niet erkent wat in de uitvoering van het bestemmingsplan een negatieve invloed kan hebben voor onze 165 leden op het uiteindelijke resultaat van de aanleg van de Rotterdamsebaan.*
   c. *In de toelichting onder 3.3.4 Binckhorst wordt gestuurd op "divers aanbod van culturele voorzieningen, ontmoetingscentra, podia en moderne horeca". In dat kader is de Watersportvereniging de "voordeur' en ambassadeur van Den Haag voor bezoekende watersporters. Weliswaar niet benoemd, maar simpel door onze aanwezigheid wordt sociale controle uitgevoerd wat ten goede komt aan (het gevoel van) veiligheid.*

Reactie 2

De jachthaven WSV de Vlietstreek wordt in de toelichting nu benoemd. Onder verwijzing naar de reactie onder 1 geldt dat van het plan geen nadelige effecten voor de jachthaven uitgaan.

Voorstel

In hoofdstuk 2.5.3 Kantoren, bedrijven en detailhandel onder het kopje Binckhorst wordt de tekst van de derde alinea aan het einde aangevuld met de zin: ' Ook is de jachthaven WSV de Vlietstreek aanwezig'

Zienswijze 26 – Familiepark Drievliet

1. *In de toelichting van het bestemmingplan worden feiten van Drievliet beschreven (aantal parkeerplaatsen, aantal bezoekers, etc.) die niet door Drievliet zijn aangeleverd en die niet aansluiten bij de huidige realiteit.*

Reactie 1
De genoemde feiten over Drievliet worden uit de toelichting gehaald.

Voorstel
In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning onder het kopje Vlietzone de tweede zin verwijderen. ('Drievliet is een familiepretpark dat jaarlijks circa 350.000 bezoekers ontvangt, vooral uit de regio Den Haag.')

Uit paragraaf 5.5.5 Parkeerterrein Drievliet de tweede zin verwijderen '(1.000 auto's)'.

2. *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. In het ontwerp wordt geconcludeerd dat een gecontroleerde lozing mogelijk is. Drievliet merkt op dat voor een dergelijke oplossing de medewerking van Drievliet benodigd is. Alhoewel zij bereid is om die medewerking te verlenen, moet tevens worden vastgesteld dat de betreffende overeenkomst nog niet is afgesloten. Omdat ons niet bekend is dat die overeenkomst wel met Park Leeuwenbergh is afgesloten is de constatering dat een gecontroleerde lozing mogelijk is prematuur en op dit moment feitelijk onjuist.*

Reactie 2
De verwerking van bluswater wordt in het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt en indien hier medewerking van Drievliet voor vereist is, wordt hier vanzelfsprekend contact over opgenomen. Wij zijn blij om te vernemen dat de bereidheid aanwezig is om medewerking te verlenen aan een gecontroleerde lozing.

3. *Aan de noordwestkant van de tunnelbakken treedt een verhoging van de grondwaterstand op van maximaal 25 cm. Aan de zuidoostkant is er een overeenkomstige verlaging van de grondwaterstand. Drievliet constateert dat niet onderzocht is of de verandering van de grondwaterstand consequenties heeft voor Drievliet voor zowel het parkeerterrein als de plaatsen waar de attracties zijn opgesteld. Derhalve is het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onzorgvuldig voorbereid.*

Reactie 3
In het Achtergrondrapport Water is aandacht besteed aan de grondwaterveranderingen voor de diverse delen. Ter plaatse van Drievliet is geen sprake van een significante stijging en/of daling van het grondwater, waardoor sprake is van negatieve effecten op de aanwezige attracties en/of het parkeerterrein.

4. *Het verkeer naar en vanaf Drievliet rijdt in een 'lus' via het parkeerterrein. Deze lus wordt aangelegd via een nieuwe weg die dient ter ontsluiting van Drievliet alsmede van het dienstgebouw van de tunnel in de Vlietzone. Onduidelijk is in hoeverre de verkeersstromen naar beiden gescheiden kunnen blijven en welk deel van de weg dan wel of niet een openbaar karakter moet krijgen.*

Reactie 4
Bij de nadere uitwerking van deze lus tot een Definitief Ontwerp, zal in samenhang met de inrichting van het parkeerterrein en in overleg met Drievliet invulling worden gegeven aan de nadere uitwerking van de lus. Daarbij zal ook het beheer en de toegang tot de lus worden uitgewerkt. De hoeveelheid verkeer van en naar het dienstgebouw is zeer beperkt en zal geen hinder opleveren voor het bezoekverkeer. Afgezien is van het op voorhand inpassen van een aparte ontsluiting van het dienstgebouw.

5. *In het kader van de doorkruising van het parkeerterrein is op geen enkele wijze rekening gehouden met de bedrijfseconomische gevolgen van deze doorkruising voor het familiepark Drievliet, niet anders dan dat het deel van het terrein dat in eigendom is van Drievliet en voor de Rotterdamsebaan benodigd is, wordt gecompenseerd in de vorm van parkeerplaatsen aan de zuidzijde. De bedrijfseconomische gevolgen van het doorkruisen van het terrein van Drievliet gaan verder dan het verlies aan parkeerplaatsen. De bedrijfsvoering van Familiepark Drievliet is zeer dynamisch. In de markt van de attractieparken moet er jaarlijks op het terrein worden gezocht naar nieuwe attracties en publiekstrekkers. Met de huidige grenzen van het terrein heeft Drievliet de mogelijkheid en flexibiliteit om daaraan invulling te geven, Het doorkruisen van het terrein van Drievliet door de Rotterdamsebaan schaadt Drievliet in haar ontwikkelingen.*

Reactie 5
Uitgangspunt is de bedrijfseconomische gevolgen voor het familiepark Drievliet ten gevolge van de aanleg Rotterdamsebaan tot een minimum te beperken. Enerzijds betreft dit de compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen en anderzijds het bewerkstelligen van een goede toegankelijkheid voor bezoekers e.d.. Hiertoe wordt in het bestemmingsplan de mogelijkheid van een brug of onderdoorgang opgenomen. Voor wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden van het park geldt dat deze ten opzichte van de thans vigerende planologische bepalingen niet worden ingeperkt.

6. *In het ontwerp wordt gesteld dat het tracé van de Rotterdamsebaan buiten het blikveld van het landgoed Vredenoord ligt. 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. Drievliet ziet graag een nadere onderbouwing op grond waarvan het doorsnijden van de zichtlijn van het landgoed acceptabel wordt geacht. Daarnaast ziet Drievliet een nadere onderbouwing over de functie van het blikveld in relatie tot de zichtlijn. Daarnaast zal de zichtlijn worden doorkruist door de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg van Drievliet,*

Reactie 6
In het MER is een uitgebreide beschrijving gegeven van de invloed van de Rotterdamsebaan op de buitenplaatsen in het algemeen en de blikvelden en de zichtlijnen in het bijzonder. Alleen de zichtlijn van buitenplaats Vredenoord wordt doorsneden door het tracé van de Rotterdamsebaan inclusief de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg van Drievliet. Het tracé ligt hier deels op maaiveld en deels onder maaiveld in een open tunnelbak. Het effect van de doorsnijding wordt acceptabel geacht omdat de doorsnijding relatief ver (circa 450 meter) van de buitenplaats plaatsvindt en dicht tegen het bedrijventerrein aan, dat nu het einde van de zichtlijn van Vredenoord vormt. Hierover heeft ook afstemming met de provincie Zuid-Holland plaatsgevonden. Ter hoogte van Vredenoord ligt overigens het tracé buiten het blikveld.

De functies van het blikveld en de zichtlijn zijn verschillend. Het blikveld wordt gevormd door de vrije ruimte rondom de buitenplaats die nodig is om de buitenplaats te herkennen in het landschap, terwijl de zichtlijn een nauw ingekaderde ontworpen lijn betreft die zicht geeft op het hoofdhuis en vice versa.

7. *De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft impact op de aangrenzende landgoederenbiotoop. De impact van de Rotterdamsebaan zelf is beperkt tot 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. Met de constatering dat de impact van de Rotterdamsebaan beperkt is tot de zichtlijnen van de landgoederen (Vredenoord en Hoekenburg) wordt volledig voorbij gegaan aan de impact voor het Familiepark Drievliet (zie ook punt 5),*

Reactie 7
De aanwezige zichtlijnen vanuit Vredenoord en Hoekenburg als landgoederen zijn vastgelegd in de Structuurvisie en bijbehorende Verordening van de Provincie Zuid-Holland en hebben hiermee een 'beschermde' status. Deze status geldt niet voor andere gebouwen. Daarnaast profiteert ook Drievliet van de landschappelijke inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone.

8. *In figuren, behorende bij het ontwerp, 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. In de impressies is geen rekening gehouden met objecten/attracties die op Drievliet aanwezig zijn dan wel kunnen zijn waardoor een te landschappelijk beeld wordt verondersteld.*

Reactie 8
De zichtlijn betreft een rechte lijn vanuit Vredenoord en loopt niet over gronden van Drievliet. In de gepresenteerde afbeelding is deze zichtlijn weergegeven met het aangrenzende landschap ten oosten van deze zichtlijn.

9. *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, één aan de zuidwestzijde en één aan de noordzijde. Drievliet heeft naast een parkeerbehoefte voor personenauto's ook een parkeerbehoefte voor bussen. Het aantal van 1000 plaatsen geeft een beperking van de capaciteit. Drievliet ziet graag op welke wijze in haar parkeerbehoefte wordt voorzien. Drievliet hecht eraan te benoemen dat er nog geen overeenstemming is over de locatie van de verplaatste parkeervoorziening en de daarbij behorende voorzieningen wat inhoudt dat de constatering dat er een aanvaardbare parkeeroplossing is gevonden prematuur en op dit moment feitelijk onjuist is.*

Reactie 9
De gemeente Den Haag is in overleg met het Familiepark Drievliet over de wijze waarop in de parkeerbehoefte kan worden voorzien. De gemeente heeft in samenspraak met de provincie Zuid-Holland een afweging gemaakt, na een drietal opties in het kader van het MER te hebben onderzocht. Deze betreffen het realiseren van een parkeerterrein aan de zuidoostzijde, aan de zuidwestzijde of aan de noordzijde van het Familiepark. Op basis van deze afweging is gekozen voor een parkeeroplossing aan de zuidoostzijde die is opgenomen in het bestemmingsplan.

De parkeerplaats zelf heeft weinig impact op de openheid, maar het toevoegen van een nieuwe parkeerplaats leidt wel tot een afname van de hoeveelheid open groene ruimte. Bovendien staan op de parkeerplaats grote hoeveelheden auto's geparkeerd, die wel invloed hebben op de openheid van het landschap. Er is gekozen voor een parkeeroplossing aan de zuidoostzijde, ondanks het feit dat het terrein in de zichtlijn van Vredenhoord ligt, omdat het effect op de belevingswaarde van de Vlietzone daarmee beperkt is. Bij een ligging aan de zuidoostzijde wordt slechts een klein restgedeelte van de Vlietzone (ingeklemd tussen de Rotterdamsebaan, het bedrijventerrein aan de 's -Gravenmadelaan en het golfterrein) gebruikt als parkeerterrein. Bij een realisatie aan de zuidwestzijde of aan de noordzijde van het Familiepark Drievliet wordt beslag gelegd op een deel van het grotere restgebied van de Vlietzone, waarmee dit grotere gebied verkleind wordt en het effect op de belevingswaarde van de Vlietzone negatiever beïnvloed wordt.

Het huidige parkeerterrein van Drievliet bestaat uit een verhard en een onverhard gedeelte. Op een gedeelte van het terrein is een verhoging waarop niet geparkeerd kan worden. Op grond van dit oppervlak en de geldende normering voor parkeerplaatsen kunnen op dit oppervlak minder dan 1000 auto's geparkeerd worden. Omdat Drievliet aangegeven heeft middels zeer krappe plaatsing, onder begeleiding, dit aantal wel te halen, is dit hogere aantal als uitgangspunt gehanteerd.

10. *In het ontwerp wordt opgemerkt dat "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 dat parkeerterrein voor het aantal bezoekers. In de drukkere dagen van het seizoen (bijvoorbeeld tijdens vakanties bijzondere weekenden) zal ook het terrein ten oosten van de Rotterdamsebaan gebruikt worden om te parkeren". Voorts wordt In het ontwerp gesteld dat "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 gecom-*

bineerd met parkeren 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 ". Deze omschrijving van de bedrijfssituatie bij Drievliet is onjuist en suggestief. Het gebruik van het parkeerterrein is volstrekt afhankelijk van het aantal bezoekers. De vulling van de parkeerterreinen geschiedt vanaf de entree wat inhoudt dat de parkeerplaatsen het dichtst bij de entree het meest gebruikt zullen worden. In de maanden april t/m september, zo leert de ervaring, zal het parkeerterrein ten oosten van de Rotterdamse baan frequent gebruikt moeten worden voor het parkeren van auto's. De hierboven gewekte suggestie (van een groene omgeving waar slechts sporadisch auto's worden geparkeerd) is naar het oordeel van Drievliet misleidend en dient gecorrigeerd te worden. Daarnaast is het ongewenst om gezien het frequente gebruik uit te gaan van een halfverharding van een parkeerterrein en parkeren op gras. Met de stijging van de grondwaterstand ter plaatse is de kans op wegzakkende en vastzittende voertuigen reëel aanwezig.

Reactie 10

De omschrijving van de bedrijfssituatie bij Drievliet (parkeergedrag/ gebruik) wordt uit het bestemmingsplan verwijderd. Dit laat onverlet dat het parkeerterrein zoveel mogelijk landschappelijk wordt ingepast, waarbij van bestaande landschappelijke structuren gebruik wordt gemaakt. De gemeente zet onder meer daartoe het overleg met Familiepark Drievliet voort.

Ten aanzien van de mogelijke stijging van het grondwater geldt dat ter plaatse van het beoogde grasparkeren (zeer) beperkt is en er derhalve geen reëel gevaar is voor wegzakkende en vastzittende auto's.

Voorstel:

In paragraaf 5.5.6 wordt de volgende tekst verwijderd: 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.

11. *Op pagina 132 van de toelichting is aangeven dat de gronden cultuur en ontspanning 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. Drievliet is het niet eens met de constatering dat het vervangen van de geldende recreatiebestemming (overigens betreft het Intensieve recreatie) door de bestemming cultuur en ontspanning geen gevolgen heeft voor planologische mogelijkheden. Op de plankaart is een deel van het bestaande terrein bestemd als parkeren en een deel als verkeer verblijfsgebied*

1. *De huidige planologische bestemming is intensieve recreatie. Drievliet kan dan ook niet Instemmen met de gewijzigde bestemming.*

Reactie 11

In de vastgestelde beheersverordening van 22 december 2011, nr. 162 was reeds sprake van de bestemming Cultuur en ontspanning (CO). Deze wijze van bestemmen is conform eerder planologische regeling overgenomen. Aangezien het tracé van de Rotterdamsebaan een deel van het perceel doorkruist is hieraan de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg (V-HO), Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) toegekend. Bebouwing van reclamant wordt hiermee niet geraakt aangezien het Entree gebouw aan de westzijde is en blijft gelegen van de Rotterdamsebaan. De gronden die een bestemmingswijziging zijn ondergaan werden door de indiener van de zienswijze gebruikt als parkeerterrein voor bezoekers. Dit gebruik blijft ook in de nieuwe situatie mogelijk aangezien binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) tevens de functie aanduiding 'parkeerterrein' (p) is toegekend waardoor de benodigde parkeerplaatsen voor het perceel van Drievliet worden gecompenseerd.

Doordat een deel van het bestaande perceel met de bestemming Cultuur en ontspanning in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt vervangen door 'parkeren' en 'verkeer verblijfsgebied 1' is voor het gedeelte van het perceel aan de westzijde van de Rotterdamsebaan het bebouwingspercentage verhoogd van 10% naar 14% (zie artikel 6.2.1 onder b). Hiermee gaat Drievliet er per saldo niet op achteruit wat betreft eventuele bouwmogelijkheden.

12. *Gesteld is dat binnen het attractiepark Drievliet één zelfstandige horecavestiging mogelijk is in de categorie middelzwaar. Deze stelling is onjuist, Binnen het attractiepark Drievliet is één horecavestiging zwaar (restaurant de Hoeve / Mei) en één horecavestiging middelzwaar. Het Ontwerp-bestemmingsplan dient op de feitelijke reeds aanwezige situatie en reeds bestemde situatie te worden aangepast.*

Reactie 12

Exact dezelfde regeling uit de vastgestelde Beheersverordening van 22 december 2011, nr. 162 is overgenomen waarbij ter plaatse van de functie-aanduiding horeca de exploitatie van een restaurant is toegestaan ten hoogste van de categorie middelzwaar (zie bijlage 1 Staat van Horeca categorieën behorende bij de planregels). Daarnaast is conform artikel 6 Cultuur en Ontspanning lid 4 specifieke gebruiksregels naast de functie aanduiding horeca nog één zelfstandige horeca vestiging mogelijk in de categorie middelzwaar. In totaal zijn er op het perceel twee horeca vestigingen in de categorie middelzwaar toegestaan. In bijlage 1 van de regels is de staat van horeca – categorieën opgenomen. Een restaurant valt conform het vastgesteld horeca beleid onder de categorie middelzwaar (zie definities verschillende vormen van horeca van deze bijlage). Tot slot is op het perceel horeca als ondergeschikte nevenactiviteit ten dienste van de hoofdbestemming toegestaan.

13. *Binnen het terrein van Drievliet is een gedeelte bestemd als WS-WK. Drievliet kan zich niet vinden in de beperkingen die in 33.4.1 zijn opgenomen.*

Reactie 13
Uit het Bro overleg met het Hoogheemraadschap is gebleken dat op onderhavige perceel een deel van de Boezemkaden ontbrak en deze zijn alsnog weergegeven op de digitale verbeelding (plankaart) en als zodanig beschermd. Het betreffen reeds aanwezige waterkeringen die nu ook planologisch zijn vastgelegd. Ter plaatse van de dubbelbestemming artikel 33 Waterstaat – Waterkering (WS-WK) zijn bestaande gebouwen positief bestemd maar er mogen behoudens bouwwerken geen gebouwen zijnde geen nieuwe bebouwing ter plaatse worden toegestaan. Ter plaatse van de gebiedsaanduiding artikel 38 lid 4 Waterstaat – beschermingszone zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan en met binnenplanse afwijking ook bouwwerken zoals gebouwen. Dit heeft een beperktere bebouwingmogelijkheid op het perceel tot gevolg waardoor het bebouwingspercentage wordt verhoogd naar 14% (zie artikel 6.2.1 onder b)

Voorstel
Wijziging bebouwingspercentage artikel 6.2.1 onder b van 10 naar 14%

14. Uit de plankaart blijkt dat een deel van het bestaande terrein van Drievliet bestemd is als CO, een deel als Pen een deel als V-VB1. Drievliet is het niet eens met de wijziging van de bestemming P enV-VB1 ten opzichte van de huidige bestemming intensieve recreatie.

Reactie 14
Zie reactie 11

15. In de plankaart ontbreekt, ter hoogte van de overbrugging van de Rotterdamsebaan vanaf het parkeerterrein met de bestemming V-VB1 de bestemming brug waardoor het niet mogelijk is om van het vlak V-VB1 over de Rotterdamsebaan naar Drievliet te komen.

Reactie 15
Een mogelijke verbinding van Drievliet naar het parkeerterrein zal opgenomen worden in de Regels en Verbeelding. Hiervoor wordt een zoekgebied opgenomen, daar de definitieve locatie nog niet bekend is.

Voorstel
Aanpassing digitale verbeelding
- Opname functie aanduiding brug ter plaatse van de bestemming V-VB 1 (Zoekgebied Vlietzone)
- Opname functie aanduiding onderdoorgang (V-VB 1(Zoekgebied Vlietzone)

Regels
- Lid 19.1 toevoeging leden i en j
- Ter plaatse van de functieaanduiding ‘brug’ (br) is een voetgangersbrug toegestaan ter ontsluiting van het perceel Cultuur en Ontspanning (Drievliet) met dien verstande dat niet ook een ‘onderdoorgang’ (ond) wordt gerealiseerd zoals bedoeld onder j.
- Ter plaatse van de bouwaanduiding ‘onderdoorgang’ (ond) is een onderdoorgang toegestaan ter ontsluiting van het perceel Cultuur en Ontspanning (Drievliet) met dien verstande dat niet ook een ‘brug’ (br) wordt gerealiseerd onder i.

16. De in de plankaart opgenomen bebouwingshoogte binnen de het vlak CO corresponderen niet met de feitelijk aanwezige objecten. Volgens de plankaart mag het entreegebouw slechts 3,5 meter hoog zijn. Het huidige gebouw is 12 meter hoog.

Reactie 16
De bouwaanduiding van 3,5 meter heeft betrekking op het gehele perceel voor zover er geen andere bouwaanduidingen of bouwvlakken zijn weergegeven. De afmetingen van het entreegebouw zijn per abuis over het hoofd gezien. Het entree gebouw krijgt een eigen bouwvlak met bijbehorende goot- en nokhoogten. De zijgebouwen 4 m. en 6 m. en hoofdgebouw 7 m. en 11 m.

Voorstel
Op de digitale verbeelding voor het entree gebouw een aparte bouwvlak worden opgenomen.
Op de digitale verbeelding zullen de zijgebouwen een goot- en nokhoogte krijgen van 4m. en 6m en het hoofdgebouw 7m. en 12m.

17. Drievliet kan zich niet vinden in de mogelijke beperking die beschermingszone 1 in Regel 38.1 Verkeerstunnel – beschermingszone 1 geeft ten aanzien van het oprichten van objecten c.q. attracties op haar terrein. De plankaart biedt geen duidelijkheid tot hoever de beschermingszone loopt. Er dient een specifieke grens te worden aangeven waaruit blijkt dat er ten aanzien van oprichten van gebouwen c.q. attracties geen beperkingen gelden vanuit het tunnelbelang.

Reactie 17
De gebiedsaanduiding ‘Verkeerstunnel – beschermingszone 1’ opgenomen in artikel 38.1 waarnaar wordt verwezen is ter bescherming van de tunnel. Deze vrijwaringszone is exact weergegeven op de digitale verbeelding (plankaart). De tunnel en ook de vrijwaringszone is niet, zoals wordt gesteld, gelegen op uw perceel Cultuur en Ontspanning (CO) maar loopt vanaf de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) vanaf begin van de tunnel(mond) naar de Binckhorstlaan.

18. In het kader van de beoordeling van de tracékeuzes is op geen enkele wijze rekening gehouden met de bedrijfeconomische gevolgen van een variantkeuze voor het familiepark Drievliet, niet anders dan dat het deel van het terrein dat in eigendom is van Drievliet en voor de Rotterdamsebaan benodigd is, wordt gecompenseerd in de vorm van parkeerplaatsen op een nog nader te bepalen locatie het doorkruisen van het terrein van Drievliet door de Rotterdamsebaan is nu als voorkeursvariant bepaald en schaadt Drievliet in haar ontwikkelingen. Om tot een keuze te komen uit een veelvoud aan varianten heeft u een viertal ‘zeven’ toegepast. In geen enkele zeef zijn de bedrijfseconomische gevolgen voor Drievliet van een tracékeuze beschouwd op grond waarvan wij van mening zijn dat de ‘zeven’ onvolledig zijn geweest, er geen juiste analyse heeft plaatst gevonden en op grond daarvan er niet tot de juiste keuze heeft kunnen leiden. Het algemene uitgangspunt van het gehele tracé is wel dat er geen aantasting ontstaat van de functionaliteit van de bestaande bedrijven. Wij zijn van mening dat bij de keuze van een tracé de bedrijfseconomische aspecten van Drievliet moeten worden meegewogen en die omvatten meer dan het compenseren van parkeerplaatsen.

Reactie 18

Onder verwijzing naar deel I 'Eén Voorkeursvariant' is in detail gekeken naar de inpassing in de Vlietzone en de daarmee gemoeide belangen van grondeigenaren en –gebruikers. Van meet af aan is bekend dat het tracé van de Rotterdamsebaan (voorheen Trekvliettracé) onvermijdelijk onder meer het terrein van Familiepark Drievliet doorsnijdt. Bij de inpassing in de Vlietzone speelde bij de besluitvorming hierover met name de lengte van de tunnel in relatie tot een aansluiting op de Laan van Hoornwijck een cruciale rol. In het Trechteringsdocument zijn de algemene uitgangspunten opgenomen voor het gehele tracé onder meer inhoudende dat er geen aantasting van de (functionaliteit van de) bestaande omgeving (onder meer bedrijven) plaatsvindt. Expliciet voor de inpassing in de Vlietzone wordt onder andere Drievliet genoemd (gedeeltelijke verplaatsing toegangsweg en compenseren parkeerplaatsen). Met dit gegeven is voor Drievliet een oplossing gecreëerd waarbij naar de mening van het college de bedrijfseconomische aspecten (onder meer bereikbaarheid en parkeeroplossing) van Drievliet wel degelijk zijn meegewogen.

19. Het blijkt dat bij de keuze van de positie van de tunnelmond onder andere een afweging is gemaakt op de effecten van deze positie voor de golfbaan. Op geen enkele wijze blijkt op welke wijze deze effecten zijn beoordeeld voor het familiepark Drievliet. Nu deze effecten niet zijn meegewogen, bent u onvolledig geweest. Zeker als wordt beschouwd dat het bezoekersaantal en economisch belang van Drievliet vele malen hoger is dan van de golfbaan. Drievliet biedt jaarlijks circa 350 arbeidsplaatsen.

Reactie 19

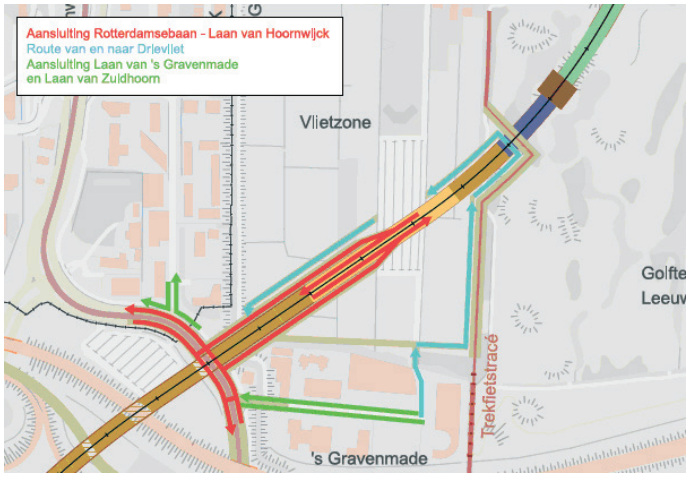
De positie van de tunnelmond wordt in het bijzonder bepaald door de benodigde lengte voor de aansluiting op de Laan van Hoornwijck. Kortheidshalve wordt voor een toelichting verwezen naar bijlage I van de Nota van Beantwoording op de notitie Reikwijdte en Detailniveau en Trechteringsdocument (2012). In het voortraject van het MER, voor het maken van de keuze voor de Voorkeursvariant, heeft reeds een beoordeling van het thema luchtkwaliteit plaatsgevonden. In het MER is vervolgens gedetailleerder gekeken naar de effecten van de positie van onder meer de tunnelmond. Ten aanzien van luchtkwaliteit is sprake van een toename bij de tunnelmond voor zowel NO2 als PM10. Deze toename is echter zeer lokaal en beperkt tot de eerste 10 meter naast de tunnelmond. De verblijfskwaliteit van het Familiepark wordt door de positie van de tunnelmond derhalve niet aangetast.

20. Onduidelijk is hoe de verkeersstromen van en naar Drievliet vanuit verkeerskundig perspectief inpasbaar zijn. De bereikbaarheid van Drievliet in combinatie met een vlotte aan- en afvoer van dagrecreanten op piekmomenten is mede bepalend voor de kwaliteit en het succes van Drievliet als attractiepark. Daarnaast kan een niet juiste afwikkeling van het verkeer van en naar Drievliet leiden tot congestie op het onderliggende wegennet hetgeen niet voldoet aan de algemene uitgangspunten voor het tracé. Deze omissie maakt dat u onvolledig bent geweest.

Reactie 20

Het ontsluitingsprincipe is voor het aankomend verkeer hetzelfde als in de huidige situatie. De situatie wordt verbeterd voor het vertrekkende verkeer. Vertrekkend verkeer neemt niet de huidige route via de Laan van 'Gravenmade maar kan via de lus direct wegrijden via de Laan van Hoornwijck. Hierdoor wordt de afwikkeling verbeterd ter plaatse van de 'krappe bocht bij Praxis' en is er een meer directe verbinding met het regionale en rijkswegennet. Het ontwerp voor de aansluiting op de Laan van Hoornwijck kan het verkeer goed afwikkelen. In de spitsperiode is er nog voldoende restcapaciteit om ook extra verkeer richting Drievliet te kunnen verwerken. Voor de piekdrukte richting Drievliet is er voldoende ruimte in de verkeersregeling en de opstelcapaciteit om het aanbod te verwerken.

In onderstaande figuur is de ontsluiting van Drievliet weergegeven.



21. In de studie is aangegeven dat ter plaatse van de tunnelmonden de concentraties NO2 en PM10 het hoogst zijn. Nu de tunnelmond in de directe omgeving van Drievliet is gelegen, is het onduidelijk welke gevolgen deze concentraties hebben voor de duizenden bezoekers die Drievliet dagelijks ontvangt.

Reactie 21

In het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit is ter plaatse van Drievliet ook een aantal rekenpunten opgenomen. Uit de analyses bij deze rekenpunten blijkt dat de concentraties NO2 en PM10 ruim onder de wettelijke normen liggen. Ook is de toename als gevolg van de Rotterdamsebaan beperkt: minder dan 1 microgram toename. Er is derhalve geen significant gezondheidseffect voor de aanwezige bezoekers van Drievliet.

22. Bij de afweging van het effect van de Rotterdamsebaan op de geluidbelasting van woningen binnen het studiegebied is op geen enkele wijze beoordeeld wat de gevolgen zijn voor de vele bezoekers die dagelijks op Drievliet verblijven, Uitgaande dat de beoordeling van de geluidbelasting van het aantal woningen binnen het studiegebied bij de verschillende tracékeuzes een beeld geeft over de hinder voor omwonenden zou, nu in het studiegebied een attractiepark is waar vele bezoekers dagelijks verblijven, ook de hinder die deze gasten ondervinden moeten worden beschouwd.

Reactie 22

In het Achtergrondrapport geluid is ook de geluidbelasting als gevolg van de Rotterdamsebaan ter plaatse van Drievliet beschouwd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een significante verhoging van de geluidbelasting ter plaatse. De effecten zijn kleiner dan 0,5 dB.

Zienswijze 27 – Bewonersplatform Ypenburg

1. *Door de grote drukte op het verkeersplein (Ypenburg) zal de afrit Delft Noord tot een sluiproute gaan leiden via de Singels en Laan van Hoornwijck naar de Rotterdamsebaan. Dit geeft een verhoging van de uitstoot van fijn stof en CO2 in de deelplannen 1 en 2 van de Singels als mede aan de woningen en school in Bosweide. In het MER is hier niets van te lezen. Door deze sluiproute wordt de kruising van de Rotterdamse Baan met de Laan van Hoornwijck voor het langzaamverkeer, fietsers en voetgangers, uit Ypenburg naar Rijswijk, en vice versa, levensgevaarlijk. Deze route wordt dagelijks door zeer veel bewoners en scholieren gebruikt om van en naar de Hoornbrug te komen. Dit gaat zeker leiden tot ongevallen omdat juist de automobilist op de voorganger gaat hangen om niet voor verkeerslichten te hoeven wachten bij de Rotterdamse Baan. Daarnaast blijft ook de afslag van de Laan van 's-Gravenmade open. Dit leidt tot een immense asfaltvlakte van afslaand verkeer. Het combineren van de inrit van de Rotterdamse Baan met de ontsluiting van de Laan van 's Gravenmade en pretpark Drievliet zal een voorkeur hebben over de Laan van 's Gravenmade. Dit bespaart tenminste 1 kruising. Daarnaast wordt door 1 rijstrook stad in vanuit de Laan van 's Gravenmade de sluiproute onaantrekkelijk gemaakt.*

Reactie 1

De Voorkeursvariant +300 voor de Rotterdamsebaan gaat uit van een aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck, juist met het oog op het gebruik door het verkeer tussen Ypenburg en het centrum van Den Haag. Er is dan ook geen sprake sluipverkeer maar van een bewuste geleiding van dit verkeer naar deze route.

De Rotterdamsebaan wordt de nieuwe snelle verbinding van de A4/A13 via knooppunt Ypenburg naar de centrumring van Den Haag. Deze nieuwe weg is zo ontworpen (geen verkeerslichten tussen knooppunt Ypenburg en de Binckhorst op de Rotterdamsebaan) dat er geen sprake is van files op deze route. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde dynamische verkeersimulaties. Sluipverkeer ontstaat juist op plaatsen waar sprake is van congestie op de hoofdroute, waardoor mensen voor andere wegen kiezen. Doordat de Rotterdamsebaan geen congestie heeft, is dan ook van sluipverkeer op nabij gelegen routes geen sprake. Dit blijkt derhalve ook uit de verkeerscijfers voor de Singels en Laan van Hoornwijck waaruit blijkt dat er geen sprake is van een significante toename van de verkeersintensiteiten. Op de Laan van Hoornwijck richting de Haagweg is juist sprake van een duidelijke afname, omdat de Rotterdamsebaan verkeer van de Haagweg/Rijswijkseweg afhaalt.

In het MER is voor alle relevante wegen waar een significante toe- of afname van het verkeer berekend is onderzoek verricht naar de effecten op de luchtkwaliteit en de geluidbelasting. De Laan van Hoornwijck is hierbij ook meegenomen. Hieruit blijkt dat bij de Laan van Hoornwijck richting de haagweg er sprake is van een kleine afname van de geluid- en luchtbelasting.

De aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck wordt vormgegeven als een met verkeerslichten geregelde kruising met aparte fietsoversteken en voetgangersoversteken die ook in de regeling zijn opgenomen. Daarmee is een veilige verkeerssituatie gewaarborgd. De aansluiting van de Laan van 's Gravenmade blijft gehandhaafd. Er is onvoldoende ruimte om het bedrijvengebied Laan van 's Gravenmade op een andere locatie te koppelen aan de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck. In het ontwerp zijn de beide aansluitingen op de Laan van Hoornwijck als één samenhangend complex ontworpen en ze gaan onderdeel uitmaken van één verkeerslichtenregeling.

2. *In de Posthoorn van week 28 was te lezen dat de waterscouting Dorus Rijkers een andere locatie gaat krijgen. Zo is dit niet in de tekeningen verwerkt.*

Reactie 2

Met Dorus Rijkers wordt een aantal alternatieve locaties onderzocht. Al deze locaties bevinden zich op grondgebied van de gemeente Rijswijk en vallen derhalve buiten het bestemmingsplangebied van de Rotterdamsebaan.

3. *Op het fietspad tussen de Laan van 's-Gravenmade en de Laan van Zuidhoorn is te zien aan de rijbaanzijde de aftekening van het tracé van de Rotterdamse Baan, grote dikke witte strepen.*

Reactie 3

Waarschijnlijk wordt hier de tekening "Vlietzone-Ypenburg Voorontwerp" bedoeld. Ter plaatste van het viaduct met de Rotterdamsebaan liggen veel lagen over elkaar heen, namelijk de bestaande ondergrond, het wegdeel onder het viaduct en de inrichting bovenop het viaduct. In de weergave zijn de lijnen van onder het viaduct per abuis op de voorgrond geprojecteerd. De genoemde witte strepen betreffen de belijning van de Rotterdamsebaan en niet de belijning van het bovengelegen fietspad.

4. *De voorgestelde route via een brug over de snelweg geeft geen ontsluiting van Ypenburg aan Oud Rijswijk en de Plaspoelpolder met winkelcentrum In de Boogaard voor de fietsers. Tevens is in de huidige plannen ook een verhoging van de verkeersdrukte op de Westvlietweg voorzien. Deze moet door de fietser uit Ypenburg worden, als de tekening wordt gecompleteerd, overgestoken ter hoogte van de volkstuinen naast het oude Effatha-terrein.*

Reactie 4

In deze reactie wordt gerefereerd aan het Trekfietstracé. Deze fietsroute is primair bedoeld voor het fietsverkeer tussen Ypenburg en de Centrale Zone van Den Haag en verder. Door de gemeente Rijswijk wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsroute via de Hoornbrug en Haagweg die voor Ypenburg de verbinding vormt met delen van Rijswijk. Deze valt buiten de scope van het project Rotterdamsebaan. De Rotterdamsebaan heeft een zeer beperkt effect op het verkeersaanbod op de Westvlietweg en leidt op de Jan Thijssenweg zelfs tot een afname van het verkeersaanbod, hetgeen de oversteekbaarheid voor fietsers daar ten goede komt.

5. *De Rotterdamse Baan heeft uit Ypenburg geen aansluiting nodig op de Laan van Hoornwijck. Dit kan geheel via verkeersplein Ypenburg waarna via de afrit Delft Noord er op twee wegen, Singels en Rijswijkse Waterweg het gebied van Ypenburg goed te bereiken zijn. Tevens kan het P&R Hoornwijck fors worden vergroot waardoor de Rotterdamse Baan overbodig wordt. De Rotterdamse*

Baan en lijn 15 van de HTM komen immers op dezelfde plaats uit bij Den Haag Centraal. Door aanpassing van het tramnet kan lijn 15 zelfs in de spits door naar Madurodam zodat alle kantoorgebieden zijn ontsloten langs de Raamweg-Koningskade en Koninginnegracht. In Amsterdam is reeds deze structuur al gemaakt. Den Haag loopt hier nodeloos in achter. Ook in Rotterdam is dit reeds ruim voorhanden.

Reactie 5

In 2012 is een Voorkeursvariant gekozen met een aansluiting op de Laan van Hoornwijck. Juist deze aansluiting zorgt voor een beter gebruik van de Rotterdamsebaan, zie ook bijlage I van de Nota van Beantwoording behorend bij de notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan (2012). Deze Voorkeursvariant is vastgesteld door de drie gemeenteraden, zie ook deel I 'Eén Voorkeursvariant'.

De Rotterdamsebaan is geen op zichzelf staand project maar past in het integrale verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag en Stadsgewest Haaglanden. In dat kader wordt zowel gewerkt aan het verbeteren van de autobereikbaarheid als aan de alternatieven voor het gebruik van de auto. In dat laatste kader wordt, onder andere, de route van tramlijn 15 aangepast op de inzet van nieuw trammaterieel en op een betere doorstroming (Hoornbrug). Daarmee wordt ook de aantrekkelijkheid van P&R Hoornwijck vergroot.

Zienswijze 28 – Binckubator

1. *De indiener van de zienswijze onderschrijft dat de Rotterdamsebaan bijdraagt aan een verbeterde bereikbaarheid van de Binckhorst en de ontwikkeling van dit gebied, maar ziet grotere voordelen voor het noordelijke deel dan het zuidelijke deel, waarin de Binckhaven is gelegen. Doordat de tunnel van de Rotterdamsebaan pas na de Zonweg op maaiveld komt, verliest het zuidelijke deel een belangrijke aansluiting. De aanleg van de Spoorboogweg, bedoeld om stedelijk verkeer van de A12 naar de Neherkade te leiden, is niet gericht op ontsluiting van de Binckhorst, gezien de afsluiting van een aantal aansluitingswegen op de Regulusweg. De indiener van de zienswijze meent dat dit de toekomstige gebiedsontwikkeling in de Binckhorst frustreert. De ontwikkeling van dit deel van de Binckhorst is afhankelijk van een goede bereikbaarheid. In het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt de Melkwegstraat verlengd tot aan de Maanweg om de Binckhaven goed te ontsluiten. De indiener van de zienswijze stelt dat deze ontsluiting vooral verkeerskundig is benaderd en weinig aandacht is besteed aan het ontwikkelingsperspectief van de Binckhaven. De secundaire structuuraanpassingen kunnen mogelijk gunstig zijn voor dit gedeelte van de Binckhorst, maar dan dienen enkele ontwerpoptimalisaties te worden doorgevoerd. De indiener van de zienswijze benoemt enkele specifieke onderdelen:*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst". Om de doorstroming van het verkeer op de Regulusweg - Spoorboogweg te garanderen is het niet mogelijk om alle bestaande aansluitingen op de huidige Regulusweg te handhaven en is een aanpassing van de verkeerstromen op de kruising Maanweg/Regulusweg nodig. De Regulusweg wordt een Stedelijke hoofdroute waarop een vertraging en congestie door kruisingen en afslaande voertuigen zoveel mogelijk moeten worden beperkt. Via de Verlengde Melkwegstraat blijft het zuidelijke deel van de Binckhorst goed bereikbaar via de Maanweg – Verlengde Melkwegstraat, naast de al bestaande route Zonweg – Melkwegstraat. Met name de route via de Maanweg wordt aantrekkelijker, omdat deze weg na realisatie van de Spoorboogweg en Rotterdamsebaan veel minder verkeer te verwerken krijgt. Door de wijzingen in de verkeersstructuur verbetert bovendien de afwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg-afrit Voorburg (A12). Dit draagt ook in belangrijke mate bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van de Binckhorst. De inrichting van de Regulusweg als Stedelijke hoofdroute, waarbij niet alle bestaande aansluitingen gehandhaafd kunnen blijven, frustreert daarom de ontwikkelingsmogelijkheden van de Binckhaven niet.

2. *De Verlengde Melkwegstraat: het ontwerp van deze weg is in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan puur functioneel ingestoken. Er is geen aandacht besteed aan kwaliteit en beleving van de openbare ruimte: er zijn geen groenvoorzieningen, bomen en parkeerplaatsen opgenomen en er is onvoldoende nagedacht over hoe de aanliggende bouwvelden en kop van de haven tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Ook de ruimtelijke inpassing van de bushalte die aan de Saturnusstraat komt te vervallen, lijkt onvoldoende doordacht. Derhalve verzoekt de indiener van de zienswijze het volgende:*

a. een volwaardig en kwalitatief ontwerp te maken voor de Verlengde Melkwegstraat met meer aandacht voor de ruimtelijke inpassing. Langzaam verkeer en met name fietsers zijn nu niet veilig tussen het vrachtverkeer. Op termijn zal herinrichting of groot onderhoud aan de Saturnusstraat noodzakelijk zijn. De gemeente dient hier in het ontwerp van de Verlengde Melkwegstraat op te anticiperen.
b. er dient een ontwerp te worden opgesteld waarin meer rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Het voorstel is om een bredere zone te bestemmen voor de weg.

Reactie 2
Het profiel van de nieuwe Verlengde Melkwegstraat zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp sluit aan op de bestaande Melkwegstraat. De Verlengde Melkwegstraat wordt net als de huidige Melkwegstraat 9,00 meter breed. Dit is breed genoeg om later fietsstroken in te passen. Dit gaat dan wel ten koste van andere ruimte in het profiel.

Op dit moment zijn de omliggende gronden nog niet ontwikkeld en bestaan evenmin concrete ontwikkelplannen zodat bij het ontwerp van de Verlengde Melkwegstraat geen rekening kan worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Om mogelijke toekomstige ontwikkelingen niet te frustreren, zal in het bestemmingsplan voor de Rotterdamsebaan een Wro-zone ("schuifmogelijkheid") met wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen. Daarmee wordt het mogelijk de weg in een groter deel van de kavel (Saturnusstraat 20, kadastraal GVH32 AP 01355 en GVH32 AP 01357) in te passen.

Voorstel:
Aan het perceel Saturnusstraat 20, kadastraal bekend GVH32 AP 01355 en GVH32 AP 01357 wordt met uitzondering van de reeds toegekende bestemming Verkeer – Straat (V-STT) de bestemming bedrijf (B) toegekend met bijbehorende planregels (artikel 5 Bedrijf).

Op beide percelen wordt op de verbeelding tevens de gebiedsaanduiding Wro – Zone – Wijzigingsgebied 3 opgenomen. Dit gebied loopt vanaf de bestemming Verkeer – Straat (V-STT) richting het oosten tot aan de perceelgrens richting het Maanplein.

In artikel 39 Algemene wijzigingsregels wordt na lid 2 het volgende lid toegevoegd

39.2 Wro-zone-Wijzigingsgebied – 3
Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening om ter plaatse van de wro-zone-wijzigingsgebied 3 de voor Bedrijf (B) en / of Verkeer – Straat (V-STT) bestemming aangewezen gronden onderling te wijzigen, mits het profiel van de weg ongewijzigd blijft.

Omdat de Verlengde-Melkwegstraat een belangrijke gebiedsontsluitende functie heeft zijn langs deze weg geen parkeervakken wenselijk. Ook zijn er op dit moment geen bestaande voorzieningen langs deze weg die parkeerplaatsen vereisen. Bij ontwikkeling van de aanliggende kavels kan eventueel extra ruimte in het profiel worden opgenomen ten behoeve van langsparkeren.

Omdat er in de huidige situatie geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn langs de Maanweg is ervoor gekozen ook langs de verlengde Melkwegstraat geen fietsvoorzieningen te realiseren, zodat fietsverkeer niet wordt geleid naar een onveilige verkeerssituatie. Er mag overigens wel gefietst worden in de Verlengde Melkwegstraat, maar fietsers tussen de omgeving Saturnusstraat en Voorburg zullen vooral gebruikt maken van de Regulusweg.

3. Het is niet acceptabel dat de Saturnusstraat eerder van de Regulusweg wordt afgesloten dan dat de Verlengde Melkwegstraat wordt gerealiseerd. Indien de gemeente geen garantie kan geven dat de Verlengde Melkwegstraat tijdig is gerealiseerd, dienen verkeersmodelberekeningen te worden getoond waaruit blijkt dat de bereikbaarheid van de Binckhaven niet in het geding is en de Zonweg en de Melkwegstraat over voldoende capaciteit beschikken om het verkeer te verwerken.

Reactie 3
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie' en bijlage IV.

Onder andere als alternatieve route vanwege het afkoppelen van de Saturnusstraat van de Regulusweg wordt de Verlengde Melkwegstraat aangelegd. De definitieve aanleg vindt plaats nadat de benodigde grond is verworven en nadat het Internationaal Strafhof en Eurojust zijn verhuisd. Deze organisaties gebruiken momenteel de locatie waarop de Verlengde Melkwegstraat is geprojecteerd als parkeerplaats.

De Saturnusstraat wordt niet eerder afgesloten dan wanneer de Verlengde Melkwegstaat opengesteld is.

4. Afsluiten Saturnusstraat/Regulusweg: de afsluiting van de Saturnusstraat wordt gezien als een grote beperking voor de ontwikkeling van de Binckhaven, ondanks dat de Verlengde Melkwegstraat wordt aangelegd. De afsluiting leidt uiteindelijk tot een waardevermindering van het vastgoed. Een studie en visie over het functioneren van het onderliggende netwerk in de Binckhorst op lange termijn wordt gemist. De indiener van de zienswijze adviseert de aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg weer open te stellen nadat de Rotterdamsebaan/Binckhorstlaan operationeel is.

Reactie 4
De Saturnusstraat sluit in de bestaande situatie relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de tak van de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg
Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg
Met een 'halve' aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een 'halve' aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

De manier waarop deze wegenstructuur functioneert is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.

5. *Bij de Regulusweg/Spoorboogweg ligt het accent in het voorontwerp teveel op de doorstromingsfunctie. Dit beperkt de functie van de Regulusweg als 'verdeler' voor de Binckhorst-Zuid en heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de gebouwen aan de Regulusweg. Dit gaat om zowel inritten van de parkeervoorzieningen als om laad-losplaatsen voor de deur. In de Binckhaven leidt dit tot de volgende complicaties:*
   - *de inrit van de parkeervoorzieningen van het huidige ICC-complex is niet meegenomen in het ontwerp. De parkeergarage zal open moeten zijn voor een nieuwe gebruiker.*
   - *de in- en uitrit van de parkeervoorziening van de KPN is niet betrokken in het ontwerp.*
   - *voor de gebouwen aan de Regulusweg ontbreken laad & los en kiss & ride plekken. Dit beïnvloedt negatief de verhuurbaarheid van de gebouwen.*
   - *de 125 parkeerplaatsen die komen te vervallen, worden niet gecompenseerd: de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor bedrijven neemt hierdoor af.*

Op basis van bovenstaande wordt het volgende geadviseerd:
   a. voor zowel ICC als KPN dient een goede oplossing voor de toegang van de parkeergarages te worden meegenomen in het ontwerp van de Regulusweg
   b. er dient ruimte te worden opgenomen voor enkele laad & losplaatsen voor de deur van de kantoorgebouwen aan de Regulusweg/Spoorboogweg.

Reactie 5
ICC: Gebouw de Haagse Arc, het huidige ICC-complex, heeft een parkeergarage die weer in gebruik wordt genomen wanneer het Internationaal Strafhof naar het nieuwe kantoor verhuist. In de nieuwe situatie van de Regulusweg zal de garage alleen rechts-in en rechts-uit te rijden zijn vanaf/naar de Regulusweg. Ten behoeve van de goede doorstroming van het verkeer zal de links-af verkeersbeweging door de (verhoogde) rijbaanscheiding niet meer mogelijk zijn. Auto's die uit de parkeergarage komen en naar de snelweg A12/Voorburg willen, dienen rechtsaf te slaan en via de Zonweg en (Verlengde) Melkwegstraat naar de Maanweg te rijden. Een en ander houdt verband met de functie van de Regulusweg als stedelijke hoofdweg en de beperkte beschikbare ruimte in het wegprofiel.

KPN: In overleg met de eigenaar/gebruiker van het complex wordt reeds bezien hoe het in- en uitrijden van de garage via de Saturnusstraat kan plaats vinden, waarna de inrichting in het Definitief Ontwerp kan worden vastgelegd..

Openbare parkeerplaatsen: Langs de Regulusweg vervallen circa 125 openbare parkeerplaatsen. In deel I wordt op de aanleiding hiervoornaar ingegaan. Voor de algehele aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

Laden en lossen dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Gezien het doorstroming en het nieuwe profiel van de Regulusweg zijn parkeerplaatsen en/of laad- en losvoorzieningen direct langs deze route niet mogelijk.
Voor bestaande situaties worden in overleg maatwerkoplossingen uitgewerkt. In- en uitritten, laden en lossen en parkeren moeten vooral aan de omliggende wegen van een lagere orde plaats vinden. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen laden en lossen, parkeren en ontsluiting via deze omliggende wegen te worden gefaciliteerd.

Zienswijze 29 - Tennet TSO BV

1. *TenneT is in overleg met uw gemeente over het gedeeltelijk aanpassen van de tracés van de bestaande ondergrondse hoogspanningsverbindingen om de realisatie van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. Het betreft vooralsnog de kabelgedeelten gelegen in de Binckhorstlaan en ter hoogte van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op het verkeersplein Ypenburg. Aan de Verbeelding ontlenen zij dat vooruitlopend op de vaststelling van de te wijzigen kabeltracés reeds een aangepaste belemmerde strook voor de hoogspanningsverbindingen als bestemmingsstrook is aangehouden. Ofschoon indiener deze voortvarendheid kan waarderen verzoekt Tennet de gemeente ook de mogelijkheid open te houden om mogelijke alternatieve tracés in het plan te kunnen verwerken. Door technische aspecten kunnen thans voorgestelde tracés namelijk wellicht niet mogelijk zijn.*

Reactie 1

In het bestemmingsplan wordt zowel het oude tracé als het mogelijke nieuwe tracé opgenomen. Dit wordt middels een wijzigingsbevoegdheid vormgegeven. Dit betreft dan in analogie op de bestemming Leiding – Gas waarin wijzigingen en verwijdering van het tracé middels een wijzigingsbevoegdheid zijn opgenomen (artikel 39.6 en 39.7) zullen de zelfde twee wijzigingsbevoegdheden maar dan voor Leiding – Hoogspanning worden opgenomen in de regels.

Voorstel

In artikel 39 Algemene wijzigingsregels worden na lid 7
(na omnummering lid 8) de volgende leden toegevoegd:

- 39.8 Wijzigen naar Leiding – Hoogspanning
  Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om de in het plan opgenomen bestemmingen binnen de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg op de Binckhorstlaan en in knooppunt Ypenburg te wijzigen in de opgenomen bestemming met de dubbelbestemming "Leiding - Hoogspanning" (L-H) met als doel het aanleggen en/of verleggen van een hoogspanningsleiding, mits:

a. de leiding deel uit zal maken van een permanente infrastructuur;
b. de inpassing en uitvoering van de leiding met bijbehorende zone(s) de instemming hebben van de leiding beheerder(s);
c. voldaan wordt aan alle, aan deze wijziging gelieerde, van toepassing zijnde overige wet- en regelgeving.
d. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, dient de procedure zoals opgenomen in artikel 41.1 te worden gevolgd.

- 39.9 Wijzigen Leiding - Hoogspanning
  Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het van dit plan deel uitmakende geometrisch bepaalde vlak met de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning te wijzigen door middel van het laten vervallen van de dubbelbestemming Leiding - Hoogspanning een en ander met inachtneming van de volgende regels:

a. de leiding geen deel meer zal uitmaken van een permanente infrastructuur;
b. de verwijdering van de planologische bescherming van de leiding met bijbehorende zone(s) de instemming hebben van de leiding beheerder(s);
c. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, dient de procedure zoals opgenomen in artikel 41.1 te worden gevolgd.

2. *In lid 24.2 is een onjuistheid vermeld, te weten de tekst "Leiding — Overigen". Wij verzoeken u deze tekst te wijzigen in "Leiding — Hoogspanning".*

Reactie 2

De regel wordt overeenkomstig aangepast

Voorstel

- In artikel 24 lid 2 wordt in de eerste zin de aanduiding 'Leiding - Overigen', vervangen door 'Leiding - Hoogspanning'.

3. *In lid 24.4 is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Op basis van onze ervaringen in de dagelijkse praktijk bij het door derden uitvoeren van werkzaamheden in de directe nabijheid van onze elektriciteitswerken en/of in de belemmerde strook, verzoekt TenneT uw medewerking om ter meerdere zekerheid dit lid nog met de volgende werken/werkzaamheden aan te vullen:*
   - *het aanleggen van watergangen en -partijen;*
   - *het leggen van kabels en leidingen.*

Reactie 3

Het omgevingsvergunningstelsel zal worden aangevuld.

Voorstel

Artikel 24.4 onder a wordt aangevuld met
6. het aanleggen van watergangen en – partijen
7. het leggen van kabels en leidingen

Zienswijze 30 – Koninklijke BAM Groep BV

1. *Indiener van de zienswijze is eigenaar van de percelen kadastraal bekend 's-Gravenhage AP sectie AP nummer 1355 en nummer 1357 (hierna: het Terrein) en is daarmee belanghebbende. De gronden zijn verworven met als doel in te spelen op een aantal ontwikkelingen binnen de Binckhorst. Op dit Terrein is in het nieuwe bestemmingsplan een verbindingsweg (de doortrekking van de Melkweg) geprojecteerd waardoor het terrein in twee delen wordt geknipt. Het doortrekken van de Melkwegstraat betekent een doorsnijding van het Terrein waardoor een tweetal percelen resteert. Het langgerekte deel betreft een reststrook met een diepte van 15 meter en heeft nauwelijks nog restwaarde. Ook beperkt de weg de mogelijkheden om het kantorengebied op een goede manier af te ronden. De aanleg van de verlengde Melkweg is niet noodzakelijk als de Saturnusweg aangesloten blijft en niet doodloopt. De onderbouwing en motivering die gegeven wordt om voor deze oplossing te kiezen overtuigt niet. Naar de mening van BAM is daarnaast (te) weinig) rekening gehouden met de gerechtvaardigde belangen van de eigenaar van het Terrein. Naast het sterk beperken van de ontwikkelmogelijkheden door het nieuwe bestemmingsplan en met name de doortrekking van de Melkwegstraat, wordt zowel de huidige bruikbaarheid als de toekomstige sterk beperkt. Als gevolg daarvan is er sprake van een significante waardevermindering van het Terrein.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst" en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

In reactie op het gestelde over de doortrekking van de Melkwegstraat is het volgende van belang. Op dit moment zijn de omliggende gronden nog niet ontwikkeld en bestaan evenmin concrete ontwikkelplannen zodat bij het ontwerp van de verlengde Melkwegstraat geen rekening kan worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Om mogelijke toekomstige ontwikkelingen niet te frustreren, zal in het bestemmingsplan een Wro-zone met wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen die mogelijk maakt dat kan worden geschoven met de weg.
Verwezen wordt naar de beantwoording (reactie 1) van de zienswijze 28 Binckubator inclusief het voorgestelde wijzigingsvoorstel. Tot slot wordt opgemerkt dat de percelen GVH32 AP 01355 en GVH32 AP 01357 in eigendom zijn van de gemeente Den Haag maar in erfpacht uitgegeven.

De Saturnusstraat sluit in de bestaande situatie relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de tak van de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg

Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg

Met een 'halve' aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een 'halve' aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

De manier waarop deze wegenstructuur functioneert is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgeslo-

ten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.
Het profiel van de nieuwe Verlengde Melkwegstraat zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp sluit aan op de bestaande Melkwegstraat.

In deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' wordt in nader detail ingegaan op de verkeersbewegingen en de capaciteit van de kruising van de Regulusweg/Maanweg.

Zienswijze 31 – TLN, EVO en VNO/NCW West

1. *Het gezamenlijke bedrijfsleven juicht de komst van de Rotterdamsebaan van harte toe. Wij steunen uw conclusie dat de nieuwe weg voor een robuuster netwerk zorgt, waardoor de dreiging van structurele bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen langs de stedelijke doorgangsroutes voor Den Haag en haar buurgemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk wordt weggenomen. Wij zien net als u ook de noodzaak van de Rotterdamsebaan om de benoemde potenties uit het Masterplan Binckhorst op het terrein van wonen en werken te realiseren. Wij steunen uw voorspoedige aanpak in de aanleg van de Rotterdamsebaan om de files in de ochtend- en avondspits op de Al2 te bestrijden en betrouwbaardere reistijden in de regio Den Haag te realiseren.*

Reactie 1
Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen.

2. *U bent voornemens om vervoer van brandbare gassen via de nog aan te leggen Spoorbooglaan te laten plaats vinden. Om dit vervoer ook in de toekomst op een veilige en efficiënte manier af te wikkelen, is het dus essentieel dat de aanleg van de Spoorbooglaan geen vertraging oploopt. Het gezamenlijke bedrijfsleven vraagt de gemeente hier op toe te zien. Wanneer het nodig is om met gevaarlijke goederen van de door u ingestelde Route Gevaarlijke stoffen af te wijken moet de vervoerder een ontheffing aanvragen. In het kader van beperking van administratieve lasten voor overheid en bedrijfsleven vragen de organisaties gemeente Den Haag een eenvoudige ontheffingsprocedure te hanteren. Wellicht is het een goede optie om de ontheffingverlening in de stadsregio Haaglanden via één loket te laten plaatsvinden. Hier wordt al aan gewerkt in de stadsregio's Rotterdam en Amsterdam.*

Reactie 2
De Spoorboogweg is gereed voor de afsluiting van de Binckhorstlaan in 2016. Deze realisatie is randvoorwaardelijk.

Het beperken van de administratieve lasten ten aanzien van ontheffing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen valt buiten de scope van dit project.

3. *De aansluiting van de Rotterdamsebaan op de A13/A4 en vice versa wordt in de voorkeursvariant vormgegeven met een volledig gelijkvloerse kruising. Dit is mede het gevolg van de randvoorwaarde die het Rijk heeft gesteld dat er bij knooppunt Ypenburg geen nieuwe directe aansluitingen aangelegd kunnen worden. Wij missen de specifieke onderbouwing daarvan en spreken hierover onze zorg uit. Een gelijkvloerse kruising lijkt niet te passen bij de ambities van het project. In het ontwerp bestemmingsplan staat dat de Rotterdamsebaan een verwachte maximale intensiteit zal halen van 2.800 auto's per richting per uur. Dat is ongeveer anderhalf maal de capaciteit van een verkeersregelinstallatie. Indieners van de zienswijzen roepen u op om via dynamische modellering van de verkeersstromen te bezien of de intensiteitcapaciteitverhouding van deze kruising en alle infrastructurele aanpassingen ook in de toekomst niet negatief uitslaan en voor problemen gaan zorgen.*

Reactie 3
De wijze van aansluiten aan weerszijden van de Rotterdamsebaan is de uitkomst van een proces waarin zowel het goed functioneren van de centrumring als het voorkomen van hinder op het hoofdwegennet leidend zijn geweest (zie verder Bijlage II van het Trechteringsdocument Rotterdamsebaan). In de voorgaande fases zijn diverse varianten met elkaar vergeleken. Hieruit bleek dat als gekozen wordt voor een directe aansluiting op het hoofdwegennet het verkeer op de Rotterdamsebaan te sterk toe zou nemen terwijl de wegen op de centrumring dit verkeer niet aankunnen. Daarnaast is het een harde randvoorwaarde van het Rijk geweest om geen directe aansluiting van de Rotterdamsebaan op het hoofdwegennet te maken

Ten aanzien van het ontwerp van de aansluitingen en de daarbij te plaatsen verkeersregelinstallaties zijn alle kruisingen in het ontwerp van de Rotterdamsebaan gedimensioneerd op het te verwachten verkeersaanbod in de spitsperiode na aanleg van de Rotterdamsebaan. Middels dynamische simulaties zijn de ontwerpen ook getoetst, zowel voor 2020 als met een doorkijk naar 2030. Uit deze toetsing blijkt dat deze aansluitingen het verkeer goed kunnen verwerken (zie ook het Achtergrondrapport Verkeer).

4. *Veel vrachtverkeer in het plangebied heeft zijn herkomst en bestemming bij de bedrijven op de Binckhorst. De Rotterdamsebaan zal ook een belangrijke toegangsweg worden voor stedelijke distributie. Wij roepen u dan ook op om in het technisch ontwerp van de Rotterdamsebaan , de viaducten, de op- en afritten en de boortunnel de vrachtauto (uitgangspunt: Lange en Zware Voertuigen: LZV) als ontwerpvoertuig te beschouwen. Hiermee zorgt u voor voldoende manoeuvreerruimte en draagvermogen voor vrachtverkeer, voldoende tijd voor vrachtauto's om verkeerslichten te passeren en daarmee ook een goede en veilige doorstroming voor al het overige verkeer. Wij adviseren de ontwerpers om met een dynamisch verkeersmodel het ontwerp van de Rotterdamsebaan te optimaliseren. De simulaties zijn bij eerdere projecten toegepast en hebben hun toegevoegde waarde aangetoond. Veel bedrijven beschikken over relatief weinig ruimte om vrachtauto's te manoeuvreren/keren en laden/lossen. In de huidige situatie lossen veel bedrijven dat op door op de parallelweg van de Binckhorstlaan achteruit te rijden. Ze worden daar ook regelmatig geladen of gelost. In het ontwerp-bestemmingsplan lijkt daar weinig ruimte voor te zijn. De organisaties roepen de gemeente op om hier rekening mee te houden.*

Reactie 4
Het ontwerp van de diverse wegvakken en kruisingen is gedimensioneerd op het te verwachten verkeersaanbod na aanleg van de Rotterdamsebaan. Hierbij is qua verkeersaanbod en maatvoering rekening gehouden met de aanwezigheid van vrachtverkeer. Voor het optimaliseren van het ontwerp en de doorstroming bij de kruisingen en aansluitingen wordt verwezen naar reactie3.

Wat betreft de maatvoering op de doorgaande openbare weg en de erftoegangen is in het ontwerp van de wegvakken en kruisingen is het uitgangspunt dat een trekker/oplegger van 16,5 meter met een starre achteras hiervan gebruik kan maken.

Het laden en lossen van vrachtverkeer dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Waar dit niet mogelijk is kan maatwerk worden toegepast. Er kan dan bijvoorbeeld een aantal langsparkeervakken worden aangewezen (tijdens venstertijden) als laad- en losplek. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat de locatie aansluit op de behoefte aan laden en lossen in een groter deelgebied en dat het laden en lossen regime niet per definitie permanent is maar alleen op die dagdelen dat daar de noodzaak voor is. Laad- en losplaatsen zijn in het voorlopig ontwerp nog niet opgenomen, maar kunnen in overleg met belanghebbenden in het vervolgproces worden opgenomen.

5. *Aanleg van grootschalige infrastructuur levert overlast voor omwonenden en bedrijven in de (directe) omgeving. Deze kunnen worden beperkt door allerlei maatregelen. Bundelingen van vrachten en grotere voorraden op locatie leveren bijvoorbeeld minder vervoersbewegingen op. Immers, er zal in een druk gebied worden gewerkt. De in de buurt gevestigde bedrijven dienen te allen tijde goed bereikbaar te zijn per (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer. Wij adviseren u om bij de aanbesteding de gegadigden een concreet logistiek plan te laten indienen waaruit de kwantitatieve en kwalitatieve gevolgen voor de omgeving blijken. In latere fases van de bouw zal de Rotterdamsebaan op overige infrastructuur aangesloten worden. Dit zal voor overlast zorgen op de bestaande infrastructuur die zeer intensief wordt gebruikt. Tegenwoordig hebben aannemers ervaring met het tot een minimum beperken van de overlast voor het verkeer door slimme maatregelen te treffen zoals overlastgevende werkzaamheden uitvoeren op verkeersluwe momenten en slimme bewegwijzering. Wij voorzien u graag van meer informatie over de daadwerkelijke inhoud van zo'n plan.*

Reactie 5
De gestelde aanbevelingen worden meegenomen bij de aanbesteding. In overleg met het te kiezen bouwconsortium worden dergelijke zaken zoveel mogelijk geregeld en geoptimaliseerd. Het aanbod tot meer informatie over een bouwlogistiek plan wordt ter harte genomen.

6. *Op steeds meer plekken in Nederland worden de forenzen verleid om de spits te mijden door de inzet van een ander vervoermiddel of buiten de spits te rijden. Tijdens de werkzaamheden op de Al 5 (Maasvlakte-Vaanplein project) heeft Spitsscoren een duidelijke toegevoegde waarde aangetoond. Mensen worden beloond voor het mijden van de spits, waardoor er daadwerkelijk en structureel minder forenzen tijdens de spits op de Al 5 rijden. Wij vragen u om dergelijke initiatieven in het leven te roepen tijdens de werkzaamheden. Tegelijkertijd kunnen diverse initiatieven uit Beter Benutten worden toegepast om de forenzen de spits zoveel mogelijk te laten mijden.*

Reactie 6
In het kader van de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan wordt ingezet op het gebruik van alternatieve routes, zoals de Spoorboogweg, en op een duidelijke geleiding van het verkeer in en rond de regio naar de diverse invalsroutes. Ook wordt ingezet op het gebruik van alternatieven voor het gebruik van de auto. In dat kader moet ook het opwaarderen van tramlijn 15 worden gezien met een aanpassing van de Hoornbrug – Haagweg en Rijswijkseweg in de periode 2014-2015, voorafgaand aan de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan. Daar-

mee wordt ook de aantrekkelijkheid van het gebruik van P&R Hoornwijck vergroot.
Andere tijdelijke maatregelen zullen in overleg met de bedrijven worden bezien.

7. De indieners van de zienswijze willen u graag tenslotte oproepen om in de aanbestedingsdocumenten op te nemen dat de aannemer(s) tijdens de bouw en aanleg van de Rotterdamsebaan de bereikbaarheid van de bedrijven in het plangebied garandeert. Wij gaan bovendien er vanuit, dat zij de Amsterdamse ervaringen van boren onder stedelijk gebied in hun uitvoeringsplannen betrekken. Datzelfde geldt voor het operationaliseren en testen van de noodzakelijke veiligheidssystemen in de tunnel, met als sprekend voorbeeld de tunnels in de A73.

Reactie 7
De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.
Daarnaast worden uiteraard de positieve en negatieve ervaringen bij andere projecten, onder andere ten aanzien van tunneltechnische systemen, betrokken bij de bouw van de Rotterdamsebaan.

Zienswijze 32 – Autobinck Vastgoed Nederland BV

1. AutoBinck voert reeds jaren gesprekken met de gemeente over de gedeeltelijke verkoop van haar percelen ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan. Met de gemeente is overeengekomen dat de overblijvende gronden na realisatie van de Rotterdamsebaan en welke gronden niet meer benodigd zijn voor infrastructurele werken, mogelijk aan AutoBinck in (eeuwigdurende) erfpacht kunnen worden uitgegeven om eventuele toekomstige ontwikkeling mogelijk te maken. Op de plankaart zijn ook de overblijvende gronden uitsluitend bestemd voor verkeersdoeleinden (grijze aanduiding V). Dit betekent dat op grond van deze bestemming het niet mogelijk is om een eventuele nieuwe ontwikkeling op de overblijvende gronden te realiseren en in de toekomst vanaf de nieuwe Binckhorstlaan en/of Rotterdamsebaan uitzicht zal blijven bestaan op de zijgevel van een gedeeltelijk gesloopt gebouw, omdat immers de gebouwen op de overblijvende percelen welke niet worden overgedragen aan de gemeente, blijven gehandhaafd. AutoBinck en/of haar rechtsopvolgers willen de mogelijkheid behouden om na de gedeeltelijke sloop van het complex deze zijgevel te transformeren tot een nieuwbouwontwikkeling welke overeenkomt met de ambities die door de gemeente Den Haag aan de Binckhorst gesteld zijn. Om deze ontwikkeling in de toekomst niet uit te sluiten, wil ik uw gemeentebestuur verzoeken om:
   1. Een wijzigings- of vrijstellingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen in het grijze vlak (nu nog aangeduid met V-VB1) (zie bijlage 1);
   2. De grens van het grijze bestemmingsvlak met tenminste 3 meter op te schuiven richting de Binckhorstlaan zodat een strook van minimaal 3 meter vrij blijft van verkeersbestemming, langs het overblijvende gebouw op perceel AP 1631 (zie bijlage 2).

Een strook met een breedte van 3 meter langs dit gebouw wordt bovendien buiten de verkoop aan de gemeente Den Haag gelaten (zie verwervingstekening, bijlage 3).

Reactie 1
Aangaande het eerste punt: In overleggen met indiener is afgesproken dat bij een eventuele (her-)ontwikkeling door indiener een aparte Wabo procedure zal worden doorlopen. Aangezien van concrete plannen voor een herontwikkeling op dit moment geen sprake is, ligt het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid ook niet in de rede.

Aangaande het tweede punt: de gemeente is met Autobinck Vastgoed Nederland BV in onderhandeling over de aankoop van de eigendommen gelegen aan de Binckhorstlaan waarbij het gebouw aan de Zonweg in eigendom blijft van Autobinck Vastgoed Nederland BV en dus buiten de aankoop wordt gelaten. In de gesprekken over de aankoop tussen de gemeente en Autobinck Vastgoed Nederland BV is geconstateerd dat het pand dat in eigendom blijft bij Autobinck Vastgoed Nederland BV ca. 3 meter over de huidige kadastrale grenzen is gebouwd. Om ervoor te zorgen dat dit gebouw aan de Zonweg behouden kan blijven, wordt de betreffende strook van ca. 3 meter die is gebouwd over de kadastrale grenzen niet aangekocht door de gemeente. Dit rechtvaardigt echter niet dat de volledige grens van het grijze bestemmingsvlak in zijn geheel 3 meter wordt opgeschoven.

2. *Overeenkomstig het thans vigerende bestemmingsplan Binckhorst, vastgesteld in juni 1990, voorziet dit bestemmingsplan in een bouwhoogte op de percelen die aan de gemeente worden overgedragen, van 40 meter, op de bijgesloten plankaart (bijlage 4) aangeduid met het Romeinse cijfer IV en III. De bouwhoogte op de overblijvende percelen bedraagt 25 meter (aangeduid met II) en voorziet uitsluitend in de bestemming bedrijfsdoeleinden. Alhoewel dit punt geen directe betrekking heeft op het bestemmingsplan Rotterdamsebaan, wil ik nu reeds opgemerkt hebben dat Autobinck er vanuit gaat dat de intensievere bestemming aan de voorzijde (bedrijfsdoeleinden detailhandel en kantoren plus bouwhoogte) als het ware naar achteren wordt geschoven omdat immers door de aanleg van de Rotterdamsebaan er op die locatie een nieuwe lintbebouwing ontstaat. De indiener van de zienswijze verzoek u indien mogelijk hier nu reeds rekening mee te houden bij de herziening van het bestemmingsplan Binckhorst, welke gelet op de houdbaarheidstermijn van 10 jaar binnen afzienbare tijd nodig zal zijn.*

Reactie 2

Deze vraag valt buiten de scope van dit bestemmingsplan Rotterdamsebaan, omdat dit bestemmingsplan alleen de realisatie van de Rotterdamsebaan en aanverwante infrastructuur mogelijk maakt. Eventuele nieuwe initiatieven en/of verandering van bouwhoogten dienen in een mogelijk toekomstig bestemmingsplan te worden vastgelegd. Inmiddels is gestart met het actualiseren van dit bestemmingsplan en van de opmerking wordt in dat verband kennisgenomen.

Zienswijze 33 – Fietsersbond Haagse regio

1. *In deze zienswijze beperkt de indiener van de zienswijze zich tot de “reactie op de ingediende zienswijze van augustus 2012”. (zienswijze 1). In reactie 4 wordt ingegaan op de T-kruisingen op de Binckhorstlaan. Fijn dat er tweerichtingsfietspaden komen. Een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer — vanuit de richting Neherkade/Mercuriusweg naar het rustige gedeelte van de Mercuriusweg en het tweerichtingsfietspad aan de overzijde van de Binckhorstlaan — blijft echter gewenst, bij voorkeur in de vorm van een tunnel. De doorstroming van het autoverkeer wordt er door verbeterd en de fietsers worden minder lang geconfronteerd met uitlaatgassen. De Maanweg zal in principe minder autoverkeer te verwerken krijgen. Er ontstaat dan ruimte om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Daar is grote behoefte aan, te meer, omdat er nog veel woon-werk autoverkeer van de Binckhorst en de Laakhaven met bestemming Zoetermeer gebruik zal maken van de Maanweg.*

Reactie 1

Ten aanzien van de ongelijkvloerse kruising wordt opgemerkt dat er in het ontwerp een doorgaande fietsroute tussen de Mercuriusweg en de Regulusweg mogelijk is zonder de hoofdstroom van het autoverkeer te hoeven kruisen. In het ontwerp is een tweerichtingfietspad aan de Trekvlietzijde van de Binkhorstlaan opgenomen. Via dit fietspad en oversteek van de rustiger rijbanen bij de Binckhorstlaan Zuid (bijvoorbeeld bij de Zonweg) kunnen fietsers, zonder grote hinder door het autoverkeer, via deze route rijden.

Op de Maanweg neemt het verkeersaanbod na aanleg van de Rotterdamsebaan fors af. Een volledige herinrichting van de Maanweg maakt echter geen onderdeel uit van de scope van de Rotterdamsebaan.

Zienswijze 34 – Köhler Autoverhuur BV

1. *Het bestaansrecht van het bedrijf wordt op deze locatie gevormd door de attentiewaarde vanwege de ligging direct aan de Binckhorstlaan, de goede bereikbaarheid vanuit alle delen van de stad en de uitstekende parkeervoorzieningen. Als gevolg van de uitvoering van het bestemmingsplan, ofwel de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal het bestaansrecht voor dit bedrijf komen te vervallen…De gemeente zal gedurende een langere periode het voorterrein, welke als een van de belangrijkste parkeervoorzieningen van het bedrijf kan worden aangemerkt, opengraven voor het verleggen van kabels en leidingen. Deze werkzaamheden zullen medio 2015 plaatsvinden. Vervolgens zal in 2016 de Binckhorstlaan worden afgesloten, zodat het leeuwendeel van de klanten, welke uit het centrum en Den Haag-Zuid komt, het bedrijf via de Binckhorstlaan niet meer kunnen bereiken. Uiteindelijk zal de zichtlocatie van Köhler vanaf de Binckhorstlaan ook verdwijnen, de Rotterdamsebaan komt immers bij de Zonweg weer op maaiveldniveau. Er is bij dit bestemmingsplan onvoldoende belangenafweging gemaakt tussen het bewaken van kosten voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en de belangen van indiener van de zienswijze om indien nodig het bedrijf te verplaatsen naar een andere locatie.*

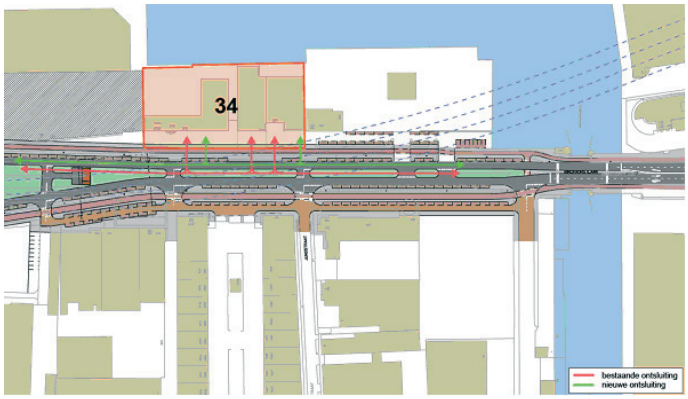
Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden”.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

In de bouwfase waarin de Binckhorstlaan-Zuid wordt afgesloten is het perceel van de indiener bereikbaar vanaf de Maanweg en het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan. Daarnaast wordt de mogelijkheid van een ontsluiting vanaf de Zonweg achter het werkterrein langs onderzocht. Tijdens het verleggen van kabels en leidingen zal op een terrein in een tijdelijke parkeervoorziening worden voorzien.

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I ‘De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst’ en navolgende figuur specifiek ten aanzien van perceel van indiener. Hoewel de functie van de Binckhorstlaan als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur verandert, blijft de Binckhorstlaan-Zuid een belangrijke functie houden voor het verkeer van en naar de Binckhorst, Voorburg-West en Rijswijk. De visie van de gemeente op de Binckhorstlaan als boulevard en zichtlocatie ondersteunt dit. De locatie van het pand langs het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan blijft dan ook een goede zichtlocatie en met goede bereikbaarheid.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

2. *Voor wat betreft de bereikbaarheid tijdens de uitvoerende werkzaamheden is altijd door de gemeente beloofd dat er voor alle zittende bedrijven naar een goede oplossing zal worden gezocht. Tijdens de laatste informatieavond is aan de ondernemers een Bereikbaarheidsplan in het vooruitzicht gesteld. Dit Bereikbaarheidsplan is nog niet gereed. Het is voor Köhler onacceptabel dat besluitvorming over het bestemmingsplan plaatsvindt voordat het Bereikbaarheidsplan gereed is.*

Reactie 2

In deel I “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden” is dit Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

Zienswijze 35 – Dhr. J.C. Verboon

1. *De locatie van Verboon is gelegen binnen het thans vigerende bestemmingsplan Vlietzone, vastgesteld op 22 december 2011 en heeft gedeeltelijk een agrarische bestemming en gedeeltelijk een recreatieve bestemming. Op het agrarische gedeelte bevindt zich de woning met toebehoren van Verboon, een paardenrijbak alsmede een kleinschalig bedrijventerrein, deels in eigen gebruik en deels verhuurd aan derden. Omdat dit gedeelte geen deel uitmaakt van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan, gaat Verboon er vanuit dat de huidige bestemming en gebruik van kracht blijft.*

Reactie 1
Voor zover de gronden niet zijn gelegen in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan blijft de Beheersverordening Vlietzone vigerend. Daarmee blijft de bestemming vanuit de Beheersverordening Vlietzone van kracht ter plaatse van de woning en de andere delen die niet opgenomen zijn in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

2. *Het achterste gedeelte is thans nog als weiland in gebruik en maakt deels wel onderdeel uit van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Dit betekent niet dat het bestemmingsplan Rotterdamsebaan geen gevolgen zal hebben voor het agrarische gedeelte wat buiten het bestemmingsplan is gelaten. Aan het direct naastgelegen gedeelte van het golfterrein aan de noordoostzijde van het perceel van Verboon is een Verkeersverblijfgebied I-bestemming toegekend, welke op grond van "WRO-zonewijzigingsgebied- I" in de toekomst gewijzigd kan worden in een sportbestemming. Verboon maakt bezwaar tegen deze voorgenomen verkeersbestemming, alsmede tegen de mogelijk toekomstige sportbestemming en verzoekt uw gemeenteraad na realisatie van de Rotterdamsebaan dit gebied een specifieke golf-bestemming te geven, zulks om verdere inperking van het woongenot van Verboon te voorkomen. Op een deel van het achterste gedeelte van het perceel van Verboon (R-1) is de Rotterdamsebaan geprojecteerd. Door de aanleg hiervan wordt niet alleen de huidige bestemming teniet gedaan, maar ook een eventuele toekomstige bestemmingsmogelijkheden die aan zouden kunnen sluiten op het bestaande bedrijventerrein aan de Laan van 's-Gravenmade.*

Reactie 2
Tijdelijke bepalingen zijn mogelijk voor bestemmingen, maar gelden voor slechts 5 jaar. Omdat de planning erop is gericht om dit bestemmingsplan in 2013 wordt vast te stellen en de Rotterdamsebaan pas in 2019 open kan worden gesteld, is deze termijn wellicht te kort. Vandaar dat gekozen is voor een wijzigingsbevoegdheid in dezelfde bestemming als de rest van de Golfbaan Leeuwenbergh. Deze gronden worden tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan gehuurd van de Golfbaan Leeuwenbergh en na realisatie van de Rotterdamsebaan weer onderdeel van het golfterrein. Hiertoe worden privaatrechterlijke afspraken met de golfbaan gemaakt.

Toekomstige bestemmingsplanmogelijkheden die aansluiten op het bestaande bedrijventerrein aan de Laan van 's-Gravenmade zijn in dit bestemmingsplan niet aan de orde. In dit plan worden alleen de Rotterdamsebaan en bijbehorende elementen mogelijk gemaakt. Zie verder reactie 3.

3. *Een van de uitgangspunten uit het bestemmingsplan is dat de Rotterdamsebaan op de minst bezwaarlijke wijze voor de eigenaars en omgeving wordt gerealiseerd met een zo smal mogelijk technisch profiel en aansluiting op de bestaande omgeving (zie Toelichting, hoofdstuk 5.5. blz. 117). Dit is in het geval van de indiener van de zienswijze niet gebeurd; op de overblijvende gronden na aanleg van de Rotterdamsebaan is in de toekomst eveneens een verkeers- en verblijfsbestemming toegekend en is de bestemming "WS-WK" verbreed én verplaatst, hetgeen betekent dat in de toekomst hier geen gebouwen en/of bouwwerken kunnen worden gerealiseerd. Indiener van de zienswijze is het hiermee oneens en verzoekt uw gemeenteraad voor dit gedeelte een wijzigingsbevoegdheid op te nemen, zodat na realisatie van de Rotterdamsebaan deze gronden weer kunnen worden terugbestemd tot Intensieve recreatie (R-1) of mogelijk in de toekomst kunnen worden bestemd ten behoeve van bijvoorbeeld een (hoogwaardig) bedrijventerrein. Het verzoek tot het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid geldt ook ten aanzien van de "reststrook" op dit gedeelte, thans nog bestemd t.b.v. recreatie (R), zulks met onder andere de mogelijkheid om de thans geprojecteerde weg vanaf de Laan van 's-Gravenmade (aangeduid met VStt) in de toekomst, indien nodig efficiënter aan te leggen.*

Reactie 3
Op de genoemde locatie is de gemeente voornemens het werkterrein ten behoeve van de aanleg voor de Rotterdamsebaan te vestigen. In verband met de ontoereikendheid van een tijdelijke bepaling (zie ook reactie 2) is ervoor gekozen deze bestemmingswijziging op te nemen. Na de bouw van de Rotterdamsebaan vindt op deze gronden de compensatie van het parkeerterrein van Drievliet plaats. In ieder geval ligt een voortzetting van het huidig gebruik (en bestemming) niet voor de hand, aangezien de gronden afgesneden zullen zijn van de rest van het perceel. Om die reden is een wijzigingsbevoegdheid derhalve ten behoeve van indiener niet aan de orde. Er hebben reeds gesprekken plaatsgevonden omtrent verwerving van deze gronden. Deze gesprekken zullen in de komende periode worden voortgezet.

De reststrook, die nu nog de bestemming 'R' heeft tussen de Rotterdamsebaan en het Verkeer-Verblijfsgebied (werkterrein) is een omissie en zal ook als Verkeer-Verblijfsgebied 1 worden bestemd. Teneinde in de definitieve situatie de gronden te gebruiken en ter compensatie van het parkeerterrein van Drievliet wordt de functieaanduiding (p) opgenomen.

Voorstel
- Wijziging op de digitale verbeelding (plankaart) 'reststrook met de bestemming Recreatie (R) naar Verkeer – Verblijfsgebied 1 (V-VB1) en opname van de functie aanduiding parkeerterrein (p).

4. *Zoals het er nu naar uitziet, krijgt het gemeentebestuur een onteigeningstitel om de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken, hetgeen betekent dat de indiener van de zienwijze gedwongen zal worden een deel van zijn gronden te verkopen. Niet alleen tegen de onteigening van deze gronden zal de indiener van de zienswijze zich verzetten, maar vooral tegen de gedwongen verkoop van de percelen welke niet direct nodig zijn voor de aanleg van de Rotterdamsebaan. Op grond van de toekomstige*

Verkeersverblijfbestemming van de overblijvende percelen zouden deze percelen bijvoorbeeld kunnen worden toebedeeld aan Drievliet ten behoeve van de door haar gewenste uitbreiding van het parkeerterrein, wat natuurlijk geen basis is om gronden te onteigenen.

Reactie 4

De gronden zijn in de eerste plaats nodig als werkterrein voor de realisatie van de Rotterdamsebaan. Na afronding van de werkzaamheden zijn de gronden nodig ter compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen van Drievliet als gevolg van het realiseren van een deel van de Rotterdamsebaan over het huidige parkeerterrein van Drievliet. Er heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar compensatiemogelijkheden voor het verlies aan parkeerplaatsen van Drievliet. De in het bestemmingsplan opgenomen locatie is daarbij – onder meer in overleg met de provincie Zuid-Holland en Drievliet – voor aangewezen. Aangezien Familiepark Drievliet een belangrijke toeristische attractie voor Den Haag en omgeving betreft, en voldoende parkeerplaatsen essentieel zijn voor een gezonde exploitatie, is een publiek belang gemoeid met aankoop van de gronden. Zo mogelijk verwerft de gemeente de gronden op minnelijke wijze van indiener van de zienswijze. Indien minnelijke verwerving geen optie is, zal de gemeente tot onteigening overgaan.

Zienswijze 36 – Contentus BV

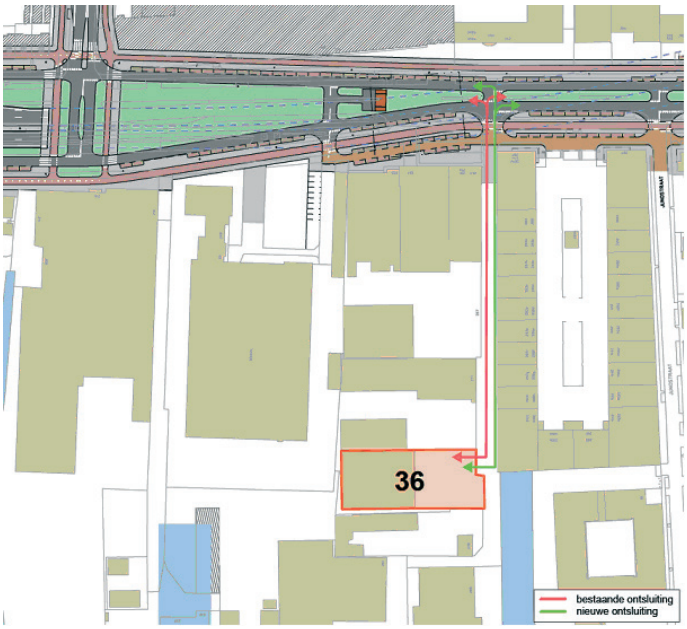
1. *Mede namens huurder spreekt de indiener van de zienswijze zijn grote zorgen uit over de bereikbaarheid van het perceel gedurende de langdurige uitvoeringstermijn van het werk. Het perceel is thans alleen bereikbaar via de Binckhorstlaan waaronder het tracé zal worden aangelegd. Uit bestudering van de stukken is mij niet gebleken op welke wijze de Gemeente Den Haag garant staat voor een onbelemmerde bereikbaarheid voor klanten, leveranciers en personeel van de houthandel gedurende de gehele aanlegperiode. En mocht er gedurende een overzienbare termijn daadwerkelijk sprake zijn van een verminderde bereikbaarheid, is de vraag op welke wijze de daaruit voortvloeiende schade door de Gemeente Den Haag zal worden vergoed. De voor de huurder optredende schade zal ondermeer bestaan uit omzetderving, welke afhankelijk van de duur tot blijvend klantenverlies kan leiden, omrijschade, beschadiging van geleverde materialen e.d.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie” en bijlage IV. De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

Tijdens de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan zuid zullen de daar aanwezige bedrijven te allen tijde aangesloten zijn op een (al dan niet tijdelijke) (parallel)weg, zodat de bereikbaarheid gegarandeerd is. Via deze tijdelijke weg is het perceel van de indiener bereikbaar vanaf de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan. Daarvandaan wordt via de centrumring op het lokale wegennet aangesloten en via de Binckhorstlaan-Spoorboogweg op het rijkswegennet.

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I ‘De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst’ en navolgende figuur specifiek ten aanzien van perceel van indiener. Het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Zonweg krijgt door de aanleg van de Rotterdamsebaan een andere functie. De Rotterdamsebaan wordt de primaire hoofdweg. Parallel aan de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorstlaan op maaiveld doorgezet met een stelsel van rijbanen voor bestemmingsverkeer en vrijliggende fietspaden. De diverse panden langs de Binckhorstlaan worden via deze wegvakken op maaiveld ontsloten. Dit betekent dat het bedrijf van de indiener in de eindsituatie direct bereikbaar is vanaf de Binckhorstlaan. De bereikbaarheid vanaf de centrumring en de Maanweg/A12 is ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Vanuit de Rotterdamsebaan is het bedrijf bereikbaar door gebruik te maken van de speciale keermogelijkheid op de Binckhorstlaan-noord.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Voor de beantwoording van de vraag aangaande schadevergoeding door verminderde bereikbaarheid wordt verwezen naar deel I 'Planschade en Nadeelcompensatie'.

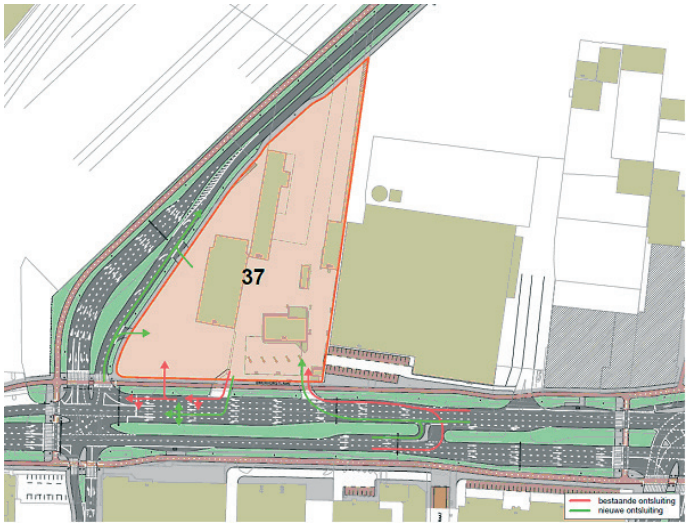
Zienswijze 37 – B. Kerkhof & Zn. BV en Autoschadebedrijf Van Vreden Binckhorst BV

1. *Indiener geeft aan dat het voor het bedrijf van Van Vreden van het grootste belang is dat zij zo goed mogelijk bereikbaar blijven voor bezoekend en vertrekkend verkeer. Het betreft dan niet alleen klanten van onze bedrijven maar ook leveranciers, hulpdiensten en voertuigen van ter plaatse werkzame personen. Over de bereikbaarheid van de percelen heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Wel heeft de gemeente een Voorlopig ontwerp d.d. 11 juni 2013, Documentnummer 95016744-BINCK-VER-VO-009 gepresenteerd waarop is aangegeven dat de bedrijven/percelen in de toekomst bereikbaar worden.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden". Het uitgangspunt is dat alle bedrijven aan de Binckhorstlaan tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan bereikbaar blijven. Vanaf de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan zuid is de Binckhorstlaan Noord via de Spoorboogweg-Regulusweg aangesloten op het rijkswegennet.

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en specifiek navolgende figuur voor de bereikbaarheid van de percelen van indiener. In de huidige situatie zijn het Shell-tankstation en het naastgelegen bedrijf Van Vreden uitsluitend vanuit de oostelijke rijbaan van de Binckhorstlaan bereikbaar. Er zijn doorsteken in de middenberm, waardoor verkeer vanuit het centrum verderop op de Binckhorstlaan dient te keren en vervolgens terug dient te rijden naar het tankstation. In de plansituatie verandert dit niet. Door de aanleg en functie van de Spoorboogweg zal verkeer tussen de centrumring/Neherkade en de A12 / Voorburg langs de betreffende percelen gaan rijden. Via doorsteken in de middenberm blijft de bereikbaarheid uit alle richtingen dus gegarandeerd.



Figuur: Bestaande en nieuwe bereikbaarheid

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

2. *Het gemeentebestuur heeft toegezegd dat er in augustus gewerkt zal worden aan een bereikbaarheidsplan voor de ter plaatse gevestigde bedrijven. Over de inhoud van dit plan konden nu door het gemeentebestuur nog geen toezeggingen worden gedaan laat staan inzichten gegeven. Indiener van de zienswijze meent dan ook dat de gemeenteraad te snel wordt gevraagd om dit bestemmingsplan vast te stellen. Indiener van de zienswijze meent dat er pas sprake kan zijn van definitieve vaststelling van een bestemmingsplan nadat het bereikbaarheidsplan met ons is besproken en door ons akkoord is bevonden. De bereikbaarheid is voor ons zo belangrijk dat dat punt eerst duidelijk moet worden voordat we over andere punten kunnen gaan praten.*

Reactie 2
In bijlage IV "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" is de bereikbaarheid tijdens de realisatie per kwadrant en per jaar uiteengezet. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren. De betrokken bedrijven worden daarnaast voortdurend geïnformeerd.

3. *In het bestemmingsplan moet absoluut duidelijk zijn hoe de schade wordt geregeld die bij ons ontstaat als gevolg van deze wijze van bestemmen en de uitvoering van het bestemmingsplan. Zonder dat dat afdoende is geregeld is het niet juist dat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt.*

Reactie 3
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar deel I 'Planschade en Nadeelcompensatie'.

4. *Volgens het Voorlopig ontwerp zouden wij aan de voorkant 2 meter van ons terrein verliezen. Dat is nu juist het gedeelte waar ons prijzenbord staat. Voor de locatie daarvan moet een oplossing worden gevonden anders mag het zo niet bestemd worden.*

Reactie 4
Voor het prijzenbord moet inderdaad in overleg met eigenaar een andere locatie gevonden worden.

5. *Omdat wij aan de achterzijde een gedeelte van ons perceel verliezen moet de indiener van de zienswijze in staat worden gesteld dat te compenseren. Graag zouden wij komen te beschikken over een uitrit aan de achterzijde van ons perceel op de nieuwe Spoorboogweg zodat we ook aan de achterzijde ontsloten zijn. Indiener van de zienswijze meent dat dit niet ten koste gaat van de functie van de Spoorboogweg als wijkontsluitingsweg omdat de afrit zodanig gemaakt kan worden dat die voldoende lang is en daardoor niet tot vertragingen dan wel opstoppingen op het tracé van de toekomstige Spoorboogweg zelf leidt. Het zal duidelijk zijn dat een aan te leggen uitrit niet direct achter de huidige wasstraat moet worden geprojecteerd.*

Reactie 5
De gemeente heeft de voor de Spoorboogweg benodigde gronden verworven en hoeft indiener niet aanvullend te compenseren. Wel is voorzien in een (halve) aansluiting op de Spoorboogweg.

6. *Voor wat betreft de uitritsituatie voor Van Vreden, Binckhostlaan 50, en voor Binckhorstlaan 120 (voormalig Van Gend en Loos, voormalig "Leef") is aangegeven dat dit over het terrein van de indiener van de zienswijze moet plaatsvinden. Deze oplossing wordt niet juist geacht. Het is toch wel vreemd dat de gemeente eenvoudigweg kan beslissen dat de bestaande uitritsituatie maar moet verdwijnen en dan de oplossing gezocht moet worden over het terrein van iemand anders. De parkeersituatie en de uitrit van het oude Leeftrendgebouw en van Van Vreden moet derhalve zoveel mogelijk gehandhaafd blijven zoals die nu is.*

Door de bijzondere wijze van indeling en het doorsnijden van onze gronden met de Spoorboogweg en door de gekozen uitritoplossing nemen de exploitatiemogelijkheden van het terrein Binckhorstlaan 50 waar zich ook het bedrijf van Van Vreden bevindt onevenredig af. Dit terrein is gelegen aan de Binckhorstlaan op een uitstekende zichtlocatie. Door de voorgenomen wijze van indeling kunnen de indieners van de zienswijzen dit terrein evenwel niet meer bij het tankstation trekken ofschoon het ons eigendom is, om bijvoorbeeld onze brandstofverkoopactiviteiten uit te breiden. Een oplossing is er derhalve alleen maar indien de bestaande uitrit voor Van Vreden blijft gehandhaafd.

Reactie 6
De huidige uitrit van het terrein Van Vreden is in de plansituatie gelegen op ca. 5 meter voor de stopstreep van de kruising. Een uitrit op deze plek is niet toegestaan. Zeker niet vanwege het belang van het nieuwe kruispunt in de stedelijke wegenstructuur. In het concept Voorlopig Ontwerp was voorgesteld om de erftoegang van Binckhorstlaan 50, 100 en 120 te combineren. Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerp voor de Binckhorstlaan-Noord op dit punt aangepast. Hoewel toevoegen van erfontsluitingen direct op een stedelijke hoofdweg ongewenst is een ontsluiting via de Spoorboogweg de enige mogelijkheid om voor het perceel Binckhorstlaan 50 een eigen ontsluiting te maken. Het perceel van Van Vreden krijgt een inrit (rechts in) en een uitrit (rechts uit) op de Spoorboogweg. Voor Binckhorstlaan 100 wordt voorzien in een in- en uitrit, vergelijkbaar met de bestaande situatie.

De ontsluiting van het parkeerterrein op het terrein van Binckhorstlaan 120 is afgekoppeld van het terrein van Binckhorstlaan 100. Als alternatief wordt een rijloper langs de gevel voorgesteld, naast het trottoir naar de erfontsluiting aan de andere zijde van het perceel.

7. *Een extra argument voor het handhaven van de bestaande goede uitrit voor Van Vreden is er in te vinden dat bij Van Vreden regelmatig (beschadigde) auto's worden opgehaald of gebracht door vrachtwagencombinaties met opleggers. Deze vrachtwagens hebben de normale thans aanwezige oprit nodig. De voorgestelde oplossing voldoet niet omdat er daardoor een gevaarlijke situatie ontstaat door de menging van het vertrekkende verkeer van ons en het oprijdende en vertrekkende verkeer van Van Vreden.*

Reactie 7
Zie reactie 6

Zienswijze 38 – Stichting Meyvliet, mede namens de Buitenplaatsen Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord

De Stichting Meyvliet spreekt, mede namens de buitenplaatsen Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord, zijn waardering uit voor de keuze voor de verlengde tunnel (300+ variant). Het ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan gaat onder het mom van conserverend beleid voorbij aan het wenkend perspectief voor de Vlietzone en beperkt zich tot de vermelde grootschalige, infrastructurele ingrepen. De stichting Meyvliet c.s. hebben daartoe met hulp van bureau Bosch-Slabbers een detailvisie ontwikkeld: "Tussen Trekvliet en Rotterdamsebaan", welke als bijlage bij de zienswijze is gevoegd. Onder verwijzing naar en gebaseerd op deze visie verzoekt de indiener de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan op de volgende punten aan te passen, dan wel nadere aanvullende maatregelen te nemen:

De Trekvliet: de Jan Thijssenweg/Westvlietweg tussen Hoornbrug en de Oude Tolbrug bij Dorrepaal

1. *Voor de Jan Thijssenweg/Westvlietweg tussen Hoornbrug en de Oude Tolbrug bij Dorrepaal de bestemming te wijzigen van V-STT naar V-VS (of bestemming V-VS1 toe te voegen), in de voorschriften een 30 km/uur-erfontsluitingsfunctie, conform CROW ETW type II standaard vast te stellen en de daarbij behorende verkeersmaatregelen uit te voeren.*

Reactie 1
De Jan Thijssenweg maakt onderdeel uit van de hoofdroutes voor de hulpdiensten en kan om die reden niet als 30 km/uur gebied worden aangewezen en ingericht. Daarnaast is de Jan Thijssenweg een route voor het verkeer van en naar de aanliggende woon- en bedrijvengebieden en kan daarmee niet als verblijfsstraat worden aangemerkt.

2. *De brug over de Molensloot te vervangen door een verhoogde boogbrug.*

Reactie 2
Deze zienswijze gaat vergezeld van een detailvisie voor de inpassing van de Rotterdamsebaan alsmede de inrichting van de Vlietzone tussen de Rotterdamsebaan enerzijds en de buitenplaats Vredenoord anderzijds. Deze visie heeft bepaalde uitgangspunten welke terugkomen in de zienswijze. In meerdere zienswijzen komt, weliswaar op verschillende wijze, de vraag naar een anders vormgegeven inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone terug. De inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone is zorgvuldig ontworpen, met inachtneming van het conserverende karakter van het bestemmingsplan ten aanzien van gronden/bestemmingen die niet direct door de Rotterdamsebaan aangetast worden. In deel I 'Inpassing in de Vlietzone' wordt hier nader op ingegaan. De detailvisie bij de zienswijze is in hoofdzaak gericht zijn op maatregelen die niet tot de scope van de Rotterdamsebaan behoren en ook niet op grond van de uitkomsten van het MER noodzakelijk worden geacht. Bovendien gaat de detailvisie uit van een andersoortige vormgeving die niet is gebaseerd op het eerder vastgestelde uitgangspunt van een verkavelingspatroon van het historische polderlandschap maar op de zogenaamde landschapsstijl. Voorgestelde wijziging wordt daarom niet meegenomen in het Voorlopig Ontwerp van de Rotterdamsebaan.

3. *In overleg met de buurgemeenten de Jan Thijssenweg/Westvlietweg tussen Hoornbrug en de Oude Tolbrug bij Dorrepaal in lijn met de erfontsluitingsfunctie opnieuw in te richten, waarbij het jaagpad als voetpad terugkeert.*

Reactie 3
Zie reactie 1. Daarnaast is de Jan Thijssenweg geen onderdeel van de scope van het project Rotterdamsebaan en staat de inrichting daarvan niet ter discussie.

4. *De wandel- en fietsroute langs de Vliet aan te laten sluiten op en de mogelijkheden voor meerdere, alternatieve fiets- en wandelroutes in het beoogde Vlietpark verder uit te werken en daarmee ook rondgaande routes mogelijk te maken.*

Reactie 4
De scope van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan is beperkt tot de inpassing van deze nieuwe verbinding. De in de zienswijze genoemde elementen worden daarin niet meegenomen.

Het Vlietpark: het open weidegebied tussen buitenplaats Vredenoord en de Rotterdamsebaan:

5. *in het bestemmingsplan opnemen dat de inpassingswerkzaamheden van de Rotterdamsebaan een polderparkaanleg van het weidegebied moeten beogen;*

Reactie 5
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 4.

6. *De bestemming van het weidegebied te wijzigen in park,*

Reactie 6
In het ontwerp-bestemmingsplan zijn alleen de gronden en functies in de Vlietzone opgenomen waar sprake is van een wijziging door de Rotterdamsebaan. Gronden en functies waar dit niet het geval is, zijn buiten dit plan gehouden, omdat hier reeds een actueel planologisch regime voor geldt: de Beheersverordening 2011. De bestemming van de weideterreinen in de Vlietzone is 'Agrarisch', omdat deze bestemming ook als zodanig in de Beheersverordening is gegeven.

Inpassing uitbreiding van Drievliet
De visie van de stichting Meyvliet c.s. geeft aan dat in het geval van een langjarige inpassing van Drievliet in de Vlietzone er een aantal belangrijke aandachtspunten zijn die in het kader van een integrale aanpak voor Drievliet aan de orde moeten komen, te weten:

7. *Wijziging route trekfiets-tracé rechtdoor bij de Nieuwe Tolbrug uit het zicht van de zichtlijn Hoekenburg over de eigen weg van Drievliet;*

Reactie 7
Het project Trekfietstracé valt buiten de scope van de Rotterdamsebaan. De route wordt in dit bestemmingsplan dan ook niet vastgelegd.

8. *Wandelroute tussen Drievliet en Vredenoord door naar het park op het weidegebied;*

Reactie 8
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 4.

9. Afschermen van de grote achtbaan in aansluiting op park Vredenoord;

Reactie 9
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 4.

10. Verplaatsen van (overlast veroorzakende) attracties uit het oudste deel van Drievliet (voorzijde bij de Vliet) en het eventueel herontwikkelen van dit deel, zodat het gave ensemble van buitenplaatsen langs de Vliet van Hoornwijck tot Dorrepaal compleet wordt gemaakt.

Reactie 10
De ontwikkeling en/of herstructurering van Drievliet is niet aan de orde in dit bestemmingsplan. De gevraagde verzoeken vallen derhalve buiten de scope van de Rotterdamsebaan.

Uiteraard wordt beseft dat het huidige ontwerp Bestemmingsplan beoogt alleen de Rotterdamsebaan te realiseren, Echter, gelet op het grote belang voor de Vlietzone en de vele mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering bij een integrale behandeling van de inpassing van Drievliet is het ontwerpbestemmingsplan de Rotterdamsebaan niet de juiste plaats om een driemaal groter dan huidig terrein voor parkeren ten behoeve van Drievliet te bestemmen en daarmee de weg vrij te maken voor een uitbreiding van circa 1,5 ha ten behoeve van grootschalige attracties. De indiener verzoekt de gemeenteraad daarom het volgende:

11. De locatie met bestemming V-VB1 tussen 's-Gravenmade en de Rotterdamsebaan te verkleinen, zodat het totaal beschikbare oppervlak voor Drievliet ongewijzigd blijft.

Reactie 11
De locatie met bestemming V-VB1 zal in eerste instantie gebruikt worden als werkterrein. Voor de compensatie van het parkeerterrein wordt met Drievliet gesproken over het aantal benodigde parkeerplaatsen, maar ook de wijze van inpassing. Bij een groene inpassing, hetgeen wordt nagestreefd, is meer ruimte benodigd dan een traditioneel parkeerterrein. Anders dan in de zienswijze wordt aangegeven, zal met het toekennen van het terrein voor parkeerplaatsen, de bebouwingsmogelijkheden van Drievliet niet worden uitgebreid ten opzichte van de bestaande mogelijkheden. Op het achterterrein (compensatie parkeren) zijn attracties ook niet toegestaan.

12. Voor de parkeerbestemming duidelijke gebruiks- en kwaliteitsvoorschriften op te nemen, zoals het maximum aantal parkeerplaatsen, (groene) afwerking en inrichting.

Reactie 12
In een private overeenkomst met Drievliet zullen hierover afspraken worden gemaakt.

13. Het strijdige gebruik als opslag- en bouwketenterrein van het gebied tussen Drievliet en Vredenoord achter de benzinepomp, met als huidige bestemming recreatief groen, maar anderszins in gebruik, te beëindigen en in overleg te treden met de provincie Zuid-Holland voor aanmerking van dit gebied als onderdeel van het blikveld van de buitenplaats Vredenoord.

Reactie 13
Deze zienswijze is niet relevant voor het bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

14. Heroverweging van de bestemming tot werkterrein In het landgoedbiotoop van de buitenplaats Zeerust, waarbij alsnog de vereisten van de Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland in acht worden genomen.

Reactie 14
De landgoedbiotoop van Zeerust wordt niet aangetast door het tijdelijke werkterrein in de Vlietzone. De aangegeven vereisten uit de Verordening Ruimte zijn hierbij in acht genomen. Dit werkterrein is nodig om een bouwschacht te kunnen maken voor de boortunnel. Dit is niet op een andere locatie mogelijk. De grootte van het werkterrein wordt zo klein mogelijk gehouden in overleg met het te kiezen bouwconsortium. De maximale grenzen zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

15. In het geval de heroverweging leidt tot handhaving van de bestemming tot werkterrein in het bestemmingsplan zekerheid te verschaffen dat het tijdelijke werkterrein op de golfbaan gelegen in het landgoedbiotoop van de buitenplaats Zeerust, na aanleg van de Rotterdamsebaan weer tot golfbaan wordt bestemd.

Reactie 15
Tijdelijke bepalingen zijn mogelijk voor bestemmingen, maar gelden voor slechts 5 jaar. Omdat dit bestemmingsplan volgens planning in 2013 wordt vastgesteld en de Rotterdamsebaan pas in 2019 open kan worden gesteld, is deze termijn wellicht te kort. Vandaar dat gekozen is voor een wijzigingsbevoegdheid. Overigens zijn de gesprekken met de golfvereniging erop gericht dat deze gronden in hun oorspronkelijke functie worden hersteld na 2019.

16. De in het bestemmingsplan opgenomen W-CH (Waarde — Cultuurhistorie) bestemming op de kaart vermelden ter plaatse van de landgoedbiotopen Vredenoord, Hoekenburg en Zeerust (zichtlijnen en blikveld), zoals vastgesteld in de Verordening Ruimte door de Provincie Zuid-Holland. Tevens de betreffende bepalingen uit de Verordening Ruimte in het bestemmingsplan over te nemen.

Reactie 16
Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar reactie 6. De landgoederen zelf vallen buiten het bestemmingsplan en vallen onder het regime van de Beheersverordening Vlietzone.

17. Het gemeentebestuur te verzoeken een totaalvisie voor de Inpassing van Drievliet op te stellen, waarin onder andere de in de zienswijze vermelde aandachtspuntenpunten in overleg met Drievliet worden uitgewerkt.

Reactie 17
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 2.

18. *Op basis van deze visie een modern bestemmingplan voor Drievliet als geheel op te stellen, waarin, zoals bij andere pretparken gebruikelijk, ook aandacht is voor:*
    - *Gebruiksvoorschriften, onder andere openingstijden,*
    - *Afwerkings- en inrichtingsvoorschriften, onder andere windsingels en groenvoorzieningen*
    - *Hoogte voorschriften,*
    - *Hinderwetaspecten zoals overlast beperkende maatregelen, onder andere geluidsnormen.*

Reactie 18
De gestelde wensen vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan. Drievliet is reeds opgenomen in de actuele Beheersverordening Vlietzone, zie ook reactie 2 en 6.

Zienswijze 39 – Dyckerhoff Basal Betonmortel BV

In eerdere plannen van de gemeente Den Haag voor het gebied Binckhorst was nog voorzien in het wegbestemmen van de betonmortelcentrale. Het doet Basal in zoverre dan ook deugd dat in het thans voorliggende bestemmingsplan Rotterdamsebaan tegen de achtergrond van de aanleg van de betreffende weg, sprake is van een positieve bestemming van het terrein van de betonmortelcentrale.

Ten aanzien van de toelichting brengt Basal de volgende zienswijzen in:

1. *In het algemeen is in de toelichting weinig aandacht besteed aan de functie van de Rotterdamsebaan binnen het plangebied van de gehele Binckhorst en het effect dat de Rotterdamsebaan heeft op de bestaande aan- en afvoerbewegingen van de Binckhorst zelf. De aandacht in de toelichting gaat met name uit naar de rol van de Rotterdamsebaan als oplossing voor het stedelijke verkeersvraagstuk van Den Haag als geheel. Dit heeft tot gevolg dat de Rotterdamsebaan eigenlijk "los is geweekt" van de ruimtelijke omgeving ter plaatse van m.n. de Binckhorstlaan. Dit is een gemis, omdat nu geenszins in beeld wordt gebracht wat het effect van de bebouwing en de herstructurering van het aanliggende wegennet is voor de Binckhorst.*

Reactie 1
De Rotterdamsebaan is ingepast in de bestaande omgeving in de Binckhorst. Deze bestaande omgeving is beschreven in hoofdstuk twee van het bestemmingsplan. In het kader van het ontwerp is gekeken naar een zo zorgvuldig mogelijke inpassing van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst, zonder de functionaliteit van de weg aan te passen. Daarnaast zijn vanuit het MER milieu en verkeersaspecten beschouwd die input hebben gegeven aan het bestemmingsplan en het Voorlopig Ontwerp. Aan het Voorlopig Ontwerp heeft ook een inpassingvisie ten grondslag gelegen. Tevens zal een architectuurvisie opgesteld worden bij het Voorlopig Ontwerp dat hieraan invulling geeft.

2. *Vanuit het perspectief van Basal wordt een paragraaf gemist waarin ingegaan wordt op de problematiek van de aanleg en het bestaan van een tunnelbuis, onder het bedrijfsterrein en de planologische afwegingen die daaromtrent zijn gemaakt. Een toelichtende tekst — die vervolgens de regels ondersteunt — waaruit blijkt waarom het planologisch en ruimtelijk aanvaardbaar is om het bedrijfsterrein in zoverre een onder- en bovengrondse "dubbelbestemming" te geven, is op zijn plaats. Tevens is enige aandacht voor de ruimtelijke impact van de tunnelmond ter plaatse van de Binckhorstlaan in relatie tot Basal en de andere direct daarom liggende bedrijven geen overbodige luxe.*

Reactie 2
In het MER Rotterdamsebaan is ingegaan op de effecten van de aanleg van de tunnel. Dit is in uitgebreidere vorm terug te vinden in het Achtergrondrapport Zettingen. Daarnaast is in het MER en het bestemmingsplan aandacht gegeven aan de effecten ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid en grondwater nabij de tunnelmond en de effecten hiervan op de aanwezige bebouwing. Ter hoogte van Basal zijn geen significante effecten van de tunnelmond ten aanzien van deze milieuaspecten aanwezig.

3. *Opvallend is verder dat de paragrafen 3.3.2 tot en met 3.3.4 in belangrijke mate teruggrijpen op het gedachtengoed en de (master) planvorming die ten grondslag lagen aan het ontwerpbestemmingsplan Nieuw Binckhorst (2008) en de opvolger Nieuw Binckhorst (Zuid). Om een begin te kunnen maken met de realisatie van de "transformatie" diende o.a. de betonmortelcentrale te worden uitgeplaatst. Zulks is tot dusverre nimmer een haalbare opgave gebleken. Daarenboven heeft de recessie aangetoond dat de plannen sowieso niet uitvoerbaar waren en zijn. Basal verwijst in deze uitdrukkelijk naar de zienswijzen die ter zake zijn ingebracht en verzoekt die zienswijzen zo nodig als herhaald en ingelast te beschouwen. Met deze zienswijze geeft Basal uitdrukkelijk te kennen geen brood te zien in de transformatieopgave, zonder goede inpassing c.q. een goede oplossing voor de betonmortelcentrale.*

Reactie 3

Het Masterplan Binckhorst is als zodanig niet meer van toepassing. Dit is in paragraaf 3.3.4.3 van de toelichting op het bestemmingsplan Rotterdamsebaan ook aangegeven. Hiervoor is nieuw beleid geformuleerd. In de toelichting is beschreven hoe dit nieuwe beleid tot stand gekomen is en in hoeverre de vorige beleidsdocumenten nog een rol spelen.

4. *Specifiek wordt op blad 44 aangegeven dat met de aanleg van de Rotterdamsebaan de status van de Binckhorst dramatisch zal veranderen, omdat het de nieuwe entree van Den Haag zal worden. Deze "dramatische verandering" komt niet tot uiting in de toelichting en de regels.*

Reactie 4

De Rotterdamsebaan zorgt voor een (veel) betere ontsluiting van de Binckhorst en het vormt de nieuwe entree van Den Haag. Deze kenmerken leiden tot nieuwe kansen. In het Voorlopig Ontwerp is in een architectuurvisie weergegeven hoe deze entree eruit komt te zien.

5. *In de waterparagraaf mist Basal dat er geen melding wordt gemaakt van het gebruik van grondwater (en de vergunning om het water te onttrekken) ten behoeve van het bedrijfsproces. Dit is echter wel een relevant gegeven voor de waterparagraaf, omdat de tunnels wel beïnvloed worden door c.q. invloed hebben op deze wateronttrekking.*

Reactie 5

In de waterparagraaf is een korte samenvatting opgenomen van de watereffecten. Hierin is deze onttrekking inderdaad niet expliciet beschreven, maar wel rekening mee gehouden. In het Achtergrondrapport Water is bij de grondwaterberekeningen wel expliciet rekening gehouden met de wateronttrekking door Basal.

6. *Het wordt betreurd dat er in de toelichting alleen plattegronden zijn opgenomen met grove aanduidingen van de rijbanen of wegstructuur. Het wordt node gemist — bijvoorbeeld bij paragraaf 5.2.4 — dat het woordverslag van de uitvoering van de Rotterdamsebaan niet is gelardeerd met een 3-dimensionale schets of een andere visualisatie, die het effect van m.n. de tunnelmond op de ruimtelijke omgeving in perspectief kan plaatsen. Dit gemis doet zich ook gevoelen bij paragraaf 5.3.2 waar de infrastructurele maatregelen in de Binckhorst ook alleen in woorden worden omschreven, maar niet visueel in beeld worden gebracht. Opvallend is dat wel enig beeldmateriaal is opgenomen met betrekking tot historische en/of landschappelijke locaties.*

Reactie 6

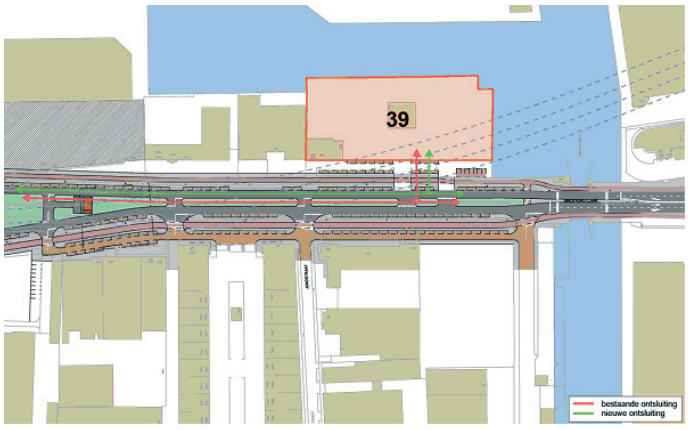
De in paragraaf 5.3.2 genoemde maatregelen zijn zichtbaar op de figuur bij paragraaf 5.2.4. Het Voorlopig Ontwerp, waar in detail de inpassing zichtbaar is, is gepresenteerd en toegelicht tijdens de informatieparade, aan de begeleidingscommissie Binckhorst en tijdens individuele gesprekken, waaronder met Basal.

7. *Basal dient de infrastructurele wijzigingen in de Binckhorst nog te beoordelen op consequenties voor de aan- en afvoerbewegingen van truckmixers en behoudt zich het recht voor deze zienswijze aan te vullen. Niet uitgesloten is dat een wijziging van de aan- en afvoerbewegingen leiden tot (omrijd)schade.*

Reactie 7

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" en bijlage IV.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven. Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst', bijlage III en navolgende figuur voor specifiek het perceel van indiener. In het ontwerp voor de Binckhorstlaan zijn doorsteken in de middenberm opgenomen van en naar de Basal locatie. Er treden in de eindsituatie dan ook geen veranderingen op in de aan- en afvoerroutes voor deze locatie.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

8. *Basal plaatst kanttekeningen bij het wegbestemmen van parkeerplaatsen in het plangebied (gelet op de bijna 100% bezetting overdag van het huidige areaal aan parkeerplaatsen) en de "losse pols oplossingen" die worden gesuggereerd. In het bijzonder de parkeerplaatsen die Basal thans in gebruik heeft op grond van een met de gemeente Den Haag afgesloten huurovereenkomst, zullen door Basal niet kunnen worden gecompenseerd op eigen*

terrein. Een toenemende parkeerdruk op de omgeving, leidt ertoe dat voor werknemers de parkeermogelijkheden achteruit gaan, op dit punt sluit Basal planschade zeker niet uit. Basal vreest ervoor dat men bij een gebrek aan parkeerplaatsen te maken zal krijgen met rondrijdende automobilisten op zoek naar een parkeerplaats. Vanuit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid verdient dit geen aanbeveling. Basal verzoekt de gemeente te kijken naar alternatieven voor de verdwijnende parkeerplaatsen.

Reactie 8
Mede naar aanleiding van de zienswijzen heeft een verdere optimalisatie van het ontwerp plaatsgevonden. Er is ruimte gevonden om de parkeerplaats die Basal huurt van de gemeente anders in te delen en het bestaande aantal parkeerplekken terug te brengen (ca. 26 plaatsen).

In de directe omgeving van Basal worden in de nieuwe situatie langs de Binckhorstlaanlaan meer openbare parkeerplaatsen teruggebracht dan in de huidige situatie aanwezig zijn. De huidige parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan komen in het ontwerp terug, waarbij de in- en uitritten duidelijker en veiliger vormgegeven zijn. Op dit moment zijn niet in gebruik zijnde haltekommen voor de bus aanwezig nabij de kruising Jupiterkade. Deze worden verwijderd en omgezet in extra parkeerplaatsen.

9. Op blad 132 staat een verschrijving onder sub 1, de betonmortelcentrale is op de Binckhorstlaan 362 gevestigd (en niet op 382).

Reactie 9
Deze verschrijving wordt aangepast.

In paragraaf 5.7.2, artikel 5 aanpassen dat betonmortelcentrale is gevestigd op de Binckhorstlaan 362.

10. Basal deelt de inspraakreactie van de provincie Zuid-Holland op blad 146 dat ten onrechte de geluidszonering van de aanwezige (beton)industrie op de verbeelding dient te worden opgenomen. De reactie op die zienswijze op blad 147 volstaat naar mening van Basal niet. Met de inwerkingtreding van de nieuwe bestemming voor het bedrijfsterrein, vervalt het oude bestemmingsplan. Belanghebbenden die via ruimtelijkeplannen.nl kennisnemen van de bestemming voor het bedrijfsterrein dienen alsdan ook de geluidscontour aan te treffen, de rechtszekerheid vereist dat.

Reactie 10
De door Basal geconstateerde omissie zal worden hersteld en de geluidszonering zal worden opgenomen op de digitale verbeelding (plankaart) en regels.

Voorstel
Opname gebiedsaanduiding milieuzone 50 db(A) contour op de digitale verbeelding en in artikel 38 algemene aanduidingsregels.

Artikel 38 lid 5 Geluidzone – Industrie
In afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming(en), dienen de bepalingen uit de wet Geluidhinder (Wgh) vanwege aanwezigheid geluidszone 50 db(A) industrie terrein in acht te worden genomen.

Artikel 38 lid 5 Geluidzone – Industrie
In afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming(en), dienen de bepalingen uit de wet Geluidhinder (Wgh) vanwege aanwezigheid geluidszone 50 db(A) industrie terrein in acht te worden genomen.

11. Op blad 153 staat aangegeven dat de uitgebreide reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland verwerkt is in het ontwerp-bestemmingsplan. Basal kan dat in elk geval voor wat betreft de paragraaf wateronttrekking en het wel of niet toelaatbaar zijn daarvan als zodanig niet terugvinden in de toelichting. Een nadere verduidelijking op dit punt is noodzakelijk.

Reactie 11
Met het Hoogheemraadschap van Delfland vindt nog een nadere afstemming plaats over de detaillering. De aangevulde teksten zijn opgenomen in het Achtergrondrapport Water (behorend bij het MER Rotterdamsebaan):

p. 14
Bij de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland zijn de gegevens van de grondwateronttrekkingen in dit gebied opgevraagd (overzicht t/m 2012). Uit deze gegevens zijn de onttrekkingen gefilterd waar al meerdere jaren geen daadwerkelijke onttrekking heeft plaatsgevonden. In de directe omgeving van de Rotterdamsebaan zijn twee grondwateronttrekkingen aanwezig (figuur 3.5). De onttrekkingen vinden plaats in het eerste watervoerende pakket. De éne onttrekking (nr. 40706) betreft proceswater. Jaarlijks wordt ongeveer 18.000 m3 onttrokken. Van de andere onttrekking (nr. 55322) zijn geen verdere gegevens ontvangen.

p. 19
Toerit Binckhorst
Uit de berekeningen blijkt dat er bij de toerit in de Binckhorst sprake is van een verandering van de grondwaterstand (Figuur 4.1). 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 mogelijk 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. De veranderingen van de grondwaterstanden zijn relatief klein en treden slechts in een beperkt gebied op. Dit houdt in dat er ook geen gevolgen voor andere belangen, zoals archeologie, groenvoorzieningen, bodemverontreinigingen, grondwateronttrekkingen en dergelijke te verwachten zijn.

12. Op het bedrijfsterrein is van toepassing de enkelbestemming Bedrijf (artikel 5) met de gebiedsaanduidingen vrijwaringszone — straalpad (artikel 38.3) en verkeerstunnel - beschermingszone 2 (artikel 38.2). Als op die verbeelding wordt ingezoomd, met de luchtfoto eronder dan valt op dat:
- *Het straalpad (met de hoogtebeperking) dwars door de silo's/ betonmortelcentrale heen gaat;*
- *De beschermingszone een groot deel van het bedrijfsterrein beslaat;*

o De grondwaterpomp (die in het midden van de betonmortelcentrale aanwezig is), midden in de beschermingszone zit;
o Het bouwvlak een opmerkelijke vorm heeft en dwars door de opslagvakken gaat.

Mogelijk dient — gelet op de recente bespreking d.d. 13 juni 2013 — de beschermingszone te worden aangepast en is in het ontwerpplan een te grote beschermingszone aangehouden, alhoewel t.a.v. de wateronttrekking op dat punt nog de nodige onzekerheden bestonden.

Reactie 12

Ter bescherming van het straalpad is de gemeente verplicht de toegestane hoogte voor nieuwe gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde te stellen op 30 meter. Eventueel ter plaatse bestaande en hogere bouwwerken zijn positief bestemd. Het gaat uitsluitend om nieuwe bouwwerken.

Zoals op de digitale verbeelding (plankaart) weergegeven is er op het perceel van indiener van de zienswijze sprake van een functie aanduiding tunnel (tu) en een tweetal gebiedsaanduidingen: verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2. De bescherming van de tunnel is geregeld in artikel 38 leden 1 en 2. In dit artikel wordt vooraf het horen van de beheerder van de tunnel als eis gesteld voordat er wel of geen omgevingsvergunning kan worden verleend. Het advies van de beheerder van de tunnel wordt geobjectiveerd doordat bijlage 5 “ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen” in de beoordeling moet worden betrokken. Uit deze bijlage, welke digitaal raadpleegbaar is, komt naar voren waar heiwerkzaamheden zijn toegestaan alsmede funderen op staal en de toegestane belasting hierin. Dit wordt tevens op bijbehorende kaart weergegeven. Op het perceel zijn de aanwezige bebouwingsmogelijkheden overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989 waarbij thans aanwezige bebouwing positief is bestemd, echter er gelden beperkingen ten aanzien van nieuwe (bouw) werken en werkzaamheden bovenop de tunnel en in de vrijwaringszone. (Verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2).

In artikel 38, de algemene aanduidingsregels (Verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2) zal naar het uitgevoerde onderzoek Gebruiksbeperkingen perceel betoncentrale Dyckerhoff-Basal. tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel Rapport ACS12102-R04-01 worden verwezen. Tevens zal dit rapport als bijlage 6 van de regels worden toegevoegd. Uit dit rapport komt naar voren dat het huidige gebruik van indiener van de zienswijze zondermeer kan worden voortgezet. De beschermingszone zal op basis van dit rapport niet worden aangepast er zal alleen binnen deze zone op basis van dit rapport worden getoetst en worden geadviseerd door de tunnelbeheerder.

Het bouwvlak waar reclamant naar refereert is letterlijk overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989.Binnen dit bouwvlak gelden verschillende hoogte regimes. Ook deze bouwhoogten zijn overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan.

Voorstel:

In artikel 38 lid 1 onder 1 bouwregels wordt de volgende zin toegevoegd:

c. In de beoordeling van voorgaand advies onder b dient de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 rapport Basal

In artikel 38 lid 1 onder 2 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden onder c wordt de volgende zin bij het derde punt “In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken;” vervangen door: “In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in bijlage 5 ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 rapport Basal.

In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de eerste zin geletterd met ‘a’ de volgende zin ‘b’ toegevoegd.

b. In de beoordeling van voorgaand advies onder a dient de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 rapport Basal

In artikel 38 lid 2 onder 2 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden onder c wordt de volgende zin bij het derde punt “In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken;” vervangen door: “In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in bijlage 5 ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart “Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen” te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 rapport Basal.”

13. Basal verzoekt het bouwvlak gelijk te stellen aan de perceelsgrenzen van het bedrijfsterrein, zodat zij maximale ruimte heeft om het bedrijfsterrein in te vullen, met inachtneming van de bouwregels.

Reactie 13

Het bouwvlak en de planologische bebouwingsmogelijkheden zijn één op één overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989. In verband met de aanleg van de tunnel zjin er op het perceel twee gebiedsaanduidingen van toepassing. Voor het gebied boven de functie aanduiding “tunnel” (tu) geldt gebiedsaanduiding verkeerstunnel – beschermingszone 1. Binnen deze zone zijn er beperkte bouwmogelijkheden en / of werken of werkzaamheden toegestaan. Voor het tweede gebied is er sprake van een vrijwaringszone en geldt gebiedsaanduiding verkeerstunnel – beschermingszone 2. Binnen deze zone worden aanvullende voorwaarden gesteld aan bouwmogelijkheden en / of werken of werkzaamheden. Zoals in reactie 12 is opgemerkt kan het huidig gebruik en bebouwing zondermeer worden voortgezet. Er gelden beperkingen en of nadere voorwaarden bij verdere uitbreidingsmogelijkheden. Op dit moment is er geen aanleiding om de

bebouwingsmogelijkheden te vergroten. Indien indiener van de zienswijze voornemens is om uit te breiden / te vervangen dan zal in goed overleg gekeken worden naar de mogelijkheden.

14. Basal begrijpt niet waarom de gemeente voor de bovengrondse bouwwerken een bestemming opneemt — compleet met hoogtematen en bouwvlakken — en voor de ondergrondse tunnel alleen een functieaanduiding. Dit klemt te meer daar bovengrondse bouwwerken funderen in de bodem waarin ook de tunnel aanwezig is en specifiek in het geval van Basal een waterbron aanwezig is die bovengronds en ondergronds ruimtelijk effect heeft. Het had evenzeer voor de hand gelegen de tunnel te behandelen als een leiding en daarvoor een dubbelbestemming op te nemen. In dit kader begrijpt Basal ook niet waarom de beschermingszone een eigen bestemming heeft en een uitgewerkte bepaling, maar de tunnel zelf vrijwel niet.

Reactie 14

Het bestemmingsplan regelt het gebruik en bebouwen van gronden, zowel onder als boven de grond. Voor zover sprake is van bouwen onder de grond worden er eisen gesteld ten aanzien van het gebruik. De beperking is te lezen in artikel 5 lid 1 onder e waarin een twee-keer-twee rijbaans-verkeerstunnel wordt toegestaan met bijbehorende voorzieningen. Verder worden nadere eisen gesteld aan de aanleg van de tunnel en blijkt de beperking uit de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg (V-HO) waarin een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk geen gebouwzijnde of van werkzaamheden (aanlegstelsel) wordt opgenomen (zie reactie 4, zienswijze 13)

15. Voor de tunnel (hoogte, diepte et cetera) zijn voor zover kon worden nagegaan in het geheel geen regels opgenomen. Het komt Basal voor dat de Raad in de regels kaders moet scheppen voor de tunnel, nu het gaat om een bouwwerk dat beneden peil wordt gebouwd en ook een omgevingsvergunning zal moeten worden verleend. Het toetsingskader daarvoor lijkt indiener (geheel) te ontbreken. Dit is ten onrechte, want de ondergrond is ruimtelijk niet minder relevant dan de bovengrond (zie ook de in de waterparagraaf aangeroerde problematiek van de invloed van de tunnel op bijvoorbeeld grondwaterstanden of —stromingen). Onduidelijk is hoe de toegestane bouwhoogte en de afwijking van artikel 5.3 zich verhoudt tot de beperkingen die volgen uit het vrijwaringszone straalpad (artikel 38.3). Het ene lijkt het andere uit te sluiten. Ook leidt de letterlijke toepassing van artikel 38.2.2 door de verwijzing onder sub c —3 naar de gebruiksbeperkingenkaart van bijlage 5 (heien is niet of beperkt toegestaan) dat defacto de huidige bebouwing wel mag worden behouden, maar nieuwbouw niet gemakkelijk vergund zal worden. Het opmerkelijke daarbij is dat de beperkingen die volgen uit artikel 38.2 alleen van toepassing lijken te zijn in de zone waarin de tunnel juist niet gelegen is. Het vlak dat op de digitale verbeelding rood oplicht— waar artikel 38.2 van toepassing is — is niet van toepassing op het bouwvlak dat boven de tunnel is gelegen. De onduidelijkheid op het punt van de bouw- en gebruiksregels leidt tot rechtsonzekerheid voor Basal.

Reactie 15

Het opnemen van een diepte bepaling voor de tunnel is geen noodzaak en ook bij vergelijkbare projecten zoals de Noord Zuid Lijn, Hubertustunnel etc. zijn ook deze eisen niet gesteld en hebben de toets bij de Raad van State doorstaan. Overigens is het gebruik wel beperkt en is in de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg en Verkeer – Verblijfsgebied 1 een omgevingsvergunning stelsel opgenomen waarin vooraf advies moet worden ingewonnen bij het Hoogheemraadschap. Daarbij zullen in de omgevingsvergunning aanvraag de effecten (bijvoorbeeld grondwater en fysische bodemgesteldheid) en effecten op de omgeving voor het gehele boortracé aan de orde komen (zie reactie 4, zienswijze 13).

16. Basal verzoekt artikel 5.4 sub b in elk geval aan te passen door de bestemming niet alleen tot het "huisnummer" te beperken, maar op het gehele kadastrale eigendomsperceel van Basal toe te staan. Voorts dient de betonmortelcentrale naast de zand- en grindhandel te functioneren ("enen" en niet "of"). Dat gebeurt nu feitelijk ook.

Reactie 16

De gebruiksregel wordt aangepast

Voorstel

In uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van Binckhorstlaan 362 en bijbehorende gronden (kadastraal bekend GVH32 AP 01801) een beton of cementmortelcentrale met een productiecapaciteit van 100 ton per dag of meer en / of een zand- en grind overslag toegestaan (categorie 4 uit de staat van bedrijfsactiviteiten).

17. Basal heeft het nog niet kunnen nazien in het vigerende bestemmingsplan, maar Basal verzoekt in de regels op te nemen dat ook andere bedrijven in dezelfde categorie of milieuklasse als t.b.v. Basal is opgenomen, toe te laten ter plaatse. Dit volgt ook uit het provinciale beleid en er is geen ruimtelijk argument om niet ook andere bedrijfsactiviteiten dan een betonmortelcentrale en/of zand- en grindhandel ter plaatse toe te laten. Indien in het huidige bestemmingsplan ook andere bedrijven in dezelfde milieucategorie zijn toegelaten en dit in het ontwerp beperkt wordt tot enkel een betonmortelcentrale of een zand- en grindhandel, dan leidt zulks tot planschade.

Reactie 17

In de bestemmingsomschrijving artikel 5.1 worden ook andere bedrijven (categorie 1 en 2 uit de staat van bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in bijlage 2 van de regels) en perifere detailhandel toegestaan. Indiener van de zienswijze verzoekt daar bovenop om een zwaardere en vergelijkbare functie toe te staan in de categorie 4. Het vigerend bestemmingsplan Binckhorst 1989 laat dat gebruik niet toe en heeft op basis van de tweede plankaart (blad 2 bestaande afwijkende bedrijven en vormen van gebruik) aan het gebruik van indiener (Basal) maatwerk toegekend.

18. De bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bedrijfsterrein worden beperkt door het bepaalde in artikel 38.2. Het is op dit moment nog onduidelijk of die beperking in het nog vast te stellen bestemmingsplan geheel zal worden gehandhaafd, dan wel of er

alsnog een kleinere beschermingzone wordt toegepast. Uitgaande van de huidige beschermingszone, legt deze een grote beperking op de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bedrijfsterrein, waardoor er sowieso planschade zal ontstaan. Deze beperkingen doen zich m.n. gevoelen indien er bouwwerkzaamheden noodzakelijk zijn. De bebouwing is thans op palen gefundeerd, waarbij t.b.v. de kademuren ankers zijn aangebracht die diep in de grond steken. Tijdens gezamenlijk overleg is al gebleken dat daar wijzigingen in noodzakelijk zullen zijn. Eventuele toekomstige aanpassingen van het bedrijfsterrein, zullen altijd beoordeeld moeten worden op hun effecten voor de tunnel, wiens belang en waarvan de veiligheid altijd zal prevaleren. Het exacte beoordelingskader is onduidelijk, want ligt geheel bij de beheersinstantie van de tunnel (wie dat dan ook is).

Reactie 18
Zie reactie 12

19. Aan de waterkant van het bedrijfsterrein is een kraanbaan aanwezig met daarop een mobiele kraan. Het is gewenst dat zulks specifiek wordt opgenomen in de regels, met oog op eventuele toekomstige aanpassingen daaraan of vernieuwingen van materieel. Een kraan met tenminste de huidige hoogte dient een toegelaten bouwwerk te zijn.

Reactie 19
In de bestemmingsomschrijving artikel 5.1 laatste regel worden bij de functie behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde etc. toegestaan. De maximaal toegestane hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt 10 meter. (zie artikel 5.2.2 lid a).
De aanwezige kraan op het perceel is hoger dan 10 meter (37 meter). In de planregels zal daarom specifiek een hoogte tot maximaal 40 meter worden toegestaan.

Voorstel
In artikel 5.2.2 wordt onder ‘c’ de volgende zin toegevoegd: in uitzondering op het gestelde onder a mag de hoogte van kranen en hiermee te vergelijken bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten hoogste 40 m bedragen.

20. Basal behoudt zich het recht voor, de zienswijze ten aanzien van de verbeelding en de regels nader aan te vullen en in dat kader een eventueel deskundigenbericht te (laten) vervaardigen en in te brengen.

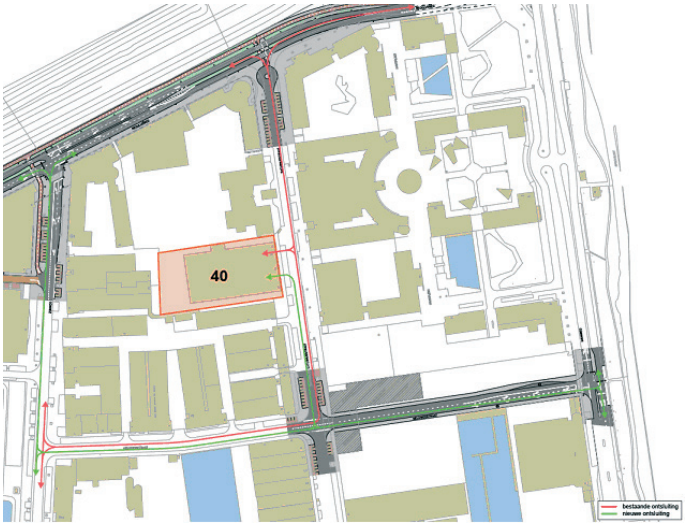
Reactie 20
Deze opmerking is ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 40 - Verffabriek H. de Vos & Zn BV

1. Indiener maakt bezwaar tegen de verslechterde bereikbaarheid van het bedrijventerrein Binckhorst, en het bedrijf, door realisatie van de doorgaande wegen Rotterdamsebaan en Spoorboogweg. De eerste mogelijkheid om bijvoorbeeld Binckhorst-Zuid te bereiken is via de kruising Regulusweg/Zonweg. Een onlogische route, die ook nog eens erg om is. Komend vanaf de Neherkade wordt het bedrijventerrein Binckhorst-Zuid met het ontwerp-bestemmingsplan bijna onbereikbaar. Parallel aan de twee rijbanen de tunnel in, is er slechts één rijbaan (ventweg) voor de bereikbaarheid van Binckhorst-Zuid. Ter illustratie, deze ene rijbaan is in het eerste gedeelte, ter hoogte van de McDonalds en de ingeplande bushalte slechts 2,90 m breed (zie profielenblad, tekening 95016744-VERVO-004 d.d. 21 maart 2013). Eén korte rijstrook voor al het afslaande bestemmingsverkeer naar Binckhorst-Zuid is te weinig, Bovendien is de kans aanzienlijk dat men deze afslag mist, vervolgens de tunnel induikt en er pas bij Ypenburg weer uit komt, Derhalve pleit indiener voor twee rijstroken (dubbele ventweg) op het gedeelte Binckhorstlaan tussen de Neherkade en Zonweg, Gezien de totale breedte van de groenstroken van bijna 9 meter op dit gedeelte en het dubbele fietspad aan beide zijden van de Binkhorstlaan moet dat mogelijk zijn. De route vanaf de Neherkade naar het bedrijf via de Spoorboogweg, en dan via de Zonweg, Melkwegstraat, Saturnusstraat is een erg onlogische route en enorm om. Al het bovenstaande leidt ertoe dat De Vos Verf zeer slecht bereikbaar wordt voor klanten en derhalve schade zal leiden door omzetverlies. Wij behouden ons het recht voor deze schade te verhalen.

Reactie 1
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst”, bijlage III en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener.

Het gebied Binckhorst Zuid blijft bereikbaar vanaf de Binckhorstlaan/centrumring via de Zonweg maar wordt ook bereikbaar via de Spoorboogweg. De inrichting van de Binckhorstlaan Zuid is gedimensioneerd op het bestemmingsverkeer. Het doorgaand verkeer tussen de centrumring en de A12 zal gebruik gaan maken van de nieuwe hoofdroute via de Spoorboogweg. Maar middels de aansluitingen van de Zonweg en Mercuriusweg op de Spoorboogweg/Regulusweg heeft deze route wel degelijk een functie voor het bestemmingsverkeer naar de Binckhorst. Daarbij wordt het gebied Binckhorst Zuid beter bereikbaar vanaf de Maanweg/A12 door de Verlengde Melkwegstraat.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Het ontwerp van de kruising Mercuriusplein en de aansluiting van de Binckhorstlaan-Zuid zijn gebaseerd op de verwachte hoeveelheden verkeer in de toekomst. Een enkele rijbaan voor het verkeer naar de Binckhorstlaan-zuid is voldoende. De gehanteerde rijbaanbreedtes zijn conform de ontwerprichtlijnen zoals vastgesteld in het stedelijke Handboek Openbare Ruimte. De rijbaanbreedte voor de Binckhorstlaan-Zuid – voor het gedeelte met een enkele rijstrook – is conform handboek 4,50m.

De bereikbaarheid van het pand van de indiener is in de toekomstige situatie vanuit de Neherkade gelijk aan de huidige situatie, via de Mercuriusweg-Binckhorstlaan-Zonweg-Melkwegstraat. Er is bovendien een tweetal extra ontsluitingsmogelijkheden via de Binckhorstlaan-Maanweg-(verlengde) Melkwegstraat en de Binckhorstlaan-Spoorboogweg-Zonweg-Melkwegstraat. Van verslechterde mogelijkheden tot ontsluiting is dan ook geen sprake.

2. *Indiener van de zienswijze maakt bezwaar tegen de afsluiting van de Saturnusstraat zoals aangegeven in het ontwerp-bestemmingsplan op pagina 116: De onderneming wordt door deze afsluiting zeer slecht bereikbaar voor klanten, hetgeen een aanzienlijke omzetderving tot gevolg zal hebben. Wij zijn thans zowel vanaf de Melkwegstraat als vanaf de Regulusweg bereikbaar. Door de voorgenomen afsluiting van de Saturnusstraat komen wij echter in een doodlopende straat te liggen. De logische aanrij route voor klanten vanaf de Regulusweg komt daarmee geheel te vervallen; daarmee verslechtert de bereikbaarheid van onze verkoopvestiging aanzienlijk. De ervaring wijst uit dat klanten niet snel geneigd zijn om te rijden en derhalve hun schildersbenodigdheden bij een beter bereikbaar verkooppunt zullen kopen omdat ook voor hen geldt: "tijd is geld". Het gevolg is dat de afsluiting van de Saturnusstraat zal leiden tot een enorme omzetderving. Wij behouden ons het recht voor deze schade te verhalen.*

Reactie 2

De Saturnusstraat heeft in het ontwerp geen aansluiting meer op de Regulusweg. In de bestaande situatie sluit de Saturnusstraat relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg

Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg

Met een 'halve' aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een 'halve' aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

De manier waarop deze wegenstructuur functioneert, is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.

Door de Verlengde Melkwegstraat ontstaat er een nieuwe route van en naar het omliggende wegennet. Tegenover het doodlopend maken van de Saturnusstraat staat echter dat er een betere verkeersafwikkeling op de Regulusweg en de kruising daarvan met de Maanweg wordt bereikt. Bovendien ontstaat via de Regulusweg-Spoorboogweg een betere verbinding met het centrum van Den Haag. Ook zal de bereikbaarheid van de Saturnusstraat vanuit de Maanweg (bijvoorbeeld vanuit Rijswijk) door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat toenemen. Mocht indiener van de zienswijze desalniettemin van mening zijn scha-

de te lijden als gevolg van de gewijzigde rijroutes dan kan een verzoek om planschade dan wel nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor deel I “Planschade en nadeelcompensatie”.

In deel I ‘De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst’ wordt in nader detail ingegaan op de verkeersbewegingen en de capaciteit van de kruising van de Regulusweg/Maanweg.

3. Indiener van de zienswijze maakt eveneens bezwaar tegen bovengenoemde afsluiting van de Saturnusstraat omdat het vastgoed aanzienlijk in waarde zal dalen nu het bedrijfsonroerend goed plotsklaps in een doodlopende straat komt te liggen. Zowel de waarde van het pand als de verhuuropbrengsten van het pand zullen door het ontwerpbestemmingsplan aanzienlijk afnemen.

Reactie 3
Voor eventuele planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I ‘Planschade en nadeelcompensatie’.

4. Voor het fabricageproces van verf maakt indiener van de zienswijze gebruik van grondstoffen welke per grote vrachtauto (16,5 m lange trekker-oplegger combinaties met starre achterassen) worden aangeleverd. Deze vrachtauto’s kunnen de leveringen aan ons bedrijf niet meer doen indien het ontwerp-bestemmingsplan in de huidige vorm wordt vastgesteld. Daarom maakt indiener bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan. Daartoe merkt indiener op dat de aanvoer van goederen met bovengenoemde vrachtauto’s thans slechts mogelijk is vanaf de zijde van de Regulusweg. Dergelijke trekker-opleggercombinaties kunnen niet vanaf de Melkwegstraat het terrein opdraaien. Het bedrijf is gelegen direct naast het gebouw waarin thans Eurojust is gevestigd. Omdat deze hekwerken de inrit voor vrachtauto’s naar het bedrijventerrein bemoeilijkten zo niet onmogelijk maakten, is destijds een persoonlijk recht van gebruik bedongen. Met het vertrek van Eurojust binnen afzienbare tijd komt ons recht op persoonlijk gebruik te vervallen waarmee wordt teruggevallen naar de oorspronkelijke situatie met een smallere inrit. In deze oorspronkelijke situatie is door het gerenommeerde verkeersonderzoeksbureau “Goudappel Coffeng” vastgesteld dat het nagenoeg onmogelijk is voor genoemde vrachtauto’s om vanaf de Melkwegstraat veilig het terrein op te draaien. Ter illustratie heeft indiener bijlagen toegevoegd.

Reactie 4
Voor het ontwerp van de Verlengde Melkwegstraat is uitgegaan van een standaard maatvoering voor een gebiedsontsluitingsweg. Maatgevend daarbij is een trekker/oplegger combinatie (16,5m met starre achteras) zodat de Saturnusstraat ook voor deze vrachtwagens goed bereikbaar is. De keerlus aan het einde van de Saturnusstraat kan bereden worden door een Eurotrailer.

Het is ook mogelijk om met de vrachtwagen waar nu ook op het terrein mee gereden wordt rondom het gebouw aan de andere zijde weer uit te rijden. Wel zullen enkele parkeerplaatsen in de afrijdende richting naar de Melkwegstraat moeten komen te vervallen.

Ten aanzien van het specifieke gebruik van de in- en uitritten van het betreffende pand kunnen voor de afsluiting van de Saturnusstraat nadere afspraken gemaakt worden.

5. Afsluiting van de Saturnusstraat maakt ook het veilig verlaten van onze uitrit (aan de andere zijde van het gebouw) voor bovengenoemde vrachtauto’s onmogelijk. Immers, deze vrachtauto’s zullen nu gedwongen zijn naar rechts de Saturnusstraat te verlaten. Deze manoeuvre is onmogelijk vanwege de parkeerplaatsen aan de rechterzijde van de uitrit en vanwege de breedte van de rijweg. De parkeerdruk op deze bestaande parkeerplaatsen zal alleen maar toenemen gelet op de situatie dat in het ontwerpbestemmingsplan alle 125 bestaande parkeerplaatsen aan de Regulusweg komen te vervallen (zie ontwerp-bestemmingsplan p. 119, eerste alinea).

Reactie 5
Zie reactie 4. Om met een standaard voertuig uit te kunnen rijden richting de Melkwegstraat is het inderdaad nodig enkele parkeerplekken te laten vervallen.

6. In een doodlopende Saturnusstraat kunnen vrachtauto’s bovendien niet keren hetgeen allerlei onveilige verkeerssituaties met zich mee zal brengen indien lange 16,5 m trekkeroplegger combinaties de Saturnusstraat achteruitrijdend dienen te verlaten en achteruit de (Verlengde) Melkwegstraat moeten opdraaien. De thans geschetste “keerlus” is voor bovengenoemde vrachtauto’s niet te gebruiken. Niets afdoende aan het bovenstaande is voor de 16,5 m lange trekker-oplegger combinaties met starre achterassen de route naar ons bedrijf vanaf hoek Maanweg/Verlengde Melkwegstraat niet veilig mogelijk, zoals voorgesteld in het ontwerpbestemmingsplan. Men zal binnen het huidige ontwerp deze draai niet veilig kunnen maken zonder op de rijbaan van het tegemoet komende verkeer te belanden,

Reactie 6
Zie voor de keerlus reactie 4. Voor het ontwerp van de aansluitingen van de Verlengde Melkwegstraat op de Maanweg en op de Saturnusstraat is uitgegaan van een standaard maatvoering voor gebiedsontsluitingswegen. Maatgevend daarbij is een trekker/oplegger combinatie met starre achteras waarmee de bocht goed te maken is zonder op de rijstrook van tegemoetkomend verkeer te hoeven rijden.

7. Het ontwerp-bestemmingsplan bevat geen goed onderbouwd plan voor de bereikbaarheid van de bedrijven op de Binckhorst tijdens de gehele bouwfase van de Rotterdamse Baan. Het ontbreken van een dergelijk plan had niet achterwege mogen blijven gelet op de lange duur van het project. Een goed onderbouwd bereikbaarheidspian is essentieel voor de continuïteit van het bedrijf. Nu dit bereikbaarheidsplan ontbreekt kan indiener hierop niet reageren. Indiener maakt zich grote zorgen met betrekking tot de bereikbaarheid van de onderneming gedurende de gehele bouwfase. Indiener vreest een jarenlange complete verkeerschaos tijdens de bouw met onbereikbaarheid van het bedrijf tot gevolg. Indiener behoudt zich het recht voor de schade als gevolg hiervan te verhalen.

Reactie 7
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie’ en bijlage IV.

Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de bouw van de Rotterdamsebaan zullen de alternatieve routes via de Spoorboogweg/Regulusweg en Verlengde Melkwegstraat gereed zijn De Verlengde Melkwegstraat en de Spoorboogweg worden gerealiseerd voordat andere straten afgesloten worden, dit geldt dus ook voor de Saturnusstraat.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

8. *Indiener heeft twijfels over de financiële haalbaarheid van het ontwerp-bestemmingsplan. In de huidige tijd van financiële en economische crisis wordt immers bezuiniging op bezuiniging gestapeld, zowel door het Rijk als door decentrale overheden. Daarnaast denkt indiener dat het plan ook feitelijk niet haalbaar is. Het ontwerpbestemmingsplan moet binnen 10 jaar worden gerealiseerd. Voor een dermate ingrijpende wijziging van de bestemming van het gebied in combinatie met bovengenoemde twijfels omtrent de financiële haalbaarheid van het plan en de huidige economische situatie zal de realisatie van het ontwerp-bestemmingsplan binnen 10 jaar absoluut niet mogelijk zijn. Reeds om deze redenen dient de Raad niet tot vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan over te gaan.*

Reactie 8
Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan is volledig gericht op de realisatie van de Rotterdamsebaan (incl. Verlengde Melkwegstraat en Spoorboogweg). Gebieden buiten de scope van de Rotterdamsebaan, deel uitmakend van het bestemmingsplan zijn conserverend uit de vigerende planologische voorschriften overgenomen. De kosten (inclusief risicovoorziening) van het project Rotterdamsebaan worden volledig gedekt uit de door de gemeente Den Haag, het Stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar gestelde middelen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het raadsbesluit (rv 78) van 27 juni 2013 (RIS 259498). De economische uitvoerbaarheid is daarmee zeker gesteld. De Rotterdamsebaan wordt volgens planning eind 2019 voor gebruik open gesteld.

Zienswijze 41 – Locatie Marketing en Management Company BV

1. *Op p. 16 van de toelichting wordt de "Anthony Fokkerschool" aan de Binckhorstlaan 249-251 aangemerkt als een karakteristiek gebouw in de Binckhorst, waarna is opgenomen: "De Anthony Fokkerschool wijkt qua programma van eisen af van normale ambachtscholen/technische scholen door de grote montagehal van 30 bij 40 meter en een vrije hoogte van 7 meter voor het opstellen van complete vliegtuigen". De Anthony Fokkerschool heeft haar activiteiten ter plaatse reeds beëindigd in 1993! Sinds 2009 is het pand genaamd "Fokker Terminal". Daarnaast klopt de grootte van de hal niet; deze is 35 bij 68 meter met een hoogte van 9 meter.*

Reactie 1
De teksten over de Fokker Terminal zijn op basis van bovengenoemde informatie aangepast.

Voorstel
In hoofdstuk 2.3.1.5, tweede bullet wordt de afmetingen in de tekst "montagehal van 30 bij 40 meter en een vrije hoogte van 7 meter' vervangen" door 35 bij 68 meter en 9 meter. Daarnaast wordt de volgende zin toegevoegd: "De Anthony Fokkerschool heeft haar activiteiten ter plaatse reeds beëindigd in 1993. Sinds 2009 is het pand genaamd "Fokker Terminal".

2. *In het kader van de ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsbeeld op p. 23 van de toelichting wordt een beeld geschetst van de Binckhorst als "bedrijventerrein met een enorme differentiatie aan begrippencategorieën". "In de laatste decennia zijn op diverse plekken bedrijven vervangen door kantoren." Hierbij zijn enkele karakteristieke gebouwen genoemd. Ondanks de grootte en de bijzondere functie van de Fokker Terminal wordt de Fokker Terminal niet als onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur gekenmerkt.*

Reactie 2
De in deze paragraaf genoemde karakteristieke gebouwen zijn niet uitputtend. De Fokker Terminal zal in deze alinea worden toegevoegd.

Voorstel
In hoofdstuk 2.4.1 alinea Binckhorst zal de Fokker Terminal als karakteristiek gebouw worden toegevoegd

3. *Op p. 30 van de toelichting is aangegeven dat aan de Binckhorstlaan 251 een evenementenorganisatie is gevestigd. Dit is onjuist. De Fokker Terminal is een evenementenlocatie. Voor een evenementenorganisatie is slechts kantoorruimte nodig en speelt de omgeving geen rol in tegenstelling tot een evenementenlocatie.*

Reactie 3
Het begrip evenementen organisatie wordt vervangen door locatie.

Voorstel
In hoofdstuk 2.5.6 Cultuur en ontspanning wordt het woord 'evenementenorganisaties' in het kopje Binckhorst vervangen door 'evenementenlocaties'.

4. *De Binckhorst maakt onderdeel uit van het centrum in de Structuurvisie Den Haag 2020 (zie p. 43-44 van de toelichting). In het kader hiervan wordt op p. 44 van de toelichting verwezen naar het IPSO 2011, met welk stuk de gemeente duidelijk maakt in welke projecten wordt geïnvesteerd. In IPSO 2011 is ten aanzien van de Fokker Terminal opgenomen dat het afhankelijk is van een marktpartij of het project doorgaat. Echter uit IPSO 2012 blijkt duidelijk dat de gemeente 'het project' Fokker Terminal laat doorgaan. Indien de Gemeente tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan was uitgegaan van haar eigen recente beleid, had zij kunnen weten dat de Fokker Terminal een project is waar de Gemeente zelf toekomst in ziet en waarin zij zelf wenst te investeren.*

Reactie 4
Hoofdstuk 3.3.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020 onder het kopje maakt in algemene zin duidelijk wat de nieuwe aanpak is die de gemeente Den Haag door de veranderende economische conjunctuur voor ogen staat. Er wordt niet specifiek ingezoomd op een locatie of project en nergens wordt hierin Fokker Terminal genoemd. Reeds in 2011 is aangegeven dat de ontwikkeling van de Binckhorst prioriteit houdt alleen dat de aanpak anders zal zijn. Inmiddels is er een recent IpSO besluit in september 2012 genomen waarnaar in de toelichting zal worden verwezen.

Voorstel
Het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO 2011) d.d. oktober 2010 (RIS175589) vervangen door IPSO 2013 (RIS251583) d.d. september 2012

5. *Bij de toelichting op de bestemming "Gemengd" op p. 133 is onder meer opgemerkt dat de feitelijke situatie is bestemd. Hierbij 'vergeet' de Gemeente dat het College een omgevingsvergunning heeft verleend voor de bijeenkomstfunctie.*

Reactie 5
In hoofdstuk 5.7 Toelichting op de regels zal bij artikel 7 Gemengd de verleende omgevingsvergunning worden toegevoegd.

Voorstel
De laatste zin bij artikel 7 Gemengd in hoofdstuk 5.7 wordt vervangen door: "Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de feitelijke situatie, de verleende omgevingsvergunning van november 2012 en op basis van de uitspraak van de Raad van State d.d. 28 november 2012 inzake het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid."

Als gevolg van de bestemming "Gemengd" op het perceel Binckhorstlaan 249-251 en de bestemming/functiewijziging "Tunnel" recht voor de Fokker Terminal met bijbehorende verkeersbestemmingen, wordt de Fokker Terminal als evenementenlocatie beperkt in haar exploitatiemogelijkheden. Deze planologische wijzigingen zullen zelfs tot gevolg hebben dat indiener van de zienswijze niet althans niet meer rendabel de Fokker Terminal als evenementenlocatie kan exploiteren. Indien de Gemeente alsnog rekening houdt met de Fokker Terminal als evenementenlocatie, dient het bestemmingsplan niet althans gewijzigd te worden vastgesteld, dan wel dient het ontwerp bestemmingsplan opnieuw te worden onderbouwd/onderzocht, rekening houdende met onderstaande punten.

6. *In het toegestane gebruik van "Gemengd" in artikel 7.1 is niet expliciet opgenomen dat "parkeren" tevens is toegestaan op het perceel, terwijl dit wel volgt uit de omgevingsvergunning. Dit terwijl het parkeren wel wordt beperkt in artikel 7.4 van de planregels.*

Reactie 6
In artikel 7.1 bestemmingsomschrijving hoort in de laatste zin tevens parkeervoorzieningen te worden opgesomd. Verder wordt in artikel 7.4 van de planregels tevens parkeren op eigen terrein genoemd. Voorts blijkt uit artikel 36 algemene gebruiksregels lid b dat parkeren op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort te worden geparkeerd en dat ten allen tijde dient te worden voldaan aan de geldende parkeernormen. De specifieke gebruiksregels in artikel 7.4 onder d is daarmee dubbel en kan worden geschrapt.

In de diverse onderzoeken is rekening gehouden met de Fokker Terminal als evenementenlocatie. De relevante teksten in het bestemmingsplan worden aangepast. Derhalve is geen noodzaak om het ontwerpbestemmingsplan opnieuw in procedure te brengen.

Voorstel
In hoofdstuk 2.4.1 alinea Binckhorst zal de Fokker Terminal als karakteristiek gebouw worden toegevoegd

In artikel 7.4 lid d Vervangen door "voor parkeren alsmede laden en lossen dient bijlage 3 nota parkeernorm Den Haag en bijlage 4 parkeernormen in acht te worden genomen".
In artikel 36 Algemene gebruiksregels, in lid b wordt 'in de bijlagen' vervangen door in bijlage 3 Nota parkeernorm Den Haag en in bijlage 4 parkeernormen'.

7. *Artikel 7.4 a t/m d van de planregels is te beperkend en niet in overeenstemming met de verleende omgevingsvergunning. Enige uitleg of toelichting waarom de bestemming zo wordt beperkt, is niet gegeven. De wel gegeven toelichting op p. 133 over artikel 7 "Gemengd" bewijst dat de Gemeente daadwerkelijk geen rekening heeft gehouden met de omgevingsvergunning: "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 Nieuwe Binckhorst Zuid." Enige uitleg over de uitspraak wordt verder ook niet gegeven.*

Reactie 7
De verleende omgevingsvergunning uit november 2012 stelt geen nadere voorwaarden aan het houden van evenementen. De voorwaarden zoals genoemd in artikel 7,.4 onder c zullen daarom worden geschrapt. Zie tevens voorgaande en navolgende reacties.

Voorstel
Verwijderen artikel 7.4. lid c uit de regels

Indiener kan zich niet vinden in de beperkingen van het gebruik, zoals opgenomen in artikel 7.4 a t/m d van de planregels. Artikel 7.4 onder a t/m d van de planregels zijn onzorgvuldig voorbereid en in het geheel niet onderbouwd. Indiener verzoekt de Raad dan ook om het bestemmingsplan niet althans gewijzigd vast te stellen, inhoudende het verwijderen van artikel 7.4 onder a t/m d van de planregels. De bezwaren worden hierna besproken.

8. *Artikel 7.4 onder a en b: horeca: De horeca-functie met de categorie middelzwaar is te beperkend. Het lijkt er op dat ingevolge begripsomschrijving "1.63 horeca-inrichting" van de planregels de openingstijden worden beperkt en dat het verstrekken van alcoholische dranken en het aanbieden van vermaak slechts is toegestaan tot 23.00 uur. Voor zover de horecafunctie is aan te merken als ondergeschikt als bedoeld in begripsomschrijving "1.64 ondergeschikte horeca", klopt deze begripsomschrijving niet. Ondergeschikte horeca is op basis van de huidige omschrijving niet mogelijk bij de bestemming "Gemengd". De beperkte horecafunctie sluit in ieder geval niet aan bij de omgevingsvergunning, waarin zelfs een nachtclub in de kelder planologisch wordt toegestaan met de bijbehorende horeca en (late) openingstijden.*

Reactie 8
Uit de omgevingsvergunning waar indiener van de zienswijze naar verwijst blijkt niet dat er sprake is van zelfstandige gebruik van horeca en ook niet van nachtclub in de kelder. In de laatste zin van de omgevingsvergunning staat dat hiervoor een aparte vergunning op basis van de drank- en horecawet moet worden aangevraagd. Indien er sprake is van horeca dan is dit aan de hoofdfunctie gerelateerde horeca. Indien indiener van de zienswijze zelfstandige horeca, dan wel een nachtclub wil exploiteren als zijnde een evenement dan kan daarvoor een evenementen vergunning worden aangevraagd. De gebruikregels in 7.1 onder a sluiten dit niet uit. De horeca regeling wordt aangepast conform de verleende omgevingsvergunning.

Voorstel
Verwijderen zelfstandig gebruik horeca in artikel 7.1 onder c
Verwijderen restrictie 1100 m2 horeca in artikel 7.4 onder a en de zwaarte in b
Toevoegen in artikel 7.4 Specifieke gebruiksregels
7.4 a. Horeca is uitsluitend toegestaan als een aan de hoofdfunctie gerelateerde nevenactiviteit waarbij;
1. *de openingstijden van horeca gebonden zijn aan de openingstijden van de hoofdfunctie;*
2. *in ruimtelijk opzicht de uistraling van de hoofdfunctie dient te worden gehandhaafd.*

9. *Artikel 7.4 onder c: aantal en duur evenementen: Artikel 7.4 onder c van de planregels beperkt het aantal evenementen op jaarbasis tot 30. Daarnaast mag een evenement niet langer dan 7 dagen duren. In de omgevingsvergunning is een dergelijke beperking niet opgenomen. Hoewel het begrip "evenement" niet is gedefinieerd, lijkt het zeer waarschijnlijk dat indiener van de zienswijze wordt beperkt in haar mogelijkheden ten aanzien van de bijeenkomstfunctie. In de omgevingsvergunning is immers een dergelijke beperking niet gegeven. De beperking in aantal en duur maakt het uitoefenen van de bijeenkomstfunctie voor cliente in ieder geval niet meer rendabel.*

Reactie 9
Zie reactie 7.

10. *Artikel 7.4 onder d: parkeren: In de huidige planologische situatie is het toegestaan om te parkeren op het perceel Binckhorstlaan 215. Dit parkeerterrein is noodzakelijk voor een rendabele exploitatie van de Fokker Terminal als evenementenlocatie. Nu dit perceel geen onderdeel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan, gaat indiener er van uit dat het parkeren op de 270 parkeerplaatsen op dit perceel planologisch blijft toegestaan. Dit betekent wel dat de omschrijving in 7.4 onder d van de planregels te beperkend is, nu hierin is opgenomen dat "het parkeren op volledig eigen terrein en/of op het belendende perceel (Binckhorstlaan 249/251) dient plaats te vinden".*

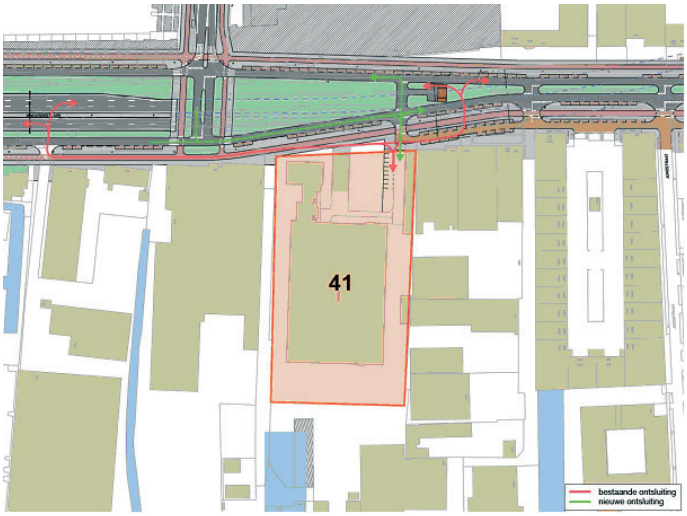
Reactie 10
Zie reactie 6, het bestemmingsplan wordt in overeenstemming gebracht met de omgevingsvergunning.

Als gevolg van de functie "Tunnel" en de omliggende verkeersbestemmingen "Verkeer - Hoofdverkeersweg" en "Verkeer — verblijfsgebied 1" met de bijbehorende bouwwerkzaamheden, verwacht indiener grote hinder te ondervinden. Recht voor de Fokker Terminal wordt ook specifiek een "werkterrein" bestemd als onderdeel van "Verkeer - verblijfsgebied 1". De bijeenkomstfunctie wordt als gevolg van deze bestemmingen tijdens de bouwwerkzaamheden welhaast onmogelijk gemaakt. Na afronding van de bouwwerkzaamheden, wordt de bijeenkomstfunctie nog steeds ernstig gehinderd.

11. *Verkeersontsluiting: De genoemde toelichtingen in het MER-rapport baren indiener zorgen. Immers blijkt een verslechterde doorstroming/ontsluiting van en naar de Fokker Terminal, ook na realisatie van alle bouwwerkzaamheden. Uit deze toelichtingen blijkt niet of en hoe rekening is gehouden met de Fokker Terminal als evenementenlocatie. De bijeenkomstfunctie leidt tot piekverkeer, nu bezoekers vrijwel gelijk aankomen en vertrekken. De doorstroming tijdens evenementen speelt dus wel degelijk een belangrijke functie op genoemde locatie. Als gevolg van de gewijzigde verkeersbestemmingen, zal de Fokker Terminal minder goed bereikbaar zijn dan in de huidige planologische situatie. Hierbij vraagt indiener van de zienswijze zich ook af hoe de doorstroming moet plaatsvinden op het moment dat de parkeerplaats bij de Fokker Terminal vol is en moet worden uitgeweken naar de parkeerplaats aan de Binckhorstlaan 215. Indien de Fokker Terminal slechter bereikbaar wordt, zullen de gewijzigde ontsluitingswegen ten aanzien van de Fokker Terminal geenszins leiden tot "een geleidelijke economische versterking", zoals de Gemeente in de toelichting heeft aangegeven. De Gemeente heeft bij het aantal en de locatie van de ontsluitingswegen in de buurt van de Fokker Terminal geen rekening gehouden met de Fokker Terminal.*

Reactie 11

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst” en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

De Fokker Terminal blijft bereikbaar vanuit alle richtingen, vanaf het rijkswegennet via de Maanweg, vanaf de centrumring via de Binckhorstlaan en vanaf Voorburg via het onderliggend wegennet. Vanuit de Rotterdamsebaan is de Fokkerterminal bereikbaar door gebruik te maken van de speciale keermogelijkheid op de Binckhorstlaan-noord. Via deze keermogelijkheid op de Binkhortslaan-noord kan ook weer naar de Rotterdamsebaan gereden worden. Het Voorlopig Ontwerp voor de infrastructurele aanpassingen in de Binckhorst is gedimensioneerd op een goede afwikkeling van het verkeersaanbod in het spitsuur. Het bezoekverkeer voor evenementen zal niet of maar ten dele samenvallen met de reguliere spitsuren.

12. *Parkeren: In de omgevingsvergunning is opgenomen dat wordt gekeken naar een parkeeroplossing in ruimer verband. Het ontwerp bestemmingsplan heeft echter het tegenovergestelde effect, nu vele openbare parkeerplaatsen zowel tijdens als na de bouwwerkzaamheden in de directe omgeving van de Fokker Terminal zullen verdwijnen. Daarnaast zal als gevolg van de Tunnel de huidige ventweg verdwijnen met daarop een opstelplaats voor bussen/taxi’s etc. Uit de verkeersbestemmingen “Verkeer — Hoofdverkeersweg” en “Verkeer - verblijfsgebied 1” kan nu niet worden afgeleid hoeveel en waar openbare parkeerplaatsen en een opstelplaats in de buurt van de Fokker Terminal kunnen worden aangelegd. Kortom, ook ten aanzien van de openbare parkeerplaatsen en ten aanzien van een opstelplaats voor bussen/taxi’s etc. is geen rekening gehouden met de Fokker Terminal als bijeenkomstfunctie. De verkeersbestemmingen in het bestemmingsplan moeten dan ook zodanig worden aangepast/vergroot/verduidelijkt, dat er meer ruimte is voor openbare parkeergelegenheid rondom de Fokker Terminal, zodat de Fokker Terminal haar bijeenkomstfunctie kan blijven uitoefenen. Bij voorkeur dient in het bestemmingsplan te worden opgenomen met de functieaanduiding “p” waar in de directe omgeving mag worden geparkeerd.*

Reactie 12

Het gemeentelijke parkeerbeleid is erop gericht dat functies op eigen (particulier) terrein voldoende parkeergelegenheid realiseren voor hun eigen functioneren. Ten tijde van de verlening van de omgevingsvergunning is aan dit beleid getoetst en is door de indiener aangegeven op welke wijze aan de parkeernorm op eigen terrein is voldaan. Daartoe is een huurovereenkomst gesloten voor het gebruik van de parkeerplaatsen van het naastgelegen pand. Er is geen verwijzing gemaakt naar het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten behoeve van dit plan. In de omgevingsvergunning is dit ook vastgelegd. Touringcars en/of taxi’s kunnen voor het halteren ten behoeve van het halen en brengen van passagiers gebruik maken van de in het ontwerp voorgestelde ventweg die start ter hoogte van de inrit van het parkeerterrein van de Fokkerterminal.
In deel 1 Parkeren Binckhorst is toegelicht op welke gedeelten van de Binckhorstlaan met name parkeerplaatsen worden opgeheven. In de omgeving van de Fokkerterminal blijft de hoeveelheid parkeerplaatsen langs de openbare straat nagenoeg gelijk aan de huidige situatie,
In planregels behorende bij de functie Verkeer - hoofdverkeersweg (V-HO) is de aanleg van parkeerplaatsen toegestaan.

13. *Geluid: Dat een evenementenlocatie geen geluidsgevoelige functie is als bedoeld in de Wet geluidhinder, laat onverlet dat uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient te worden bezien of ter plaatse van de Fokker Terminal voor het aspect geluid kan worden voorzien in een goede bedrijfsuitoefening. Met name nu de Gemeente tevens verhuurder is, had de Gemeente rekening moeten houden met het aspect van een goede bedrijfsuitoefening. Uit de ter inzage gelegde stukken blijkt wederom niet hoe rekening is gehouden met het geluidsaspect in combinatie met een goede bedrijfsuitoefening ten aanzien van de Fokker Terminal (gedurende de bouw van de tunnel).*

Reactie 13

Voor de periode tijdens de bouw zal waar mogelijk rekening gehouden worden met specifieke eisen vanuit de omgeving. De aannemer zal met bouwmethode of uitvoeringsmoment waar mogelijk rekening houden met evenementen in de Fokkerterminal. In het MER zijn daarnaast nog diverse maatregelen benoemd om de geluidbelasting tijdens de realisatiefase te beperken (bijvoorbeeld door afscherming). Aan de aannemer zal een geluidonderzoek gevraagd worden voor deze tijdelijke situatie, alvorens de bouw start.

14. *Externe veiligheid en bereikbaarheid/zelfredzaamheid: Uit p. 70 van de toelichting volgt dat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Binckhorstlaan een risicoberekening (QRA) is uitgevoerd. Aangegeven wordt dat “De hoogte van het groepsrisico wordt voornamelijk bepaald door de diverse bedrijven en kantoren die binnen het invloedsgebied van deze weg zijn gelegen.” Indiener betwijfelt of in deze risicoberekening rekening is gehouden met de Fokker Terminal als bijeenkomstfunctie waar maximaal circa 1.000 mensen tegelijkertijd aanwezig kunnen zijn. Dit zal het groepsrisico verhogen. Op p. 75 van de toelichting is opgenomen dat het gebied beter ontsloten wordt en dat de aanwezige personen gemakkelijker het gebied kunnen ontvluchten. Ook uit deze bewoordingen blijkt niet dat rekening is gehouden met het aantal mensen dat tegelijkertijd aanwezig kan zijn in de Fokker Terminal. De vraag is — gezien bovenstaande ten aanzien van de verkeers-*

ontsluiting - of het gebied ter hoogte van de Fokker Terminal beter ontsloten wordt dan in de huidige planologische situatie. Dit is volgens indiener onvoldoende onderzocht.

Reactie 14

In de risicoberekeningen is de Fokker Terminal meegenomen. Echter, in deze berekeningen wordt niet uitgegaan van een maximale bezetting, maar van een gemiddelde bezetting. Hierdoor kan een onderschatting van het aantal mensen bij de Fokker Terminal gebruikt zijn. Indien de bezetting hoger zou zijn dan gehanteerd is het effect van de Rotterdamsebaan alleen maar positiever, omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer langs de Binckhorstlaan wordt vervoerd, maar via de Spoorboogweg.

Omdat dit vervoer (brandbare gassen) via de Spoorboogweg vervoerd wordt, ligt de Fokker Terminal buiten dit invloedsgebied en is geen sprake een benodigde zelfredzaamheid voor de aanwezige daar in verband met een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Los daarvan geldt dat de bereikbaarheid en ontsluiting van de Fokker Terminal in de eindsituatie verbetert aangezien de verkeersstromen voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer gescheiden over de Binckhorst lopen.

15. *Financiële uitvoerbaarheid: Indien de Gemeente rekening zou hebben gehouden met de Fokker Terminal en met de omgevingsvergunning, betwijfelt indiener van de zienswijze ten zeerste of het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Indiener van de zienswijze verwacht veel schade, indien het bestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld. Uit hoofdstuk 6 "economische uitvoerbaarheid" blijkt niet of en hoe rekening is gehouden met financiële compensatie van direct omliggende ondernemingen of meer in het bijzonder met de Fokker Terminal.*

Financiële uitvoerbaarheid gedurende de realisatie van de tunnel: De bestemmingen "Verkeer — Hoofdverkeersweg" en "Verkeer — verblijfsgebied 1" met functieaanduiding "Tunnel" met een tunnelmond recht tegenover de Fokker Terminal heeft tot gevolg dat de directe omgeving recht tegenover de Fokker Terminal voor een lange periode — gedurende een periode van vijf jaar - zal dienst doen als 'bouwput'. Indiener heeft het grote vermoeden dat zij gedurende deze bouwput de bijeenkomstfunctie niet kan uitoefenen. Trillingen en geluidshinder gedurende de bouwwerkzaamheden zullen dit welhaast onmogelijk maken. Voor zover een evenement wel doorgang kan vinden, wordt dit beperkt door het beperkte aantal parkeerplaatsen en een beperkte ontsluiting/doorstroming. Voorts is het zicht op de Fokker Terminal het visitekaartje van de evenementenlocatie; een bouwput recht voor de deur zal dit volledig teniet doen.

Reactie 15

De gemeente heeft bij het opstellen van het bestemmingsplan zoveel als mogelijk rekening gehouden met de belangen van derden. Onvoorziene omstandigheden bij een project van een omvang als de Rotterdamsebaan kunnen zich te allen tijde voordoen. Daartoe is uiteraard in de kostenraming een risicovoorziening opgenomen. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, dat specifiek op de realisatie van de Rotterdamsebaan in gericht, staat daarom niet ter discussie.

Dat de realisatie van de Rotterdamsebaan gepaard gaat met enige hinder en overlast voor de omgeving is onvermijdelijk. Uitgangspunt is wel dat zodanige maatregelen worden getroffen dat de hinder en overlast voor bedrijven tot een minimum worden beperkt. Veel interactie met de individuele ondernemers en maatwerk moet hieraan bijdragen. In de contracten met de aannemer worden hierover ook verplichtingen en afspraken opgenomen.
Voor een algemene toelichting aangaande planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.

16. *Financiële uitvoerbaarheid na realisatie van de Tunnel: De bestemmingen "Verkeer — Hoofdverkeersweg" en "Verkeer — verblijfsgebied 1" met functieaanduiding "Tunnel" in de directe omgeving van de Fokker Terminal hebben negatieve gevolgen voor het openbaar parkeren en de doorstroming en ontsluiting van het verkeer van en naar de Fokker Terminal. Hierdoor wordt indiener van de zienswijze dusdanig beperkt in de bijeenkomstfunctie, dat zij de Fokker Terminal niet meer rendabel als een evenementenlocatie kan exploiteren.*

Reactie 16

De bereikbaarheid van de Binckhorst verbetert door de aanleg van de Rotterdamsebaan, zie ook Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst". Ook verandert het parkeren voor de Fokker Terminal niet, aangezien de specifiek voor deze locatie aanwezige parkeerplaatsen gehandhaafd blijven. Er mening dat de Fokker Terminal niet meer rendabel als een evenementenlocatie kan worden geëxploiteerd wordt derhalve niet onderschreven.

Voor eventuele planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.

17. *Financiële uitvoerbaarheid door bestemming "Gemengd": Als gevolg van de planologische beperkingen in artikel 7.4 van de planregels ten aanzien van de bestemming "Gemengd" op het perceel Binckhorstlaan 249-251, acht indiener niet meer rendabel de bijeenkomstfunctie kunnen uitoefenen.*

Reactie 17

De financiële uitvoerbaarheid geldt voor het planologisch bestemmen van nieuwe functies. De Fokker Terminal wordt bestemd conform feitelijk en vergunde situatie en daarvoor geldt geen verantwoording in hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Indiener van de zienswijze vreest dat gedurende de aanleg van de Rotterdamsebaan de bijeenkomstfunctie niet rendabel kan worden uitgeoefend. Ten aanzien van de bereikbaarheid tijdens en na aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar de Deel 1 Veelgestelde vragen en opmerkingen en dan met name onderwerpen: De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst, De bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de werkzaamheden, Parkeren in de Binckhorst.
In reactie 11 en12 is uiteengezet dat de bereikbaarheid en het parkeren in de situatie na aanleg van de Rotterdamsebaan niet verslechteren en daarmee dus geen afbreuk wordt gedaan aan de bijeenkomstfunctie.

Zienswijze 42 – Haags Milieucentrum

1. *Volgens p.66 van de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan (OB) is de Rotterdamsebaan deels in strijd met het gemeentelijk klimaatbeleid. Volgens pp.181-183 van het bijhorende MER draagt deze nieuwe weg negatief bij aan de gestelde klimaatdoelen. Die doelen zijn: een klimaatneutrale stad in 2040 en 30% CO2-reductie in 2020 (t.o.v. 1990)… de Rotterdamsebaan is ons inziens niet "deels" in strijd met het gemeentelijk klimaatbeleid, maar fundamenteel daarmee in strijd. Zoals in de eerdere zienswijze van 4 juli 2012 reeds opgemerkt (hieronder bijgevoegd): de Rotterdamsebaan is mede gebaseerd op de Haagse Nota Mobiliteit, die uitgaat van forse voortgaande groei van de CO2-uitstoot door verkeer. In een beleid dat werkelijk zou inzetten op forse CO2-reductie in het verkeer, zou de Rotterdamsebaan zeer waarschijnlijk overbodig worden. De CO2-reductie die nodig is om de gemeentelijke klimaatdoelen te halen, vereist namelijk zowel een versnelde transitie naar klimaatneutraal aangedreven auto's, als een reductie van het aantal gereden autokilometers, zo blijkt uit het recente backcasting-rapport van CE Delft in opdracht van de gemeente. De vraag is dus: hoe serieus neemt de gemeente het eigen klimaatbeleid en waarom vindt de gemeente CO2-reductie in het verkeer blijkbaar veel minder belangrijk dan diverse andere doelen uit de Haagse Nota Mobiliteit? Het hoofddoel van die nota is: duurzame bereikbaarheid. Om Den Haag echter duurzaam bereikbaar te houden, zal de zeespiegelstijging de komende eeuwen zoveel als nog mogelijk is beperkt moeten blijven, blijkt uit divers wetenschappelijk onderzoek.*

Reactie 1

De Rotterdamsebaan is een van de projecten uit de Haagse Nota Mobiliteit. Het toevoegen van een nieuwe weg heeft veelal tot gevolg dat de CO2 prestaties niet verbeteren. De Rotterdamsebaan heeft echter niet als primair doel om meer verkeer te genereren maar beoogd is juist een betere geleiding van het verkeer naar en vanuit de stad. De Rotterdamsebaan biedt voor een deel van het verkeer een meer directe verbinding en beperkt daarmee het aantal te rijden kilometers. Daarnaast zal de Rotterdamsebaan de congestie op het lokale en hoofdwegennet beperken door de verdeling van het verkeer over meer inprikkers. Beide effecten hebben een positief effect op de CO2 prestatie van het verkeersnetwerk.

De Rotterdamsebaan betreft één van de projecten uit de Haagse Nota Mobiliteit. In de Haagse Nota Mobiliteit zijn ook projecten ten aanzien van OV en langzaam verkeer opgenomen die een toename van CO2 corrigeren. De CO2—reductie in 2020 dient niet per project, maar over de som der delen beschouwd te worden. Het beoordelen van alleen de Rotterdamsebaan op de gestelde klimaatdoelstellingen is daarom niet opportuun. Dit neemt niet weg, dat de Rotterdamsebaan zo CO2-neutraal mogelijk moet worden gerealiseerd. Hiervoor zijn diverse maatregelen in het MER en het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen. Door deze maatregelen ook op te nemen in de aanbesteding zorgt de gemeente ervoor dat klimaat/duurzaamheid een belangrijk criterium wordt om de keuze van een bouwconsortium te bepalen.

Zienswijze 43 – Dhr. T.M. Klapwijk en mevr. J. Klapwijk-Noort

1. *In verband met het ontwerp-Bestemmingsplan Rotterdamsebaan deelt de indiener van de zienswijze mede dat zij zich ook persoonlijk wil aansluiten bij de Zienswijze ingezonden door de Stichting Meyvliet, mede namens de eigenaren van Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord*

Reactie 1

Deze opmerking wordt ter kennisname aangenomen.

2. *Indieners van de zienswijze verzoeken aan het perceel 1444 de meervoudige bestemming `agrarisch/recreatief/landgoedbiotoop' toe te kennen, de laatste term conform de definitie van de Provincie Zuid-Holland en conform de aanwijzing van dit perceel als behorend bij de landgoedbiotoop van Zeerust. In het voorgestelde bestemmingsplan wordt de bestemming van het perceel 1444 aangeduid als 'agrarisch' in afwijking van de omschrijving in het bestemmingsplan van Leidschendam van 1992 (destijds van de gemeente Leidschendam, via de Beheersregeling in 2010 gecontinueerd), waarin het aangeduid wordt als: "Agrarische doeleinden B met de aantekening wijzigingsbevoegdheid t.b.v. sportieve recreatie en dag-recreatieve voorzieningen." Nu, in 2013, wordt een wijziging bestemmingsplan voorgesteld naar de bestemming "agrarisch", die niet voortvloeit uit en geen relatie heeft met de aanleg van de Rotterdamsebaan. Wel is inmiddels zowel op Provinciaal als op Gemeentelijk niveau de aandacht toegenomen voor de cultuurhistorische waarde van het gebied als geheel. Voor perceel 1444 geldt in het bijzonder dat het onderdeel is van de door de Provincie aangewezen Landgoedbiotoop Zeerust. Tegen deze achtergrond verzoeken wij u aan perceel 1444 de meervoudige bestemming van `agrarisch/recreatief/landgoedbiotoop' toe te kennen.*

Reactie 2

Exact dezelfde regeling uit de vastgestelde Beheersverordening Vlietzone van 22 december 2011, nr. 162 is overgenomen. Het perceel kadastraal bekend: GVH41 BB 01444 had daarin ook de bestemming Agrarisch (A-3).
Verder ligt op dat zelfde perceel de dubbel bestemming Waarde – Ecologie (WR-E). Deze dubbel bestemming zal op exact dezelfde wijze worden opgenomen.

Voorstel:
Opname van een dubbel bestemming Waarde – Ecologie (WR-E) op het perceel kadastraal bekend GVH41 BB 01444.

3. *De aanduiding van het plangebied, gelegen aan de Vliet, tussen Park Hoornwijck en Park Leeuwenbergh, op p. 29 van de Toelichting op het Bestemmingsplan als "Vlietbuurt" te vervangen door een passend alternatief. waarvoor "Zuiderburg" wordt voorgesteld. De term "Vlietbuurt" doet onvoldoende recht aan de door diverse overheden, waaronder de gemeente Den Haag, onderkende concentratie van cultuurhistorisch relevante buitenplaatsen in dit specifieke gebied. Daar het zuidelijke deel van de Vlietzone in geding is stellen wij voor het aan te duiden als: "Zuiderburg" of "Park Zuiderburg" onder verwijzing naar de kadastrale kaart uit 1813, waar "La Campagne Zuiderburg" prominent aanwezig is. Door de term "Zuiderburg" of "Park Zuiderburg" te gebruiken als aanduiding van het gebied komen cultuurhistorisch verleden van Den Haag en constructief heden op een inspirerende manier bij elkaar: gevarieerde cultuurhistorie en de locatie van de Rotterdamsebaan.*

De indieners van de zienswijze geven hierop een nadere toelichting in de zienswijze en stellen voor een prijsvraag te organiseren indien de naam Zuiderbrug niet zonder meer toegepast kan worden.

Reactie 3
De gemeente geeft namen aan delen van de openbare ruimte, zoals straten, pleinen, bruggen en plantsoenen. Het bestemmingsplan zelf is niet het geëigende middel om de naamgeving te veranderen.Indiener kan met een idee voor de naam contact opnemen met:

Dienst Stedelijke Ontwikkeling - Bestaande Stad
Geo-informatie Erfpachtbedrijf,
Postbus 12 655,
2500 DP
Den Haag

Zienswijze 44 – Spuigroep BV, Spuigroep Vastgoed BV, Europcarverhuur BV, Achilles Brandstoffen Maatschappij BV, Achilles Autolease BV en Boedelbak aanhangwagen verhuur BV

Spuigroep c.s. heeft ooit gekozen voor de huidige locatie(s) op de Binckhorst vanwege een drietal redenen. In de eerste plaats is de locatie uitstekend bereikbaar. Dat is van belang zowel voor het logistiek centrum (waaromheen zeer veel 'autobewegingen' plaatsvinden, maar ook voor de huurders van auto's (de klanten) en de gasten van Spuigroep c.s. en last but not least voor de 90 medewerkers op deze locatie. In de tweede plaats biedt de Binckhorst ruime (en grotendeels kosteloze) parkeergelegenheid. Juist ook voor het autoverhuurbedrijf is dat een belangrijke 'asset'. In de derde plaats is de huidige locatie een ideale zichtlocatie, gelegen aan een druk bereden, doorgaande weg. Dit biedt de mogelijkheid om een breed publiek kennis te laten nemen van bestaan en locatie van (met name) het autoverhuurbedrijf. Het ontwerpplan doet, in de huidige vorm, op significante wijze afbreuk aan juist die drie voordelen die de huidige locatie voor Spuigroep c.s. als geheel en specifiek voor Europcar heeft, en daarmee is dat plan direct bedreigend voor de continuering van de bedrijfsactiviteiten van Spuigroep c.s. (en in het bijzonder Europcar) op die huidige locatie. Een en ander is door de indieners van de zienswijze nader toegelicht. De bezwaren omvatten:

1. *Thans heeft het verkeer afkomstig van de A4/A13/Al2 dat naar het centrum rijdt de mogelijkheid om vanaf de Binckhorstlaan direct af te slaan naar Spuigroep c.s. Uit het ontwerpplan is niet te herleiden op welke manier het verkeer Spuigroep c.s. in de toekomst - na realisering van de Rotterdamsebaan - zal kunnen bereiken. In de toelichting (p. 117) wordt gesteld dat er geen mogelijkheid zal zijn om af te staan op de Rotterdamsebaan vanaf de noordelijke tunnelmond tot aan de huidige kruising van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg. Er is dus geen directe aansluiting mogelijk van het zuidelijke deel van de Binckhorst op de Rotterdamsebaan. Welke andere ontsluitingsstructuur zat worden ontwikkeld voor het zuidelijke deel van de Binckhorst wordt niet duidelijk. Slechts vermeld wordt (op p. 119 van de plantoelichting) dat ter hoogte van de Binck Twins een ventweg kan worden aangelegd. Er wordt niets gesteld omtrent de ligging van deze weg en de aansluiting op de hoofdweg. Ook de ontsluiting van het knelpunt bij de Al2 oprit Voorburg is niet uitgewerkt. Zover Spuigroep c.s. heeft begrepen volgt het bereikbaarheidsplan van de gemeente Den Haag pas medio augustus a.s.*

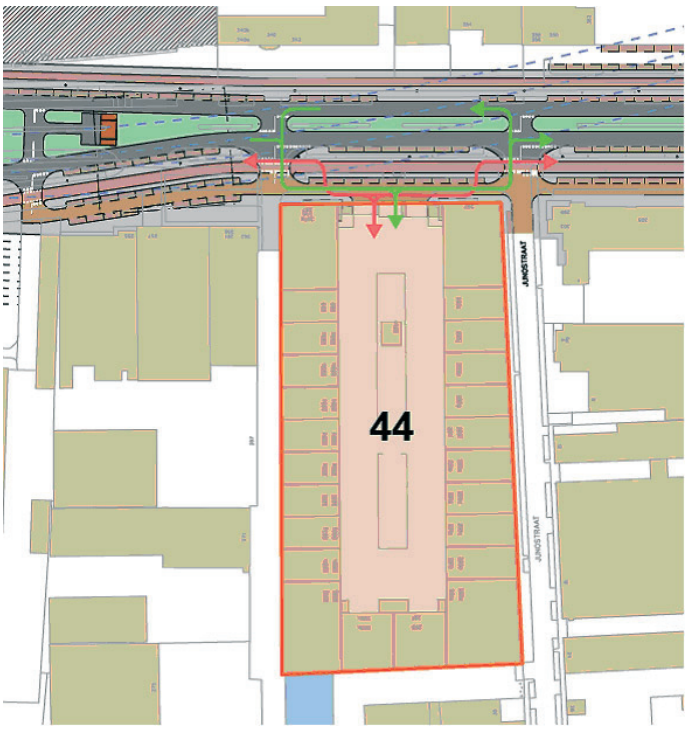
Met name gezien de aard van de bedrijfsactiviteiten van Europcar is een uitstekende bereikbaarheid van essentieel belang. Niet alleen vindt vanuit de Binckhorstlaan 297 de `reguliere' autoverhuur plaats voor het 'verzorgingsgebied' Den Haag-Centrum, daarnaast is deze locatie - zoals hiervoor al genoemd - het landelijk logistiek centrum en hoofdkantoor van Europcar. Dit betekent dat zowel de exploitatie van de Europcar- vestiging (lokale functie) aan de Binckhorstlaan als ook de landelijke logistieke functie gedurende de werkzaamheden zwaar gehinderd worden, zo niet onmogelijk worden gemaakt.

Indiener van de zienswijze verzoekt uw raad dan ook om voorafgaand aan de planvaststelling (meer) duidelijkheid te verschaffen omtrent de

ontsluitingsstructuur van het zuidelijke deel van de Binckhorst en naar de A12 via de Maanweg en Spoorboogweg.

Reactie 1

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en specifiek navolgende figuur. Het betreffende pand blijft bereikbaar vanuit alle richtingen, vanaf het rijkswegennet via de Maanweg, vanaf de centrumring via de Binckhorstlaan en vanaf Voorburg via het onderliggend wegennet.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" en bijlage IV.
De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.
In de bouwfase waarin de Binckhorstlaan geheel wordt afgesloten is het adres Binckhorstlaan 297 bereikbaar vanaf de Maanweg en het deel van de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan.

2. *Indiener van de zienswijze begrijpt - zonder nadere toelichting, die ontbreekt - niet waarom het parkeren van huurauto's op de bestaande parkeerplaatsen langs de openbare weg als een `onwenselijk gebruik' wordt bestempeld. De huidige Binckhorst kent een zeer groot aantal parkeerplaatsen die evident niet alle noodzakelijk zijn voor diegenen die aldaar werken, wonen of als bezoeker passeren. De ruime (en kosteloze) parkeergelegenheid op de Binckhorst is juist een 'asset' van die (bedrijfs)locatie, reden waarom relatief veel bedrijven in de 'automotive business' - die uit de aard van hun bedrijfsvoering veel behoefte hebben aan parkeergelegenheid - op die plek zijn gevestigd. Het gaat dan wat Spuigroep c.s. betreft niet aan om thans, op het moment dat dit aantal parkeerplaatsen drastisch wordt teruggebracht met alle voor de betrokken bedrijven nadelige gevolgen van dien, het huidige gebruik van de parkeerplaatsen als 'onwenselijk' te kwalificeren.*

Reactie 2

In de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Den Haag is onder Artikel 5.2 opgenomen dat het gebruiken van openbare parkeergelegenheid door meer dan 3 huurauto's door een bedrijf verboden is. Ondanks het feit dat hierop in het verleden geen handhaving heeft plaatsgevonden door de gemeente en dat dit elders in de Binckhorst ook plaatsvindt, is dit geen wenselijk gebruik van openbare parkeerplaatsen, te meer daar de parkeerdruk in dit gebied al hoog is.

In Deel I 'Parkeren Binckhorst' is toegelicht op welke gedeelten van de Binckhorstlaan met name parkeerplaatsen worden opgeheven. In de omgeving van Binckhorstlaan 297 blijft de hoeveelheid parkeerplaatsen langs de openbare weg nagenoeg gelijk aan de huidige situatie, er is zelfs een lichte toename. Langs de huidige ventweg zijn diverse parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar, dit terrein wordt door de gemeente verworven, de parkeerplaatsen langs de nieuwe ventweg zullen openbaar toegankelijk zijn. In het pand aan de Binckhorstlaan 297 is conform de gemeentelijke parkeereisen voldoende parkeerruimte beschikbaar voor het eigen gebruik.

3. *In de toelichting wordt aangegeven dat voor het verlies aan parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan met verschillende maatregelen een `maatwerkoplossing' kan worden geboden. Vier varianten worden geschetst: de aanleg van extra parkeerplaatsen op eigen terrein door gebruikers, de aanleg van extra parkeerplaatsen op eigen terrein door gemeente, het reguleren van parkeerplaatsen door middel van solitaire winkelstraatregelingen of het reguleren van parkeerplaatsen door middel van betaald parkeren in de hele Binckhorst. Nog los van het feit dat deze schets van varianten geen concreet antwoord biedt op de nu concreet voorliggende vraag hoe de aanzienlijke wegval van parkeerplaatsen nabij (het bedrijf van) Spuigroep c.s. wordt opgevangen, laat de toelichting ongenoemd dat deze wegval - in elk van de geschetste varianten - tot aanzienlijke schade zat leiden.*

Reactie 3

Verwezen wordt naar het gestelde onder reactie 2. Voor de reactie aangaande het leiden van schade wordt verwezen naar Deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.

4. *Indiener van de zienswijze heeft slechts beperkt de ruimte voor parkeerplaatsen op eigen terrein. Betaald parkeren leidt evident tot onaanvaardbare kostenstijgingen binnen de bedrijfsvoering. In het verlengde hiervan kan de indiener van de zienswijze zich evenmin verenigen met het in de plantoelichting geuite voornemen om na realisatie van de Rotterdamsebaan betaald parkeren in de gehele Binckhorst in te voeren. Die maatregel zat tot aanzienlijke kosten leiden en (mede) om die reden de aantrekkelijkheid van de*

huidige locatie voor Spuigroep c.s. in verregaande mate beperken. Hoge parkeerkosten zullen bovendien effect hebben op het personeel(sbestand) van Spuigroep c.s. In het ontwerpplan wordt hiervan geen rekenschap gegeven.

Reactie 4
Gezien de huidige parkeerdruk, de ontwikkelingen in de omgeving van de Binckhorst, de stedelijke/regionale en landelijke trend en de wens het gebied verder te ontwikkelen wordt verwacht dat de discussie over een vorm van regulering van het parkeren in de Binckhorst op termijn opportuun is. De invoering van betaald parkeren is in de plantoelichting benoemd als een van de instrumenten die de gemeente in kan zetten om de parkeersituatie in de Binckhorst op een aanvaardbaar niveau te kunnen houden. Zoals eerder aangegeven is het gebruik van openbare parkeerplaatsen door huurvoertuigen in de APV verboden. In het gemeentelijke parkeerkader en in de bouwvergunning van het pand is bovendien vastgelegd dat het uitgangspunt is dat personeelsleden gebruik maken van parkeergelegenheid op eigen terrein, danwel andere vormen van mobiliteit. Nog los daarvan geldt dat conform de parkeereisen voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is.

5. *Uitvoering van het ontwerpplan zal ertoe leiden dat het kantoor en bedrijfsgebouw van Spuigroep c.s. het karakter van zichtlocatie verliest (met waardevermindering van dien ten laste van Vastgoed). In plaats van een ligging aan een druk bereden, doorgaande weg – met veel `exposure' naar mogelijke clientèle - komt dat gebouw (waarschijnlijk) te liggen aan een (waarschijnlijk) louter door bestemmingsverkeer te gebruiken ventweg. Ook dit belang wordt in het ontwerpplan niet in de afweging betrokken.*

Reactie 5
Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst'. Hoewel de functie van de Binckhorstlaan als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur verandert, blijft de Binckhorstlaan-Zuid een doorgaande functie houden voor het verkeer van en naar de Binckhorst, Voorburg-West en Rijswijk. De Binckhorstlaan wordt niet ingericht als ventweg, maar krijgt een volwaardig 50 km profiel. Ter plaatse van gebouw de Binck-Twins zal daarnaast de bestaande ventweg worden gehandhaafd. De visie van de gemeente op de Binckhorstlaan als boulevard en zichtlocatie ondersteunt dit. Na realisatie van de Rotterdamsebaan zal de uitstraling en inrichtingskwaliteit van de Binckhorstlaan aanmerkelijk verbeteren, De Binckhorstlaan krijgt een laanprofiel met een groenere en stedelijkere uitstraling dan nu het geval is. De locatie van het pand langs het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan blijft dan ook een goede zichtlocatie met een goede bereikbaarheid.

6. *Gedurende het bouwrijp maken van de grond en de daadwerkelijke bouwwerkzaamheden zat Spuigroep c.s. te maken krijgen met zware overlast die, naast andere zaken, ook significante consequenties zal hebben voor de bereikbaarheid en exploitatie van beide locaties aan de Binckhorstlaan en de Junostraat.*

Reactie 6
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" en bijlage IV. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven in de Binckhorst tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan bereikbaar blijven. In de bouwfase waarin de Binckhorstlaan-zuid geheel wordt afgesloten is het adres Binckhorstlaan 297 bereikbaar vanaf de Maanweg en het deel van de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan.

7. *Gezien de bij het ontwerp gevoegde tekeningen zal een van de tunnelbuizen onder het pand op de Binckhorstlaan doorlopen voordat het circa 125 meter noordelijker uit zal komen in een tunnelbak. Tot medio 2016 zal verkeer richting het centrum mogelijk blijven via de Maanweg. Daarna zal de grond voor de locatie van Spuigroep c.s. belast moeten worden om voldoende tegendruk te bieden voor de omhoog borende machine. Deze grondbelasting betekent een ernstige beperking van de bereikbaarheid van Spuigroep c.s. (en met name Europcar). Tevens ontstaan hierdoor risico's op verzakking van de opstallen, in het bijzonder de parkeerdekken.*

Reactie 7
De tunnelbuizen komen niet onder het pand op de Binckhorstlaan. De meest nabijgelegen tunnelbuis komt enkele meters buiten de gevel en de fundering te liggen. Ook zal het pand gedurende de hele aanleg van de Rotterdamsebaan via de Maanweg bereikbaar zijn. Tot medio 2016 is het pand ook nog vanuit de richting van de centrumring bereikbaar. Of een extra grondbelasting zoals in de zienswijze beschreven is wordt toegepast is aan de aannemer. Er zijn in de Binckhorst alternatieven mogelijk. Eis daarbij zal zijn dat de bereikbaarheid van Binck-Twins gegarandeerd moet zijn en dat opstallen niet (ontoelaatbaar) verzakken als gevolg van deze belasting.

8. *Uit het ontwerpplan blijkt niet van enige inachtneming van deze belangen of belangen die door de andere denkbare vormen van overlast (zoals geluid, trillingen, bouwstof) zullen worden getroffen. In dat opzicht kan dus (nog) niet worden gesproken van zorgvuldige besluitvorming. In dit verband zou indiener van de zienswijze in het bijzonder ook graag vernemen of zal worden voorzien in een bijzondere nadeelcompensatieregeling voor het project Rotterdamsebaan en zo ja, hoe die regeling eruit zal zien.*

Reactie 8
Tijdens de aanlegfase vormt uitgangspunt om de overlast en hinder voor bedrijven zoveel mogelijk te beperken. Daartoe zullen in de contracten met de aannemer verplichtingen/afspraken worden opgenomen. Mocht desalniettemin schade worden geleden dan geldt hetgeen is opgenomen in Deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.'

9. *Vaststelling van het bestemmingsplan zoals thans in het ontwerp neergelegd is, zal voor indiener van de zienswijze zeer grote financiële gevolgen hebben. Bereikbaarheid, (kosteloze) parkeergelegenheid en het kunnen beschikken over een zichtlocatie zijn gezien de aard van de onderneming van met name Europcar van groot belang. Zonder een ongestoorde, uitstekende bereikbaarheid en zonder adequate parkeermogelijkheden zullen Spuigroep c.s. en Europcar in het bijzonder zich zeer waarschijnlijk genoodzaakt zien om in elk geval voor de Europcar-vestiging Den Haag-Centrum en het logistiek centrum van Europcar een andere plaats van vestiging te zoeken. In het ontwerpplan is onvoldoende rekening gehouden met voornoemde belangen. Hier worden drie elementen uit toegelicht:*

a. ten eerste zal vaststelling van dergelijk plan strijdig zijn met de door artikel 3:2 Awb vereiste zorgvuldige besluitvorming. Het ontwerpplan geeft immers geen blijk van een onderzoek naar alternatieven (of alternatieve locaties) voor de (te verdwijnen) parkeergelegenheid. Evenmin ontbreekt een helder beeld van de toekomstige ontsluitingsstructuur (onder meer) ter plaatse van de bedrijven van Spuigroep en Europcar.

b. Ten tweede wordt in strijd met artikel 3:4, eerste lid Awb in het ontwerpplan geen heldere en zorgvuldige afweging van belangen gemaakt, waarbij de hiervoor beschreven evidente belangen van Spuigroep c.s. ten aanzien van met name de onderwerpen bereikbaarheid, parkeren en het vervallen van een zichtlocatie worden meegewogen.

c. Ten derde betekent een ongewijzigde vaststelling van het ont werpplan dat in strijd met artikel 3:4 lid 2 Awb Spuigroep c.s. - (mede) gezien de aard van hun bedrijfsactiviteiten - onevenredig in haar belangen wordt getroffen.

Reactie 9

Onder verwijzing naar het gestelde in de reacties hiervoor, geldt dat bij het opstellen van het bestemmingsplan wel degelijk rekening is gehouden met de belangen van bedrijven in de Binckhorst, meer in het bijzonder de belangen van Europcar/Spuigroep B.V. van strijd met artikel 3:2 en 3:4 Awb is daarom geen sprake. In de fase van uitvoering van werkzaamheden zullen maatregelen worden getroffen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. In de eindsituatie verbetert de bereikbaarheid van de locatie van indiener terwijl de openbare ruimte er ten opzichte van de huidige situatie op vooruit gaat, hetgeen onder andere ten goede komt aan de zichtbaarheid van de indiener.

10. Indiener van de zienswijze leidt uit de plantoelichting (p. 80) af dat de Rotterdamsebaan is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (`NSL'). De looptijd van het NSL verstrijkt op 1 augustus 2014, kort nadat het onderhavige plan (naar verwachting) in werking zal zijn getreden. Aan het einde van de looptijd van het NSL moet in heel Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Uit de plantoelichting wordt onvoldoende duidelijk dat zulks ook na uitvoering van de Rotterdamsebaan op de Binckhorst - en dan in het bijzonder ter plaatse van de bedrijfslocatie van Spuigroep c.s. - het geval zal zijn.

Reactie 10

In het MER en ontwerp-bestemmingsplan is naast de opname in het bestemmingsplan ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ook zonder toepassing van het NSL de Rotterdamsebaan voldoet aan de bepalingen van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

11. Uit de plankaart kan Spuigroep c.s. niet goed afleiden of de uitvoering van het bestemmingsplan betekent dat daadwerkelijk eigendom van Vastgoed is benodigd. Eindigt de plangrens voor de eigendomsgrens? Spuigroep c.s. vraagt zich dat met name af nu in het verleden door ambtenaren van de gemeente is aangegeven dat de grond direct voor de Binck Twins zou moeten worden verworven om kabels en leidingen te kunnen (ver)leggen, direct tegen de gevel van de kantoren. Uit de plankaart leidt Spuigroep echter af dat het tracé voor kabels en leidingen ter hoogte van de Binck Twins aan de overzijde van de Binckhorstlaan loopt. Verzocht wordt om ter zake duidelijkheid te scheppen.

Reactie 11

In de uitvoeringsfase zijn diverse werkzaamheden op het voorterrein aan de orde waaronder de aanleg van kabels en leidingen en (mogelijk) het aanbrengen van een diepwandconstructie, die nodig is om geen druk op de fundering van het gebouw te laten ontstaan tijdens het boren van de tunnel. Het is inderdaad zo dat de hoofdtransportleidingen aan de overzijde van de Binckhorstlaan zijn voorzien, maar ook aan de zijde van Binck-Twins zal een (reguliere) kabel en leidingenzone en riool nodig zijn om de daar aanwezige percelen te bedienen.

De gemeente Den Haag heeft tijdens de algemene ledenvergadering van de VVE in mei 2013 aangegeven dat de gemeente het 'voorterrein', dat eigendom is van de VVE Binck Twins (indiener is lid van de VVE), te verwerven. Door eigenaar te worden zal de gemeente alle uitvoeringswerkzaamheden op eigen terrein kunnen uitvoeren hetgeen het proces vereenvoudigt en de verantwoordelijkheden eenduidiger vastlegt. Dit houdt verband met de ligging van de westelijke tunnelbuis die nog juist onder het voorterrein doorloopt. De uitvoeringswerkzaamheden worden in nauw overleg met de eigenaren en gebruikers van de Binck Twins voorbereid en uitgevoerd.

12. Een deel van het eigendom van Vastgoed lijkt - zie het voorgaande - gelegen in de gebiedsaanduiding met bestemming 'verkeerstunnel - beschermingszone 1' of `verkeerstunnel - beschermingszone 2'. Voor beide aanduidingen wordt echter dezelfde arcering gebruikt. Dat is in strijd met de rechtszekerheid. Verder neemt de indiener van de zienswijze aan dat in elk geval niet is bedoeld dat bestaande gebruik en/of bouwwerken (hierdoor) weg te bestemmen. Ook op dit punt wordt verzocht om verduidelijking.

Reactie 12

Allereerst wordt vooropgesteld dat het bestemmingsplan alleen digitaal juridisch bindend is en op die wijze moet worden geraadpleegd (zie www. Ruimtelijkeplannen.nl). Hierdoor is direct duidelijk welke regeling op welk perceel van kracht is. De gebiedsaanduiding Verkeerstunnel – beschermingszone 1 betreft de zone waaronder de tunnel is gelegen. Op de digitale verbeelding aangeduid met deze beschermingszone en gelegen binnen en op de functie aanduiding tunnel (tu). De gebiedsaanduiding verkeerstunnel – beschermingszone 2 betreft de vrijwaringszone de stroken aan weerszijden van de tunnel. In beschermingszone 1 geldt een zwaardere bescherming dan in de beschermingszone 2 zie voor de regeling artikel 38 van de regels. Beide beschermingszones zijn van toepassing.

Zienswijze 45 – Dhr. P.H.J. van der Heem

Van der Heem is eigenaar van de onroerende zaken (ondergrond, opstallen en parkeerruimte), plaatselijk bekend Binckhorstlaan 340 – 342. Binckhorstlaan 340 word thans gehuurd door diverse huurders. De huurders hebben de parkeerplaatsen aan de linkerzijde voor het gebouw eveneens gehuurd en als zodanig in gebruik.

1. *Onevenredige gevolgen voor de exploitabiliteit: de eigendommen van Van der Heem bevinden zich thans op een zichtlocatie, langs de hoofdverkeersader van het Binckhorstgebied, maar na realisatie Rotterdamsebaan zal van een daadwerkelijke zichtlocatie evenwel geen sprake meer zijn. De belangrijkste verkeersstromen zullen de panden ondergronds, via de tunnel, passeren.*

Reactie 1

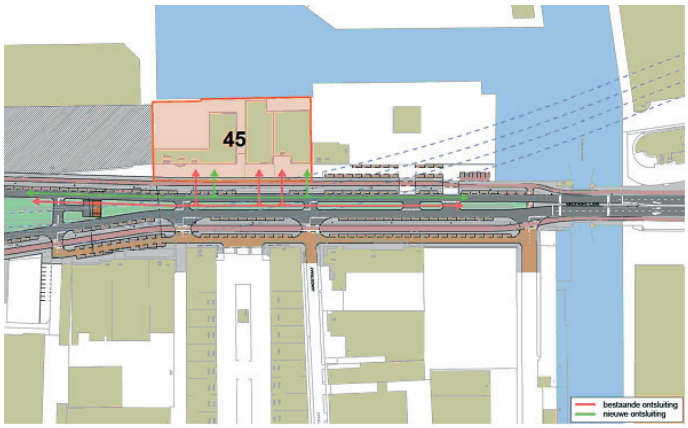
Het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Maanweg krijgt door de aanleg van de Rotterdamsebaan een andere functie en inrichting. De Rotterdamsebaan wordt de primaire hoofdweg. Parallel aan de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorstlaan op maaiveld doorgezet met een stelsel van rijbanen voor bestemmingsverkeer en vrijliggende fietspaden. Het verkeersaanbod daalt daarmee op de Binckhorstlaan Zuid, maar de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte wordt verhoogd.
Hoewel de functie van de Binckhorstlaan als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur verandert, blijft de Binckhorstlaan-zuid een functie houden voor het verkeer van en naar de Binckhorst, Voorburg-West en Rijswijk. De visie van de gemeente op de Binckhorstlaan als boulevard en zichtlocatie ondersteunt dit. De locatie van het pand langs het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan blijft dan ook een goede zichtlocatie en met goede bereikbaarheid.

Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van het verdwijnen van zijn zichtlocatie geldt hetgeen is opgenomen in deel I ‘Planschade en Nadeelcompensatie’.

2. *Ten tweede geldt dat de bereikbaarheid van de panden in het geding is. Thans heeft het verkeer afkomstig van de A4/A13 dat richting het Haagse centrum rijdt de mogelijkheid om vanaf de Binckhorstlaan direct af te slaan naar onder meer de panden van Van der Heem. Uit het ontwerpbestemmingsplan kan niet worden afgeleid op welke wijze het verkeer de eigendommen van Van der Heem in de toekomst - na de aanleg van de Rotterdamsebaan - zal kunnen bereiken. In de toelichting wordt gesteld dat er geen mogelijkheid zal zijn om af te slaan op de Rotterdamsebaan vanaf de noordelijke tunnelmond tot aan de huidige kruising van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg (zie p. 117 van de plantoelichting). Kennelijk is er dus geen directe aansluiting mogelijk van het zuidelijke deel van de Binckhorst op de Rotterdamsebaan. Of - en zo ja, welke - andere ontsluitingsstructuur zal worden gerealiseerd voor het zuidelijke deel van de Binckhorst blijft onduidelijk. Weliswaar wordt vermeld dat ter hoogte van de “Binck Twins” een ventweg kan worden aangelegd (vgl. p. 117 van de plantoelichting), maar of - en zo ja, op welke wijze - deze ventweg zal worden aangelegd, blijft in nevelen gehuld.*

Reactie 2

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst” en navolgende figuur specifiek ten aanzien van perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Het betreffende pand blijft op dezelfde wijze bereikbaar vanuit de genoemde hoofdwegen A4/A13 en A12. Alle huidige routes zijn in de toekomst op dezelfde wijze mogelijk, met dien verstande dat ter plaatse van het pand een bredere middenberm wordt aangelegd met minder doorsteken. Hierdoor vervalt één van de twee huidige doorsteken door de middenberm. De te behouden doorsteek wordt echter veiliger en gebruiksvriendelijker.
Daarbij ontstaat door de realisatie van de Rotterdamsebaan een nieuwe mogelijkheid het pand aan de Binckhorstlaan 340-342 te bereiken vanuit Knooppunt Ypenburg via de Rotterdamsebaan en een keerbeweging op de Binckhorstlaan-noord. Bovendien zorgt de realisatie van de Rotterdamsebaan voor een verbetering in de doorstroming van de hoofdinfrastructuur, waardoor bestaande routes beter functioneren. Van een verslechterde bereikbaarheid is dan ook geen sprake.

Op het voorlopig ontwerp dat ter toelichting bij het bestemmingsplan is bijgevoegd is een ventweg opgenomen langs de Binckhorstlaan bij de Binck-Twins. In overleg met de eigenaren/gebruikers zal dit ontwerp verder worden uitgewerkt.

3. *Ten derde zal het aantal parkeerplaatsen in de omgeving aanzienlijk afnemen. Uit (p. 112 van) de toelichting blijkt dat in totaal maar liefst 225 parkeerplaatsen zullen verdwijnen in de Binckhorst, waarvan 100 parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan-zuid. De parkeerbehoefte blijft ter plaatse echter ongewijzigd, nu de bebouwing daar wordt gehandhaafd. Bij de panden van Van der Heem bestaat slechts beperkte ruimte om te parkeren. Deze panden moeten het dus (mede) hebben van de parkeerplaatsen in de omgeving. Eén van de panden is thans in gebruik als autoverhuurbedrijf en ontleent daaraan de belangrijkste waarde als beleggingsobject. Het behoeft geen nadere toelichting dat een beperking van het aantal parkeerplaatsen in de omgeving, tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden en (dus) de aantrekkelijkheid van deze onroerende zaak zullen leiden. Volgens de plantoelichting worden de thans op de Binckhorst aanwezige parkeervoorzieningen gedurende de dag intensief gebruikt, terwijl het gebruik ’s nachts relatief laag is. Dit duidt, zo vervolgt de*

plantoelichting, op een intensief gebruik door de werknemers en bezoekers van de in de Binckhorst gevestigde bedrijven en organisaties (vgl. p. 25). Dat is uiteraard niet voor niets. De ruime (en kosteloze) parkeergelegenheid op de Binckhorst is een belangrijk voordeel van deze locatie en in feite de doorslaggevende reden dat ter plaatse betrekkelijk veel bedrijven in de `automotive business' - die uit de aard van hun bedrijfsvoering een aanzienlijke behoefte hebben aan parkeergelegenheid - op die plek zijn gevestigd, zoals ook terecht in de plantoelichting wordt geconstateerd (vgl. p. 29). Niettemin volgt uit diezelfde plantoelichting dat het gebruik van deze parkeerplaatsen op deze wijze niet wenselijk wordt gevonden. Het ter plaatse parkeren van huurvoertuigen wordt expliciet benoemd als onwenselijk gebruik. Zonder nadere toelichting, die ontbreekt, valt niet in te zien op grond waarvan het parkeren van huurauto's op de bestaande parkeerplaatsen langs de openbare weg wordt gekwalificeerd als 'onwenselijk gebruik'. Dit gebruik is immers volstrekt legitiem en dient bovendien een redelijk belang. Redelijkerwijs valt dan ook niet in te zien waarom thans, op het moment dat dit aantal parkeerplaatsen per saldo drastisch wordt teruggebracht met alle voor de betrokken bedrijven nadelige gevolgen van dien, het huidige gebruik van de parkeerplaatsen als 'onwenselijk' wordt gekwalificeerd.

Reactie 3

Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

In de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Den Haag is onder Artikel 5.2 opgenomen dat het gebruiken van openbare parkeergelegenheid door meer dan 3 huurauto's door een bedrijf verboden is. Ondanks het feit dat hierop in het verleden geen handhaving heeft plaatsgevonden door de gemeente en dat dit elders in de Binckhorst ook plaatsvind, is dit geen wenselijk gebruik van openbare parkeerplaatsen.

In de omgeving van Binckhorstlaan 340 blijft de hoeveelheid parkeerplaatsen langs de openbare straat nagenoeg gelijk aan de huidige situatie, er is zelfs een lichte toename. Indiener geeft aan dat de parkeerbehoefte in de omgeving gelijk blijft, maar gaat voorbij aan het feit dat langs de oostzijde van de Binckhorstlaan, alle panden startend naast het pand van de indiener als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan zullen worden gesloopt.

4. *Gezien de bedrijfsbestemming van de panden van Van der Heem, zijn zicht, een uitstekende bereikbaarheid en voldoende parkeerplaatsen daarvoor van levensbelang. De aanwezigheid - in voldoende mate - van al deze factoren was destijds bepalend voor de keuze van Van der Heem voor deze panden. Nu de ligging als zichtlocatie, de goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van een groot aantal parkeerplaatsen in de directe omgeving van de panden verloren lijken te gaan, zullen de panden van Van der Heem dermate oninteressant worden voor de zakelijke markt, dat deze panden in feite onverhuurbaar worden en niet langer te exploiteren zijn. Om dezelfde redenen ligt de verkoop van de onroerende zaken niet voor de hand, nog daargelaten dat dit voor Van der Heem eigenlijk geen alternatief is. Dit een en ander verhoudt zich niet alleen slecht met het feit dat uw raad ervoor kiest om de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' ter plaatse van de onroerende zaken van Van der Heem te handhaven, maar bovenal staat dit in schril contract met de in de plantoelichting genoemde doelstelling 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 (vgl. p. 52).*

Reactie 4

Zoals in reactie 2 aangegeven blijft het pand langs het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan een goede zichtlocatie met een goede bereikbaarheid. Na realisatie van de Rotterdamsebaan zal de uitstraling en inrichtingskwaliteit van de Binckhorstlaan verbeteren, De Binckhorstlaan krijgt een laanprofiel met een groenere en stedelijkere uitstraling. Van onverhuurbaar of onverkoopbaar worden van het pand om de in de zienswijze genoemde redenen is dan ook geen sprake.

5. *Anders dan op grond van het voorgaande zou kunnen worden aangenomen, openbaart de onevenredige verslechtering van de exploitabiliteit van de panden van Van der Heem zich overigens niet eerst wanneer de Rotterdamsebaan zal zijn gerealiseerd: ook tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan zal de exploitabiliteit van de panden van Van der Heem nagenoeg tot nihil worden gereduceerd. Gedurende lange tijd zal er direct aansluitend aan de eigendommen van Van der Heem, in verband met de aanleg van de tunnel, een bouwput verrijzen. Niet alleen leidt dat tot visuele hinder en overlast, ook en belangrijker - zal de bereikbaarheid van de panden hierdoor lange tijd niet, althans in ieder geval onvoldoende, kunnen worden gegarandeerd.*

Reactie 5

De aanleg van de Rotterdamsebaan zal hinder met zich mee brengen. De gemeente spant zich samen met de aannemer in om hinder zoveel mogelijk te beperken. Uitgangspunt is dat de bedrijfsvoering van de gebruikers van de panden mogelijk blijft. Het zwaartepunt van de werkzaamheden vindt overigens niet direct voor de panden van Van der Heem plaats, maar westelijker op de Binckhorstlaan. Met name tijdens het verleggen van kabels en leidingen zal hinder ontstaan en mogelijk als gevolg van het aanbrengen van hulpconstructies voor passage van de tunnelboormachine.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar bijlage IV "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden". Het uitgangspunt is dat alle bedrijven aan de Binckhorstlaan tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan bereikbaar zullen zijn. Vanaf de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan-Zuid is de Binckhorstlaan Noord via de Spoorboogweg-Regulusweg verbonden met het rijkswegennet.

6. *Het voorgaande klemt des te meer, nu uw gemeente aanvankelijk heeft besloten om de eigendommen van Van der Heem te belasten met een gemeentelijk voorkeursrecht, maar uw gemeente nu kennelijk besloten heeft dat de eigendommen van Van der Heem niet langer gewenst zijn: de huidige bestemming van de onroerende zaken van Van der Heem wordt immers gehandhaafd. Enerzijds kon Van der Heem dus niet zonder toestemming van uw gemeente tot verkoop overgaan vanwege het voorkeursrecht, thans wordt verhuur en verkoop onmogelijk gemaakt door de feitelijke planontwikkeling.*

Reactie 6
Op grond van het onherroepelijke bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid is aan het perceel de bestemming GD-U toegekend waarbij alleen nog kan worden uitgewerkt naar verkeersdoeleinden. Inmiddels is op basis van het laatste ontwerp van de Rotterdamsebaan het perceel in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan weer positief bestemd. Het perceel is niet meer nodig voor de aanleg van de Rotterdamsebaan. Daarmee vervalt ook de aanleiding voor de vestiging van het voorkeursrecht welke thans nog op dit perceel is gevestigd op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (Wvg).

Als gevolg van de planontwikkeling blijven voor het betreffende bedrijf voldoende mogelijkheden over om het terrein dat op een zichtlocatie gelegen is, te verhuren dan wel te verkopen.

7. *De slotsom van het voorgaande is dat de gevolgen van het bestemmingsplan voor Van der Heem onevenredig zijn in verhouding tot de met dit plan te dienen doelen. Dit brengt mee dat het plan niet kan worden vastgesteld in de huidige vorm, althans in ieder geval niet zonder dat voorafgaand compensatie wordt geboden. Daarbij is ook van belang, dat het bestemmingsplan voorziet in een nieuw kabel- en leidingentracé ter plaatse van onder meer de eigendommen van Van der Heem. Dit kabel- en leidingtracé is geprojecteerd op of onder de opstallen. Van der Heem maakt daartegen uitdrukkelijk bezwaar, aangezien door de aanleg van deze kabels en leidingen inbreuk wordt gemaakt op zijn eigendom, hij hierdoor schade lijdt en onduidelijk is of en zo ja op welke wijze hij hiervoor zal worden gecompenseerd. Overigens is het voor Van der Heem onduidelijk hoe de aanleg van het kabel- en leidingentracé zich verhoudt tot de overige aanduidingen en bestemmingen ter plaatse.*

Reactie 7
Voor eventuele compensatie en/of schade wordt verwezen naar deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.
De percelen inclusief het aanwezige bouwvlak zijn conform het vigerende bestemmingsplan Binckhorst 1989 bestemd. Indiener van de zienswijze is eigenaar van het perceel kadastraal GVH32 AP 01412 waaraan de bestemming Bedrijf (B) is toegekend. De gemeente is eigenaar van het voorliggende perceel GVH32 AP 01411 waaraan de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg is toegekend. (V- HO). Indiener merkt terecht op dat het tracé van de leiding - hoogspanning onjuist is weergeven waarbij de zakelijke rechtstrook gedeeltelijk onder de opstallen doorloopt. Het tracé van leiding - hoogspanning inclusief de aanwezige vrijwaringstrook (zakelijke rechtstrook 4 meter weerszijden gerekend vanaf het hart van de leiding) ligt buiten het perceel en aanwezige bouwvlak van reclamant. De digitale verbeelding zal op dit punt worden aangepast.

Voorstel
Aanpassing van de ligging van de leiding - hoogspanning (L-H) op de digitale verbeelding in de Binckhorstlaan.

8. *Ook verdient in dit verband opmerking, dat de tunnel op zeer korte afstand van de onroerende zaken van Van der Heem is geprojecteerd. Onduidelijk is en blijft wat de gevolgen (kunnen) zijn voor zijn eigendom, gezien onder meer het grondverzet en de druk die hiervan uitgaat, zeker bij de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg hiervan, waarbij in het bijzonder aandacht wordt gevraagd voor de omstandigheid dat zich onder de opstallen van Van der Heem een kelder bevindt. Voor zover hierdoor schade ontstaat, zal Van der Heem daarvoor (op voorhand) moeten worden gecompenseerd.*

Reactie 8
De tunnelboormachine passeert de opstallen van Van der Heem op zodanige afstand dat er naar verwachting geen aanvullende maatregelen nodig zullen zijn om zettingen te voorkomen. Het risico voor schade als gevolg van passage van de tunnelboormachine is beperkt. Of een extra grondbelasting zoals in de zienswijze beschreven is wordt toegepast is aan de aannemer. Er zijn in de Binckhorst alternatieven mogelijk. Eis daarbij zal zijn dat de bereikbaarheid van Bincktwins gegarandeerd moet zijn en dat opstallen niet ontoelaatbaar beschadigd raken als gevolg van deze belasting. Zie verder Deel 1 'Planschade en nadeelcompensatie'.

9. *De Rotterdamsebaan is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (`NSL'), zo wordt tot wet drie maal toe op pagina 80 van de plantoelichting vermeld. Aldus zou niet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit hoeven te worden getoetst. Dat is echter te simpel gedacht. De looptijd van het NSL is voorzien tot 1 augustus 2014. Wanneer het onderhavige bestemmingsplan zal zijn vastgesteld en in werking zal zijn getreden, zal de looptijd van het NSL derhalve (nagenoeg) verstreken zijn. Uitgangspunt van het NSL is dat aan het einde van de looptijd daarvan overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Inmiddels blijkt dat deze doelstelling niet, althans in ieder geval niet overal, wordt gehaald. Niet voor niets hebben de grote steden, waaronder Den Haag, onlangs de alarmbellen geluid, omdat de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide hier niet tijdig zullen worden gehaald.*

Reactie 9
In het MER en ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan is ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ook zonder toepassing van het NSL de Rotterdamsebaan voldoet aan de bepalingen van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

10. *Indiener stelt dat de raad daar ook van uit lijkt te gaan, gegeven de opmerking dat een overschrijding van de grenswaarden is geconstateerd ter plaatse van de gevels van de Vestaweg. Aangegeven wordt dat de woningen ter plaatse worden gesloopt, zodat voldaan kan worden aan de verplichtingen van Titel 5.2 Wm. Dat is echter geen oplossing, nu het slopen van deze woningen niet zal leiden tot een afname van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht, maar hooguit (louter) tot een afname van het aantal blootgestelden.*

Reactie 10
De sloop van de woningen aan de Vestaweg heeft tot gevolg dat de concentraties verontreinigende stoffen zich sneller kunnen verspreiden en vermengen met schonere lucht. Deze vermenging en verspreiding heeft tot gevolg dat de concentraties sneller dalen naarmate de afstand tot de tunnelmond toeneemt. Daarmee wordt voldaan aan de Wet milieubeheer (en aan de wettelijke normen).

Tot slot volgen hieronder nog enkele opmerkingen over de bestemmingsplanregels.

11. Volgens art. 5.1, aanhef en onder c, zijn kantoren slechts toegestaan daar waar zulks is aangegeven op de planverbeelding. Hoewel er in het bestemmingsvlak waarin ook de eigendommen van Van der Heem zijn gelegen de aanduiding `(k)' is geplaatst - en Van der Heem er derhalve van uitgaat dat zijn eigendommen ook als zodanig kunnen (blijven) worden gebruikt - is dat niet geheel duidelijk. Verzocht wordt om ter zake duidelijkheid te scheppen.

Reactie 11
Op het perceel rust een functie aanduiding welke wordt begrensd met een kartelrandje. Op het gehele perceel van indiener van de zienswijze rust de functie aanduiding kantoor (k). In de bestemmingsomschrijving wordt in artikel 5 lid 1 onder c de kantoorfunctie toegestaan ter plaatse waarop deze functie aanduiding op de digitale verbeelding (plankaart) is weergegeven. Derhalve is het gebruik van kantoor op het perceel van indiener toegestaan.

12. Een deel van de eigendommen van Van der Heem is blijkens de planverbeelding gelegen in de gebiedsaanduiding met bestemming 'verkeerstunnel - beschermingszone 1' of `verkeerstunnel - beschermingszone 2'. Blijkens het renvooi wordt voor beide aanduidingen dezelfde arcering gebruikt. Dat is in strijd met de rechtszekerheid en zal dus moeten worden aangepast. Ervan uitgaande dat de eigendommen van Van der Heem in ieder geval (gedeeltelijk) binnen één van deze aanduidingen zijn gelegen, wordt er voorshands van uitgegaan dat niet is bedoeld dat bestaande gebruik en/of bouwwerken hierdoor worden wegbestemd. Graag ontvangt indiener daarvan bevestiging.

Reactie 12
De digitale verbeelding is juridisch bindend. Indien de informatie digitaal wordt geraadpleegd op www.ruimtelijkeplannen.nl dan zullen beide afzonderlijke gebiedsaanduidingen 'verkeerstunnel - beschermingszone' 1 en 2 worden getoond. Indiener wijst in zienswijze op de analoge verbeelding waarin niet duidelijk het onderscheid kan worden gezien aangezien beide arceringen gelijk zijn. De bijbehorende regels zijn terug te lezen in artikel 38 algemene aanduidingsregels lid 1 en 2 waarin voorwaarden worden gesteld ten aanzien van het oprichten van (nieuwe en niet bestaande) bouwwerken en het uitvoeren van werken of werkzaamheden. Er zijn twee zones te onderscheiden. De eerste is de gebiedsaanduiding "verkeerstunnel – beschermingszone 1" en deze ligt boven het tracé van de tunnel. De tweede zones betreft een vrijwaringszone met de gebiedsaanduiding "verkeerstunnel – beschermingszone 2". Deze tweede zone ligt gedeeltelijk over het perceel van indiener van de zienswijze. Bestaand gebruik en/of bestaande bouwwerken worden niet, zoals indiener stelt, wegbestemd.

13. Verder blijkt dat verschillende werkzaamheden binnen de hiervoor bedoelde aanduidingen niet mogen worden verricht dan nadat een omgevingsvergunning is verleend. Onduidelijk is welk toetsingskader voor een dergelijke omgevingsvergunning geldt. Voor zover moet worden aangenomen dat de artikelen 38.1.2, onder c en art. 38.2.2, onder c dat toetsingskader geven, geldt dat dit afwegingskader niet, althans onvoldoende, objectief is begrensd. Bovendien is de precieze rol van bijlage 5 "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" onduidelijk. Uiteraard mag deze kaart er niet toe leiden, dat de mogelijkheid om voor de in art. 38.1.2 en art. 38.2.2 opgenomen werkzaamheden een omgevingsvergunning te verlenen, in feite een lege huls wordt.

Reactie 13
In artikel 38 leden 1 en 2 wordt het vooraf horen van de beheerder van de tunnel als eis gesteld voordat wel of geen omgevingsvergunning kan worden verleend. Het advies van de beheerder van de tunnel wordt geobjectiveerd doordat bijlage 5 "ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen" in de beoordeling moet worden betrokken. Uit deze bijlage, welke digitaal raadpleegbaar is, komt naar voren waar heiwerkzaamheden zijn toegestaan alsmede funderen op staal en de toegestane belasting hierin. Dit wordt tevens op bijbehorende kaart weergegeven.

Voorstel
Koppeling van bijlage 5 ook aan art. 38.1, onder b

14. Tot slot valt op dat in art. 38.1.2 onder b en c, ten onrechte wordt verwezen naar art. 38.1.3. respectievelijk in art. 38.2.2, onder b en c, ten onrechte wordt verwezen naar art. 38.2.3. Die artikelen bestaat niet, dus behoeft het plan (ook) op dit punt aanpassing.

Reactie 14
De verwijzingen zijn inderdaad onjuist en zullen worden aangepast.

Voorstel:
Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.1.2 onder b in de tekst "het in artikel 38.1.3 sub a" te vervangen door "het in artikel 38.1.2 sub a"

Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.1.2 onder c in de tekst in de tekst "zoals bedoeld in artikel 38.1.3. sub a" te vervangen door "zoals bedoeld in artikel 38.1.2 sub a" Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.2.2 onder b in de tekst "het in artikel 38.2.3 sub a vervatte verbod" te vervangen door "het in artikel 38.2.2 sub a vervatte verbod"

Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.2.2 onder c in de tekst "zoals bedoeld in artikel 38.2.3 sub a" te vervangen door "het in artikel 38.2.2 sub a"

Zienswijze 46 – Beo Vastgoed Warmond BV

1. *Indiener van de zienswijze stelt ten aanzien van de uitvoerbaarheid de volgende vragen/stellingen:*
   a. *de financiering van de Rotterdamsebaan nog altijd (te) onduidelijk is.*
   b. *Mitigerende maatregelen en ontheffingen kunnen niet verleend worden omdat er alternatieven voorhanden zijn*
   c. *De overige kansrijke maatregelen zijn niet geborgd en zekergesteld en hiervan kan derhalve niet uit worden gegaan.*
   d. *De aanpassing van de Neherkade is niet zeker*
   e. *De kans op schade tijdens het boorproces*
   f. *Werkterreinen zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan*
   g. *Voor duurzaamheid is geen vergelijking gemaakt met de referentiesituatie*

Reactie 1

Ad a

De dekking van de kosten voor het project Rotterdamsebaan is bij raadsbesluit van 27 juni 2013 geregeld en derhalve is de uitvoering zeker gesteld. Hiervoor wordt tevens verwezen naar deel I 'De subsidiebeschikking en MKBA' van deze Nota van Beantwoording.

Ad b+c

Mitigerende maatregelen en ontheffingen kunnen verleend worden, omdat is aangetoond dat er geen realistische alternatieven voorhanden zijn. Hiervoor is een uitgebreid trechteringsproces doorlopen van 2007 tot 2012, zie ook deel I 'Eén Voorkeursvariant'. Ten aanzien van de overige maatregelen geldt dat deze in het Voorlopig Ontwerp en in de aanbesteding zijn/worden opgenomen en op deze wijze worden geborgd.

Ad d

Het bestemmingsplan Neherkade is op 27 juni 2013 door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld,

Ad e

Ten aanzien van de kans op schade door het boorproces wordt verwezen naar deel I 'Het boorproces' van deze Nota van Beantwoording.

Ad f

In het ontwerp-bestemmingsplan zijn diverse werkterreinen opgenomen. Deze zijn bestemd als verkeersverblijfgebied.

Ad g

Ten slotte is in het MER bij het thema duurzaamheid uitgebreid beschreven waarom geen vergelijking is gemaakt met de referentiesituatie. Voor dit thema is een dergelijke vergelijking weinig zinvol. Bij andere MER-en wordt een dergelijke benadering ook toegepast..

2. *De Rotterdamsebaan was bedoeld als belangrijke ontsluitingsweg/-route van Nieuw Binckhorst. Nu deze ontwikkeling niet doorgaat, is er ook geen noodzaak voor de Rotterdamsebaan.*

Reactie 2

Voor de Rotterdamsebaan zijn diverse doelstellingen opgesteld. In het MER zijn deze doelstellingen ook getoetst (hoofdstuk 18). Hieruit blijkt dat de Rotterdamsebaan zeer goed scoort op de mate van doelbereik. De Rotterdamsebaan is niet alleen ten behoeve van de ontsluiting van de Binckhorst maar dient een zelfstandig doel, namelijk een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de centrumring van Den Haag. Overigens betekent het niet doorgaan van het plan Nieuw Binckhorst niet dat er geen ontwikkelingen meer in de Binckhorst plaats gaan vinden. De doelen uit de Structuurvisie Den Haag 2020 blijven het kader voor ontwikkelingen in de Binckhorst. De hiertoe door de gemeenteraad van Den Haag vastgestelde nieuwe gebiedsaanpak voor de Binckhorst is echter wel gestoeld op het besef dat het langer gaat duren voordat de Binckhorst verandert in een gemengd binnenstedelijk woon- en werkgebied.

3. *In paragraaf 1,4 van de toelichting, ontbreekt het bestemmingsplan Binckhorst dat vigeert voor het perceel van indiener van de zienswijze.*

Reactie 3

Dat is een juiste constatering en het bestemmingsplan zal aan de lijst worden toegevoegd.

Voorstel:

Wijziging

In hoofdstuk 1.4 zal aan de tabel met onderhavige bestemmingsplannen worden toevoegd:

Binckhorst, 26 januari 1989, 19 september 1989, 20 maart 1990

4. *Het is de indiener van de zienswijze overigens onduidelijk hoe het zit met verontreiniging, onder meer op haar perceel en de gevolgen daarvan voor de aanleg van de boortunnel. Immers, bij het aanleggen daarvan zal veel grondverzet plaatsvinden met verspreidingsrisico's als gevolg. Nergens blijkt uit dat daarnaar enig onderzoek is verricht.*

Reactie 4

Ter plaatse van het geboorde gedeelte van het tracé van de Rotterdamsebaan ligt de tunnel dieper dan de lagen waarin een eventuele oppervlaktevervuiling zou kunnen zitten.

Het te boren tunneltracé is op basis van een historisch onderzoek reeds onderzocht. Dit is indicatief voor de te verwachten, mogelijke verontreinigingen. Het grondverzet tijdens de boring vindt intern in het boorproces (dus ondergronds) plaats. Uitkomende grond wordt in de omgeving van de startschacht gekeurd. Aan de hand van keuringen wordt, in samenspraak met bevoegd gezag een afvoerlocatie bepaald.

5. *Volgens de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (Den Haag) is het perceel van cliënte gelegen in een zone waar archeologie wordt verwacht (Waarde-Archeologie 2). Dit bestemmingsplan geeft daar evenwel geen enkele blijk van.*

Reactie 5

Ter voorbereiding op de aanleg van de Rotterdamsebaan is in 2009 een bureauonderzoek archeologische waarden opgesteld naar de archeologische waarden in het tracé van de toekomstige Rotterdamsebaan - Benjamins, M., 2009, Trekvliettracé, Gemeente Den Haag, Bureauonderzoek archeologische waarden. (Rapport Afdeling Archeologie 0927). Den Haag. Uit dit onderzoek is gebleken dat ter plaatse van de bebouwing aan de Maanweg 20, 22 en 24 geen archeologische waarden meer worden verwacht, omdat door de bouw van de huidige opstallen de bodemopbouw is verstoord. Deze gegevens zijn beschik-

baar gekomen na het opstellen van de archeologische waarden- en verwachtingenkaart van de gemeente Den Haag, waardoor het beeld op die kaart afwijkt van het beeld dat nu op de bestemmingsplankaart is weergegeven. De verbeelding op de bestemmingsplankaart is gebaseerd op de meest actuele gegevens, en geeft dus de juiste situatie weer met betrekking tot de beperkingen die vanuit de archeologische monumentenzorg van kracht zijn.

6. *Uit pagina 66 van de toelichting blijkt dat slechts deels wordt voldaan aan het gemeentelijk klimaatbeleid. Er wordt evenwel niet op ingegaan hoe men dat denkt op te lossen en waarom dat aanvaardbaar zou zijn.*

Reactie 6
De Rotterdamsebaan is een van de projecten uit de Haagse Nota Mobiliteit. Het toevoegen van een nieuwe weg heeft veelal tot gevolg dat de CO2 prestaties niet verbeteren. De Rotterdamsebaan heeft echter niet als primair doel om meer verkeer te genereren maar beoogd is juist een betere geleiding van het verkeer naar en vanuit de stad. De Rotterdamsebaan biedt voor een deel van het verkeer een meer directe verbinding en beperkt daarmee het aantal te rijden kilometers. Daarnaast zal de Rotterdamsebaan de congestie op het lokale en hoofdwegennet beperken door de verdeling van het verkeer over meer inprikkers. Beide effecten hebben een positief effect op de CO2 prestatie van het verkeersnetwerk.

In de Haagse Nota Mobiliteit zijn daarnaast verbeteringen ten aanzien van OV en langzaam verkeer opgenomen die de toename van CO2 weer kunnen corrigeren. Het beoordelen van alleen de Rotterdamsebaan op de gestelde klimaatdoelstellingen is daarom niet opportuun. Dit neemt niet weg, dat de Rotterdamsebaan, waar mogelijk, zo CO2-neutraal mogelijk moet worden gerealiseerd. Hiervoor zijn diverse maatregelen in het MER en het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen. Door deze maatregelen ook op te nemen in de aanbesteding zorgt de gemeente ervoor dat klimaat/duurzaamheid een belangrijk criterium wordt om de keuze van een bouwconsortium te bepalen. De noodzaak tot CO2 reductie in 2020 worden door de gemeente onderschreven, maar dienen niet per project, maar over de som der delen beschouwd te worden.

7. *Volgens de toelichting (pagina 68) zal het vervoer van brandbare gassen via de Maanweg en de Spoorboogweg gaan. Dat betekent ten eerste een vergroting van het risico voor het pand van cliënte. Voorts vermag indiener van de zienswijze niet in te zien waarom dat niet over de A12 zal gaan plaatsvinden, Daarmee is/lijkt geen rekening (te zijn) gehouden (zie ook pagina 70, waar voor de A 12 geen informatie is gegeven over het groepsrisico). De zin die halverwege de pagina begint met de woorden "Hierdoor zal het groepsrisico (...)" heeft geen einde. Op pagina 71 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesteld dat brandbare gassen niet meer over de Binckhorstlaan vervoerd zullen worden. Waarom dat echter niet meer zal gebeuren, wordt niet verteld. Indiener van de zienswijze vraagt zich dan ook af hoe de gemeente dat denkt zeker te stellen. Voorts vraagt de indiener van de zienswijze zich af hoe het zit met de A12 en het spoor en het groepsrisico. Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen, wordt aangenomen dat er geen GF3 wordt vervoerd. Cliënte vraagt zich af waarop die aanname is gebaseerd.*

Reactie 7
Een groot deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt via de A12 plaats. Omdat op deze route de transporthoeveelheid niet verandert, is dit niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Echter in de Binckhorst en omgeving (Laakhavens) zijn enkele tankstations aanwezig waarvoor de meest korte en wenselijke route via de Spoorboogweg zal lopen. Met de Maanweg wordt alleen het begin van de Maanweg (bij de A12/Utrechtsebaan) bedoeld. Over de overige delen van de Maanweg zal geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Brandbare gassen worden niet meer over de Binckhorstlaan vervoerd, omdat hier de tunnel van de Rotterdamsebaan komt te liggen en door deze tunnel geen brandbare gassen vervoerd mogen worden. De Spoorboogweg vormt hiervoor een goed alternatief. Het groepsrisico is lager via deze route.

De zin" Hierdoor zal het groepsrisico…" wordt aangepast in de toelichting.

Voorstel:
Wijziging
De zin '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' wordt gewijzigd in:

Dit komt omdat het groepsrisico vrijwel volledig beïnvloed wordt door het vervoer van brandbare gassen (zie voor meer uitleg het Basisnet Weg) en niet door brandbare vloeistoffen.

8. *Waarom de "restrisico's" dat iemand bij rookontwikkeling en brand niet binnen vijf minuten 250 meter kan overbruggen en dus komt te overlijden, en dat een ongeluk plaatsvindt met een gevaarlijke stof waarbij een verbod wordt genegeerd, worden aanvaard/geaccepteerd, ontgaat indiener van de zienwijze.*

Reactie 8
Bij externe veiligheid worden de risico's zoveel mogelijk beperkt. Echter absolute risicovermijding is niet mogelijk in Nederland (zie ook het Rijksbeleid ten aanzien van de verantwoordingsplicht). Er zal derhalve altijd een bepaald restrisico overblijven.

9. *Op pagina 75 van de toelichting wordt gesteld dat ten oosten van de Spoorboogweg geen mensen verblijven, zodat het niet erg is dat daar naartoe niet gevlucht kan worden. Daarbij wordt echter miskend dat, indien een vluchtrichting naar het westen niet mogelijk is, men is opgesloten zit. Voor wat betreft de geluidsbelasting wordt miskend dat ook het in het pand van de indiener van de zienswijze gevestigde kinderdagverblijf een geluidsgevoelige bestemming is. Voor zover de indiener van de zienswijze bekend, is daarnaar geen onderzoek gedaan en wordt daarmee überhaupt (ook voor andere onderwerpen) onvoldoende rekening gehouden. Voorts wordt (met name in het kader van externe veiligheid) miskend dat het kinderdagverblijf wel binnen de risicocontour van 350 meter (vanaf de Binckhorstlaan en de Rotterdamsebaan) ligt.*

Reactie 9
Langs de Spoorboogweg is een vluchtrichting richting het westen goed mogelijk. In het Achtergrondrapport Geluid is onderzoek gedaan naar alle geluidgevoelige objecten die binnen een bepaalde zone van een te reconstrueren weg liggen. Het perceel van de indiener van de zienswijze ligt buiten de zone. In het geluidonderzoek voor het MER zijn alle geluidgevoelige objecten meegenomen, ook het kinderdagverblijf. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Achtergrondrapporten Geluid en Externe Veiligheid, die als bijlagen bij het MER Rotterdamsebaan zijn gevoegd.

10. Met betrekking tot het onderwerp bodem en grondwater, concludeert indiener van de zienswijze dat er (ten onrechte) in het kader van de m.e.r./het MER geen aanvullend onderzoek is verricht, in het bijzonder niet op haar perceel. Indiener van de zienswijze acht dat onjuist.

Reactie 10
In het kader van het bestemmingsplan en in het MER is zowel onderzoek verricht naar de bodemkwaliteit als naar de effecten van het plan op de grondwaterkwaliteit en – kwantiteit. Uit het bodemonderzoek blijkt dat ter plaatse van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst nog ter platse van de V-VB gebieden vervolgonderzoek plaats zal moeten vinden alvorens gestart kan worden met de bouw. Ten aanzien van grondwater volgt uit het verrichte onderzoek dat de effecten beperkt zijn tot de tunnelmond en de aanwezige bedrijven daar niet treffen. Dit is niet van toepassing op het perceel van de indiener van de zienswijze.

11. Voor compensatie van de waterhuishouding zijn aanvullende maatregelen nodig, die evenwel nog niet zeker zijn (en zelfs nog niet uitgekristalliseerd zijn). Het is onjuist om vooruitlopend daarop al dit bestemmingsplan vast te stellen. Ook dat kan immers tot schade leiden voor/aan het pand van de indiener van de zienswijze.

Reactie 11
Voor de compensatie van de waterberging zijn goede afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap (zie ook bij de zienswijze van het Hoogheemraadschap) om deze berging gedurende het opstellen van het Definitief Ontwerp definitief te regelen. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt niet dat maatregelen nodig zijn ter plaatse van het betreffende perceel.

12. Op pagina 115 van de toelichting staat het perceel van indiener van de zienswijze vermeld; daarbij is evenwel (abusievelijk?) huisnummer 20 niet genoemd.

Reactie 12
Huisnummer 20 valt ook onder de percelen die ondergronds zal worden doorsneden.

Voorstel:
Wijziging
In hoofdstuk 5.3.1 functiewijzigingen van gronden zal in de laatste alinea aan onder a Maanweg 20 worden toegevoegd.

13. Volgens pagina 116 van de toelichting, voorziet dit bestemmingsplan in zoveel mogelijk woningen. Indiener van de zienswijze ziet dat evenwel nergens terug.

Reactie 13
Dit bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van nieuwe woningen. De aangehaalde passage heeft betrekking op extra bouwlagen op bestaande woningen aan de Westvlietweg.

14. Het is indiener van de zienswijze niet duidelijk of het de bedoeling is dat in haar perceel kabels en leidingen zullen komen te liggen. Als dat het geval is, dan zal dat uiteraard leiden tot zelfs meer beperkingen en verdere waardedaling.

Reactie 14
Op het perceel van indiener zullen er geen kabels en leidingen komen te liggen wegens realisatie van de Rotterdamsebaan.

15. Anders dan in het MER is aangekondigd/beschreven, zijn - ten onrechte - helemaal niet verschillende scenario's onderzocht afhankelijk van de tijdsvolgorde m.b.t. de aanleg van de Spoorboogweg en de aanleg van een dubbel weefvak op de A13.

Reactie 15
In het MER zijn naast de referentiesituatie en de Voorkeursvariant (beide in 2020) diverse scenario's onderzocht. Er is gekeken naar de tijdelijke situatie als de Spoorboogweg gerealiseerd is en de Binckhorstlaan afgesloten is. Daarnaast is ook gekeken naar twee mogelijke toekomstscenario's, te weten: een scenario waarin de Binckhorst getransformeerd is (2030) en een scenario waar op de A13 dubbele weefvakken aanwezig zijn (2020 – 2030). Door het onderzoeken van deze scenario's is afdoende informatie opgenomen om de robuustheid van dit plan in een grotere tijdspanne aan te kunnen tonen.

16. Het had voor de hand gelegen en was juist geweest om met name voor de huidige situatie uit te gaan van werkelijke tellingen en metingen, in plaats van vuistregels, ramingen en schattingen, al dan niet op basis van modellen (voor onder andere verkeer, lucht, geluid et cetera).

Reactie 16
In de ruimtelijke ordening is het gebruikelijk te werken met modellen, omdat naar toekomstige situaties (vaak 2020) gekeken wordt. Voor de huidige situatie is voor de planvorming Rotterdamsebaan ook uitgegaan van modelgegevens in plaats van werkelijke tellingen en metingen. Dit heeft te maken met het uitgaan van het jaar 2013. Voor dit jaar zijn nog geen betrouwbare meetresultaten beschikbaar, deze volgen meestal pas aan het einde van het eerste kwartaal van het volgende jaar (2014). Uiteraard zijn de diverse modellen voor verkeer, luchtkwaliteit en geluid geijkt op de laatste metingen. Bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit worden deze datasets door het RIVM verwerkt in de diverse officiële modellen.

17. *Voorop staat dat indiener van de zienswijze wenst dat minimaal zowel het huidige gebruik en de huidige bebouwing als het krachtens het thans nog vigerende bestemmingsplan bestaande mogelijke/ toegestane gebruik met mogelijke/toegestane bebouwingsmogelijkheden worden inbestemd, inclusief de (binnenplanse) vrijstellings/ontheffingsmogelijkheden (alles zowel boven als beneden peil).*

Reactie 17

Zoals op de digitale verbeelding (plankaart) weergegeven is er op het perceel van indiener van de zienswijze sprake van een functie aanduiding tunnel (tu) en een tweetal gebiedsaanduidingen: verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2. De bescherming van de tunnel is geregeld in artikel 38 leden 1 en 2. In dit artikel wordt vooraf het horen van de beheerder van de tunnel als eis gesteld voordat er wel of geen omgevingsvergunning kan worden verleend. Het advies van de beheerder van de tunnel wordt geobjectiveerd doordat bijlage 5 "ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen" in de beoordeling moet worden betrokken. Uit deze bijlage, welke digitaal raadpleegbaar is, komt naar voren waar heiwerkzaamheden zijn toegestaan alsmede funderen op staal en de toegestane belasting hierin. Dit wordt tevens op bijbehorende kaart weergegeven. Op het perceel zijn de aanwezige bebouwingsmogelijkheden overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989 waarbij thans aanwezige bebouwing positief is bestemd, echter er gelden beperkingen ten aanzien van nieuwe (bouw) werken en werkzaamheden bovenop de tunnel en in de vrijwaringszone. (Verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2).

In artikel 38 de algemene aanduidingsregels (Verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2) zal naar het uitgevoerde onderzoek Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V. tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel Rapport Nr.: ACS12102-R05 worden verwezen. Tevens zal dit rapport als bijlage 7 van de regels worden toegevoegd. Uit dit rapport komt naar voren dat het huidige gebruik van indiener van de zienswijze zondermeer kan worden voortgezet.

Voorstel:

In artikel 38 lid 1 onder 1 bouwregels wordt de volgende zin toegevoegd:

c. *In de beoordeling van voorgaand advies onder b dient de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58 a bijlage 7 rapport Beo.*

In artikel 38 lid 1 onder 2 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden onder c wordt de volgende zin bij het derde punt "In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken;" vervangen door: "In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in bijlage 5 ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo;"

In artikel 38 lid 2 onder 1 bouwregels wordt de eerste zin geletterd met 'a' en de volgende zin 'b' toegevoegd.

In de beoordeling van voorgaand advies onder a dient de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo.

In artikel 38 lid 2 onder 2 omgevingvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden onder c wordt de volgende zin bij het derde punt "In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in Bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken;" vervangen door: "In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in bijlage 5 ontwerp boortunnel gebruiksperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 rapport Basal en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 rapport Beo;"

In de regels worden de bijlagen 6 [rapport Basal] en 7 [rapport Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V. toegevoegd.

18. *Het perceel van indiener van de zienswijze heeft in het ontwerp bestemmingsplan de bestemming Bedrijven (deels met toevoegingen (tu) en (m)) gekregen. Indiener van de zienswijze meent uiteraard dat kinderdagverblijf/ kinderopvang in de breedste zin des woords moet zijn toegestaan, inclusief bso, vso en overige vormen van kinderopvang; voor zover dat niet het geval is dient dat te worden aangepast (in lijn met het huidige (toegestane) gebruik).*

Reactie 18

In tegenstelling tot wat indiener van de zienswijze aangeeft is al op het perceel de functie aanduiding maatschappelijk (m) toegekend. Volgens

artikel 5 lid 1 onder d is binnen deze functie aanduiding jeugd-/kinder- en naschoolse opvang toegestaan.

19. Voorts is indiener van de zienswijze het niet eens met de (verregaande) bouwregels voor de verkeersbestemming (V-STT) naast haar perceel, waardoor bijvoorbeeld hoog/hoger aangelegde wegen en andere (hoge) bouwwerken (zelfs zonder maximum) zijn toegestaan.

Reactie 19
De bestemming Verkeer – Straat is op dezelfde wijze bestemd zoals dit ook gebruikelijk is voor andere bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag. Hierin zit geen verschil. Ten aanzien van bouwwerken zijn de hoogte eisen terug te lezen in de bouwregels van dat betreffende artikel (artikel 17 lid 2).

20. Indiener van de zienswijze merkt op dat in artikel 5.2.1 Gebouwen onder c. een onduidelijkheid voorkomt. Daarin staat immers "ter plaatse van de functieaanduiding "tunnel (tu)" zijn ondergrondse gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen toegestaan", waarbij niet duidelijk is of daarmee wordt bedoeld dat er ondergronds geen gebouwen zijn toegestaan, of dat er ondergronds slechts gebouwen en bouwwerken (niet zijnde gebouwen) zijn toegestaan. Hoe dan ook levert dit een probleem op, nu immers de fundering van een gebouw altijd ondergronds is, evenals een deel van de overige constructie en buitenmuur. Deze bepaling is derhalve onjuist en belet indiener van de zienswijze ernstig in haar mogelijkheden, waaronder nieuwbouw. Bovendien wordt de fundering van het pand van cliënte ten onrechte wegbestemd/onder het overgangsrecht gebracht (art. 38 e.v.).

Reactie 20
De definities van bouwwerk (artikel 1.37) en gebouw (artikel 1.50) zijn gegeven in artikel 1 begrippen. Binnen het begrip bouwwerk wordt een onderscheid gemaakt tussen "gebouwen" en "bouwwerken" geen gebouw zijnde. Het onderscheid is van belang zodat kan worden bepaald dat op bepaalde percelen geen gebouwen zijn toegelaten maar wel bouwwerken geen gebouw zijnde.

Voor de tunnel zijn al dan niet beneden peil gelegen zowel gebouwen als bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan. Zie verder reactie 17.

21. Voorts wordt vanwege de definitie van "perifere detailhandel" het toegestane gebruik op het perceel van de indiener van de zienswijze ernstig ingeperkt (ten opzichte van hetgeen thans is toegestaan). De huidige bestemming is Bedrijven en volumineuze detailhandel waarboven kantoren toegestaan (B+D+Kt), in bouwhoogtecategorie VI (althans subsidiair deels VI en deels II) dus met bouwhoogte van 40 meter zonder vrijstelling/ontheffing (en 60 meter met vrijstelling/ontheffing). Daarbinnen vallen zowel bedrijven (inclusief groothandelsbedrijven en laboratoria, welke ten onrechte niet in het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen) als detailhandel in volumineuze goederen. Met name (doch niet uitsluitend) het minimale vloeroppervlak in het ontwerpbestemmingsplan voor meubelbedrijven (minimaal 1.000 m2 bruto vloeroppervlak) beperkt indiener van de zienswijze ernstig in haar mogelijkheden. Voorts is zelfs de gehele kantorenbestemming geschrapt, zulks geheel ten onrechte! Cliënte benadrukt (nogmaals) dat zij er niet mee instemt dat haar mogelijkheden (zowel qua gebruik als qua bouw, inclusief vrijstellings-/ontheffingsmogelijkheden c.q. -bevoegdheden) worden verminderd.

Reactie 21
Er is in dit bestemmingsplan geen sprake van nieuwe detailhandel en bovendien is er sprake van een verworven planologisch recht binnen de bestemming bedrijf op basis van het bestemmingsplan Binckhorst 1989. Van vermindering van de mogelijkheden is naar onze mening geen sprake. Voor de volledigheid zal in de gebruiksregels deze vorm van detailhandel conform Binckhorst 1989 worden beperkt tot 80 m². Verder zijn de bestaande bebouwingsmogelijkheden zijn overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989. In dat bestemmingsplan viel het perceel onder categorie II met een maximale bouwhoogte van 25 m. Deze hoogte is nu ook weergegeven op de digitale verbeelding (plankaart).

In artikel 5 Bedrijf zijn bedrijven toegestaan conform bijlage 2, de Staat van bedrijfsactiviteiten. Hierin staat ook soorten bedrijven zoals groothandelsbedrijven en laboratoria (dit is geen detailhandel) waar indiener in de zienswijze naar verwijst. Op het perceel zal de bestaande planologische mogelijkheid van een kantoorfunctie uitsluitend op de bovengelegen verdiepingen worden opgenomen. In het bestemmingsplan Binckhorst 1989 was dat gebruik beperkt tot de bovengelegen verdiepingen. Indiener stelt dat er een voorwaarde staat in het bestemmingsplan waarbij een voorwaarde zou zijn opgenomen dat er minimaal 1.000 m² bvo moet zijn gerealiseerd voor meubelbedrijven. Het is onduidelijk naar welke bepaling zou zijn verwezen in de regels is een dergelijke bepaling niet opgenomen.

Voorstel
In artikel 5.1 wordt na b, c toegevoegd "kantoren met uitzondering op de begane grondlaag" en vervolgens doorgenummerd. Onder d de zin "kantoor ter plaatse van de aanduiding "kantoor" (k)" vervangen door "ter plaatse van de aanduiding "kantoor" (k) is kantoor ruimte op de begane grond en op de bovenliggende verdiepingen toegestaan".

22. Indiener van de zienswijze wenst dat haar gehele perceel een bouwvlak zal zijn dat volledig bebouwd mag worden, zonder uitzonderingen. Ook ageert de indiener van de zienswijze met klem tegen de beperking dat slechts bedrijven in categorieën 1 en 2 zijn toegestaan. Dat is een ernstige inperking van hetgeen thans is toegestaan (alles behalve categorieën 4, 5 en 6, met expliciete maatbestemming voor (kort gezegd) garagebedrijf, met vrijstellings-/ontheffingsmogelijkheden).

Reactie 22
In het bouwvlak is exact hetzelfde overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989. Voor het perceel Maanweg 20, 22 en 24 waarnaar indiener van de zienswijze verwijst geldt dat het bouwvlak ligt op de bestemmingsgrens. Verder is een onderscheid in categorieën van belang. Indiener verwijst enerzijds naar categorieën uit de staat van inrichtingen Binckhorst 1989 anderzijds naar een recenter onderscheidt zoals deze wordt gehanteerd door de Vereniging Nederlandse Gemeenten, Bedrijven en milieuzoneringen. In het bestemmingsplan Binckhorst 1989 zijn in de bestemming B+D+Kt (Bedrijven, Detailhan-

del en Kantoren) slechts categorie bedrijven 1 t/m 3 behorende bij die staat van inrichtingen toegestaan (dit is niet de VNG-inrichtingen lijst, maar een op maat gemaakte lijst). In het bestemmingsplan Rotterdamsebaan categorie 1 en 2 inrichtingen op basis van de VNG indeling toegestaan. Deze indeling is daarmee gelijk te stellen. Voorts wordt in artikel 5 lid 5 afwijking van de gebruiksregels nog de mogelijkheid gegeven af te wijken tot maximaal categorie 3.1 van de VNG lijst. Indiener van de zienswijze wordt daarmee niet in een nadeliger positie gesteld.

23. Voor zover het parkeerbeleid in het ontwerpbestemmingsplan stringenter is dan het parkeerbeleid krachtens het vigerende bestemmingsplan (dat een eigen parkeerbeleid kent), is de indiener van de zienswijze daarmee niet akkoord.

Reactie 23

Het parkeerbeleid uit het bestemmingsplan is overeenkomstig de vastgestelde Nota Parkeernormen. In deze nota zijn de parkeernormen en het toepassingskader geactualiseerd. Dit geactualiseerde parkeerbeleid is vanaf het moment van vaststelling leidend bij de uitwerking van bestemmingsplannen. In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zal aan dat beleid worden getoetst. Afhankelijk van de functie zijn er verschillen in de normering. In het nieuwe kader is meer ruimte voor maatwerkoplossingen.

24. De maximale bouwhoogte is in het ontwerpbestemmingsplan bepaald op 25 meter, zonder binnenplanse vrijstelling (waarbij vanwege de bestemming vrijwaringszone straalpad er niets hoger dan 30 meter gebouwd mag worden). Dat is aanzienlijk minder dan hetgeen krachtens het vigerende bestemmingsplan is toegestaan ((deels) 40 meter met zelfs vrijstellingsmogelijkheid tot 60 meter). Overigens gaat de indiener van de zienswijze ervan uit dat haar integrale perceel mag/kan worden bebouwd tot 25 meter volgens het ontwerpbestemmingsplan, maar (mede) vanwege de plaatsing van het bouwhoogteteken is dat niet geheel duidelijk. Voor zover alleen het deel rechts van de bestemming B (tu) bebouwd zou mogen worden, ageert indiener daar ernstig tegen. Met betrekking tot voormeld straalpad vermag indiener van de zienswijze niet in te zien waarom dat nodig is en waarom op het perceel als gevolg daarvan een bouwhoogtebeperking tot 30 meter wordt opgelegd.

Reactie 24

Zie reactie 21. Voorts dient het perceel digitaal geraadpleegd te worden via www.ruimtelijkeplannen.nl zodat er geen onduidelijkheid bestaat over bebouwingsmogelijkheden en bouwhoogten. Er zijn twee regelingen. Enerzijds een regeling ter bescherming van het straalpad. Dit betreft een (algemene) gebiedsaanduiding welke betrekking heeft op alle bestemmingen waarbinnen het straalpad is gelegen . Hierbij geldt een aanvullende regeling ter bescherming van het straalpad en is een bouwhoogte eis opgenomen (maximaal 30m.). Anderszijds geldt er een bouwregeling per bestemming. Indien bij een specifieke bestemming (zoals dit bij reclamant van toepassing is) al een lagere bouwhoogte van 30 m. is voorgeschreven dan is het straalpad al beschermd. In het geval dat op een bestemming wel een hogere bouwhoogte is toegestaan zal deze ter plaatse van het straalpad worden gelimiteerd tot maximaal 30m. Het zijn dus twee aparte en naast elkaar bestaande regelingen.

25. Artikel 36 verbiedt expliciet een garagebedrijf, terwijl de huidige huurder van de indiener van de zienswijze (Care Autoschade) naar cliënte vermoedt juist kwalificeert als garagebedrijf. In het vigerende bestemmingsplan is hiervoor expliciet een "maatbestemming" opgenomen, middels de lijst met afwijkende bedrijven. Dat gebruik moet evident worden inbestemd (ook al is de huurovereenkomst opgezegd, deze is (nog lang) niet geëindigd, en bovendien is pand juist bij uitstek geschikt voor schadebedrijven e.d.).

Reactie 25

Allereerst wordt opgemerkt dat reclamant op bladzijde 1 en 2 van haar zienswijze aangeeft dat de huurovereenkomst met Care Autoschade is beëindigd. .
Anders dan indiener van zienswijze stelt is de functie van assemblagebedrijf en auto-assemblagebedrijf' in het bestemmingsplan Binckhorst 1989 als maatbestemming opgenomen. Deze functies zijn niet gelijk te stellen aan een autoreparatiebedrijf of garagebedrijf want het gaat immers om het assembleren c.q. fabriceren van auto's

Het bedrijf waar indiener naar verwijst betreft een autoschadebedrijf en volgens de bij dit plan behorende staat van inrichtingen (VNG lijst) is handel/reparatie van auto's, motorfietsen e.d. toegestaan.
Van wegbestemmen is geen sprake en het eventueel nog aanwezige gebruik van autoreparatiebedrijf of garage bedrijf kan worden voortgezet. De algemene verbodsbepaling zal voor de volledigheid op het punt van garagebedrijf worden aangepast (zie staat met ambtshalve wijzigingen)

26. Het is de indiener van de zienswijze onduidelijk of artikel 37.2 sub c cumulatieve of alternatieve voorwaarden zijn. Volgens de indiener van de zienswijze dienen deze voorwaarden overigens alternatief te zijn.

Reactie 26

Indiener van de zienswijze verwijst naar algemene afwijkingsregels van de in het plan opgenomen gebruiksregels (artikel 37 lid 2). Dit zijn binnenplanse afwijkingsmogelijkheden waarbij als norm geldt de algemene gebruiksregels. De afwijking op de algemene gebruiksregels is mogelijk indien aan één van de voorwaarden wordt voldaan die bij deze afwijking worden gesteld.

27. Het is de indiener van de zienswijze onduidelijk of haar perceel in Verkeerstunnel-beschermingszone 1 of 2 (of beide) ligt. De aanduiding in de legenda is daarvoor immers identiek. Indiener van de zienswijze ageert tegen dit hele artikel (38.1) vanwege de beperkingen die hierbij worden opgelegd. Tevens is het niet duidelijk wie de 'beheerder van de tunnel' is.

Reactie 27

Allereerst wordt vooropgesteld dat het bestemmingsplan alleen digitaal juridisch bindend is en op die wijze moet worden geraadpleegd (zie www. Ruimtelijkeplannen.nl). Hierdoor is direct duidelijk welke regeling op welk perceel van kracht is.

De gebiedsaanduiding Verkeerstunnel – beschermingszone 1 betreft de zone waaronder de tunnel is gelegen. Op de digitale verbeelding aangeduid met deze beschermingszone en gelegen binnen en op de functie aanduiding tunnel (tu). De gebiedsaanduiding verkeerstunnel –

beschermingszone 2 betreft de vrijwaringszone de stroken aan weerszijden van de tunnel. In beschermingszone 1 geldt een zwaardere bescherming dan in de beschermingszone 2 zie voor de regeling artikel 38 van de regels. De beheerder van de tunnel is de gemeente Den Haag. Op het perceel van de indiener van de zienswijze zijn beide regelingen (beschermingszone 1 en 2) van toepassing.

28. Hetzelfde geldt voor artikel 38.2.1 Voorts spreekt het voor zich dat het één en ander ernstige beperkingen met zich zal brengen voor de indiener van de zienswijze, met name voor de bouwhoogte en het aantal te realiseren vierkante meters als gevolg van de beperkingen in funderingsdiepte. Bijgaand zendt cliënte u een rapport waaruit de ernstige vermindering van de mogelijkheden op het perceel blijkt (bijlage). Niet alleen is dat een vermindering van planologische mogelijkheden, maar ook gebouwen/bouwwerken waarvoor cliënte op grond van het vigerende bestemmingsplan met een buitenplanse ontheffing een vergunning zou kunnen krijgen, derhalve ook gebouwen/bouwwerken van bijvoorbeeld 80 meter hoog, zal thans nooit meer mogelijk zijn, ook niet met een buitenplanse vrijstelling (die nota bene zelfs niet zal en kan worden verleend als gevolg van deze bepalingen). Hetgeen hiervoor is opgemerkt over de hoorplicht/het hoorrecht, geldt a fortiori voor de "mededelingsplicht" aan de beheerinstantie (artikel 38.1.2 sub c onder 4).

Reactie 28
Zie reactie 17.

29. Blijkens voormeld rapport, zullen op het perceel van de indiener van de zienswijze deels 3 bouwlagen minder kunnen (niet mogen, want dat is zelfs nog minder) worden gerealiseerd, en deels zelfs 7 bouwlagen minder. Dat dat (zeker gecombineerd met alle andere bouw- en gebruiksbeperkingen) voor een zeer aanzienlijke schade zal zorgen, behoeft geen nadere toelichting. Volgens Bijlage 5 bij het ontwerp bestemmingsplan zal er overigens überhaupt niet geheid mogen worden op (een groot deel van het perceel van), zal er nog een damwand/beschermingsconstructie aangebracht moeten worden op het perceel van cliënte en zal er bovendien niet meer dan (circa) 4 meter ontgraven mogen worden. Dat allemaal zijn zeer ernstige gebruiksbeperkingen waartegen indiener van de zienswijze ageert.

Reactie 29
Zie reactie 17. Conform het uitgevoerde onderzoek ten aanzien van gebruiksbeperkingen voor het betreffende perceel is er sprake van gebruiks- en bouwbeperkingen. Deze betreffen:

Uit de uitgevoerde analyse is gebleken dat de nieuw te bouwen tunnel met betrekking tot de bouwmogelijkheden op het perceel gebruiksbeperkingen met zich mee brengt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan van 1989. De nieuwe hei- en bouwhoogtebeperkingen voor het perceel BEO Warmond Vastgoed B.V. zijn vastgelegd op tekening met kenmerk ACS12102-DR06-CV. In onderstaande is een samenvatting gegeven van de hei- en bouwhoogtebeperkingen.

Perceeldeel (zie tek.)	Oppervlakte [m^2]	Fundering	Bouwhoogte	
			Huidige situatie	Toekomstige situatie
A	zie tek.	Heien toegestaan tot NAP -30 m	CAT. VI – 40 m	Geen wijziging.
B	zie tek.	Trillingsarm systeem ten minste NAP -25,0 m	CAT. VI – 40 m	Geen wijziging
C	zie tek.	Trillingsarm systeem tot max. NAP -7,50 m	CAT. VI – 40 m	15 m (1)
D	zie tek.	Trillingsarm systeem tot max. NAP -7,50 m	CAT. II – 25 m	15 m (2)
E	zie tek.	Trillingsarm systeem ten minste NAP -25,0 m	CAT. II – 25 m	Geen wijziging
F	zie tek.	Heien toegestaan tot NAP -30 m	CAT. II – 25 m	Geen wijziging

(1) De reductie van een bouwhoogte van 40 m naar 15 m brengt een reductie van het aantal bouwlagen met zich mee van ca. 7 bouwlagen (11 naar 4 bouwlagen).
(2) De reductie van een bouwhoogte van 25 m naar 15 m brengt een reductie van het aantal bouwlagen met zich mee van ca. 3 bouwlagen (7 naar 4 bouwlagen).

l Indien noodzakelijk kan er een verzoek tot planschade worden ingediend (zie deel 1 'Planschade en Nadeelcompensatie).

30. In artikel 38 wordt diverse keren verwezen naar artikel 38.1.3 (sub a), maar dat bestaat niet, terwijl ook niet duidelijk is of het gaat om alternatieve of cumulatieve voorwaarden (dat moeten alternatieve voorwaarden zijn, vindt indiener van de zienswijze).

Reactie 30
De verwijzingen zijn inderdaad onjuist en zullen worden aangepast. Voorts is er in dit artikel geen sprake van alternatieve of cumulatieve voorwaarden maar betreft het een opsomming van activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning is vereist.

Voorstel:
Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.1.2 onder b in de tekst "het in artikel 38.1.3 sub a" te vervangen door "het in artikel 38.1.2 sub a"

Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.1.2 onder c in de tekst in de tekst "zoals bedoeld in artikel 38.1.3. sub a" te vervangen door "zoals bedoeld in artikel 38.1.2 sub a" Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.2.2 onder b in de tekst "het in artikel 38.2.3 sub a vervatte verbod" te vervangen door "het in artikel 38.2.2 sub a vervatte verbod"

Wijziging verkeerde verwijzing in artikel 38.2.2 onder c in de tekst "zoals bedoeld in artikel 38.2.3 sub a" te vervangen door "het in artikel 38.2.2 sub a"

31. De facto mag de indiener van de zienswijze nagenoeg niets meer (zonder vergunning) op haar eigen perceel (c.q. het leeuwendeel daarvan), en wordt zij zeer ernstig in haar mogelijkheden zowel qua bouw als qua gebruik beperkt. Daarbij zij vermeld dat met name de voorwaarde dat geen schade "kan ontstaan" niet door de beugel kan. Immers, als zelfs iedere kans op schade moet worden uitgesloten, dan kan er überhaupt geen vergunning worden verleend. Daar komt bij dat een dergelijke bepaling niets in een bestemmingsplan te zoeken heeft; het bestemmingsplan regelt immers het planologisch regime, en geen gevolgen (zoals schade) vanwege bouw/ aanlegwerkzaamheden.

Reactie 31
Zie reactie 19. Voor zover er sprake is van gebruiks- en bouwbeperkingen op het perceel kan er een verzoek tot planschade worden ingediend (zie deel 1 'Planschade en Nadeelcompensatie).

32. In artikel 38.2.1 wordt verwezen naar artikel 38.2.3, maar dat artikel bestaat niet. Voor het overige geldt (al) het hiervoor gestelde evenzeer voor artikel 38.2.

Reactie 32
Verwezen wordt naar reactie 30.

33. Het is indiener van de zienswijze niet duidelijk of artikel 40.1.3 (en volgende) alleen geldt voor werken en werkzaamheden als genoemd in artikel 40.1.1, of ook voor andere werken en werkzaamheden. In het laatste geval is indiener van de zienswijze het daarmee niet eens. Voorts is de adviesplicht/het adviesrecht in artikel 40.1.4 véél te vaag (en brengt dat afhankelijkheid van een (vreemde) instantie met zich mee) en bestaat daarvoor geen wettelijke grondslag. Tenslotte is onduidelijk of artikelen 40.1.6 en 40.1.7 alleen gelden voor gevallen ex artikel 40.1.5. Als dat niet zo is, is indiener van de zienswijze het daarmee niet eens.

Reactie 33
De werken en werkzaamheden zijn exact beschreven in artikel 40.1.1 en genummerd van 1 t/m 11. Deze werken en werkzaamheden hebben betrekking op de daarboven genoemde tabel met bestemmingen waarvan de meeste bestemmingen zijn gelegen in het grondgebied van de gemeente Leidschendam – Voorburg. Voor indiener zijn de percelen Maanweg 20, 22 en 24 van belang waarop een bedrijfsbestemming (B) rust. Zoals uit deze tabel valt af te lezen zijn deze regels niet van toepassing op de bestemming bedrijf.

34. Artikel 36 sub b gaat veel te ver, en daarvoor is bovendien geen overgangsrecht opgenomen.

Reactie 34
Deze regeling (parkeernorm) wordt in elk bestemmingsplan van de gemeente Den Haag al jaren toegepast. Daarvoor gold de parkeernorm zoals deze was geregeld in de bouwverordening en deze wijkt daarvan niet af. Aangezien de bouwverordening te zijnertijd komt te vervallen worden de gemeenten al enige jaren verzocht de parkeerregeling over te nemen in het bestemmingsplan. Materieel verandert er niets waardoor overgangsrecht niet noodzakelijk is. Verder is afwijking van een parkeernorm geregeld in de algemene afwijkingsregels (artikel 37 lid 2)

35. Voorts zijn de voorgeschreven afmetingen voor parkeerplaatsen onduidelijk (minimaal 1 x b, en wat nu als oppervlakte in totaal groter is maar b kleiner en 1 veel groter?) en zijn die oppervlakten bovendien veel te groot en niet in lijn met de daarvoor normaliter geldende normen.

Reactie 35
De afmetingen zijn weergegeven in artikel 35 lid 14.

36. Indiener van de zienswijze vindt dat het niet akkoord is dat B&W de mogelijkheid krijgen de bestemmingsgrenzen ten nadele van cliente te wijzigen (artikel 39.3). Tenslotte is de mogelijkheid van een dienstwoning (die wel staat opgenomen in het vigerende bestemmingsplan) niet opgenomen, zulks ten onrechte, en is de maximale bouwhoogte van andere bouwwerken dan gebouwen ten onrechte ernstig verminderd (van 60 meter naar nagenoeg nihil).

Reactie 36
Artikel 39 lid 3 betreft een wijzigingsbevoegdheid in algemene zin. Van de mening die indiener hierover heeft is kennisgenomen. Wat betreft de bebouwingsmogelijkheden zijn deze overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989. Het perceel viel onder categorie II met een maximale bouwhoogte van 25 m. Deze hoogte is overgenomen en weergegeven op de digitale verbeelding (plankaart). Gebouwen zijn toegestaan binnen de bestemming, hieraan zal specifiek dienstwoning worden toegevoegd.

Voorstel
Artikel 5 bedrijf laatste zin" 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 artikel 1.42"

vervangen door:
"één en ander met de daarbij behorende gebouwen (waaronder dienstwoningen), bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen, groen, water, ontsluitingswegen, parkeergelegenheid, overige voorzieningen, en kantoren en detailhandel zoals nader omschreven in artikel 1.42."

37. De geluidszonering van Basal is nergens opgenomen, zulks ten onrechte.

Reactie 37
De geluidszonering ontbreekt inderdaad op de verbeelding. Deze omissie zal worden hersteld en de geluidszonering zal alsnog worden opgenomen op de digitale verbeelding en in de regels.

Voorstel
De geluidszonering zal alsnog worden opgenomen op de digitale verbeelding (plankaart) en in de regels.

38. Voorts ontgaat het indiener van de zienswijze volledig waarom de Rotterdamsebaan (met een vreemde bocht) precies onder háár perceel door zou moeten gaan. Dat zal voor haar ernstige gevolgen hebben, terwijl de Rotterdamsebaan zonder de vreemde bocht gewoon direct onder de Binckhorstlaan door kan lopen.

Reactie 38
De ligging van de boortunnel is vastgesteld op basis van het MER 2007 en het besluit tot het ontwerpalternatief de Noordelijke boortunnel. Maatgevend voor de ligging van het tracé van de Rotterdamsebaantunnel zijn een aantal dwangpunten. Dat betekent dat de Rotterdamsebaan in Leidschendam-Voorburg onder de volkstuinen door gaat en dat het boortracé ter hoogte van de kruispunt Mariannelaan en Arentsburglaan zoveel mogelijk buiten de bestaande bebouwing komt te liggen. Vervolgens moet afgebogen worden richting de Binckhorstlaan, waarbij voldoende afstand tot de (zettingsgevoelige) Binckhorstbrug, de fundering van het Hanzegebouw en de fundering van de silo's op het terrein van Basal moet worden gehouden. Dit leidt er toe dat het boortracé onder het perceel van indiener komt te liggen.

39. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan leidt voor cliënte tot ernstige bouw- en gebruiksbeperkingen, hetgeen tot een zeer aanzienlijke waardevermindering van haar perceel leidt en ook overigens tot zeer aanzienlijke schade zal leiden. Cliënte zal die schade (al dan niet in de vorm van planschade) op de gemeente verhalen.

Reactie 39

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de afhandeling van verzoeken tot planschade/nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I onder "Planschade en nadeelcompensatie".

Zienswijze 47 – Multi Energy BV, Markeur Beheer BV, Markeur Holding BV, Multirent BV, Het Motorhuis, Het autoschadehuis BV

De vestiging van Multi Energy aan de Binckhorstlaan 127 is gelegen in de bestemming V-HO (Verkeer-Hoofdverkeersweg). Multi Energy meent hieruit te moeten afleiden dat haar vestiging bij de realisering van het bestemmingsplan "Rotterdamse Baan" niet gehandhaafd zal blijven. Duidelijk is dat er voor de bedrijven welke allemaal tot de zelfde groep behoren belangrijke synergie effecten bestaan, veroorzaakt door het in de directe nabijheid van elkaar gevestigd zijn.

Door de wijze van bestemmen, zoals opgenomen in het voorliggende plan, wordt de rechtsonzekerheid voor cliënten alleen maar vergroot. Volgens het Voorlopig Ontwerp zal het nl. zo zijn dat de betrokken bedrijven nagenoeg al hun parkeerfaciliteiten aan de openbare weg zullen verliezen. Er blijft slechts een beperkt aantal plaatsen (8 in totaal) over die als parkeerplaats kunnen dienen voor het ter plaatse gevestigde bedrijven. Gelet op de omstandigheid dat hier sprake is van een situatie dat Multirent een verhuurbedrijf is van auto's betekend dat dat de geschiktheid van de locatie buitengewoon sterk afneemt. In het bestemmingsplan wordt evenwel op geen enkele wijze duidelijk gemaakt waarom gekozen wordt voor deze oplossing. Het aantal parkeerplaatsen in dit gebied neemt relevant af terwijl de bestaande functies in de gebouwen blijven gehandhaafd. Het betreft hier zwaar verkeersaantrekkende functies zoals autogarage, autoverhuurbedrijf, autoschadeherstelbedrijf, alsmede de daarnaast gelegen McDonalds-vestiging die thans beschikt over een groot aantal parkeerplaatsen. Indieners van de zienswijze menen dat zij door deze wijze van bestemmen en de voorlopig gedachte inrichting van het gebied, zodanig in hun gebruiksmogelijkheden worden beperkt dat het onevenredig beperkend is. Uw gemeenteraad wordt derhalve verzocht om de grens voor het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat een relevant gedeelte van de huidige parkeerplaatsen en het tankstation (zij het verkleind) behouden kan blijven. Cliënten menen dat daartoe voldoende mogelijkheden zijn omdat in het thans gepresenteerde voorontwerp een veel te brede groenstrook/bomenstrook wordt opgenomen in de plannen. Het zou toch mogelijk moeten zijn om deze stroken te versmallen opdat meer ruimte overblijft voor de ter plaatse gevestigde bedrijven.

1. Indiener verzoekt de gemeenteraad derhalve om de grens voor het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat een relevant gedeelte van de huidige parkeerplaatsen en het tankstation (zij het verkleind) behouden kan blijven. Indieners van de zienswijze menen dat daartoe voldoende mogelijkheden zijn omdat in het thans gepresenteerde voorontwerp een veel te brede groenstrook/bomenstrook wordt opgenomen in de plannen. Het zou toch mogelijk moeten zijn om deze stroken te versmallen opdat meer ruimte overblijft voor de ter plaatse gevestigde bedrijven.

Reactie 1

In het kader van het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp en naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan geoptimaliseerd. Door de optimalisatie van het ontwerp is ruimte ontstaan voor extra parkeerplaatsen op deze hoek. Omdat een groot deel van de huidige parkeerplaatsen zich ook op eigen terrein bevinden hecht de gemeente er veel waarde aan de

nieuwe parkeersituatie in overeenstemming te brengen en te bespreken met de diverse eigenaren/gebruikers in dit gebied. In deze besprekingen zal in overleg worden besloten of en welke parkeergelegenheid openbaar toegankelijk is.

Ter plaatse van de bedrijven van Multi Energy aan de oneven zijde van de Binckhorstlaan is geen mogelijkheid om de groenstroken te versmallen. Deze zij- en tussenbermen zijn nodig om de verschillende verkeersstromen te scheiden en om portalen, drips, bebording, verlichting en dergelijke in te plaatsen. De daarvoor benodigde breedte komt overeen met de voor bomen benodigde ruimte met voldoende groeiomstandigheden.

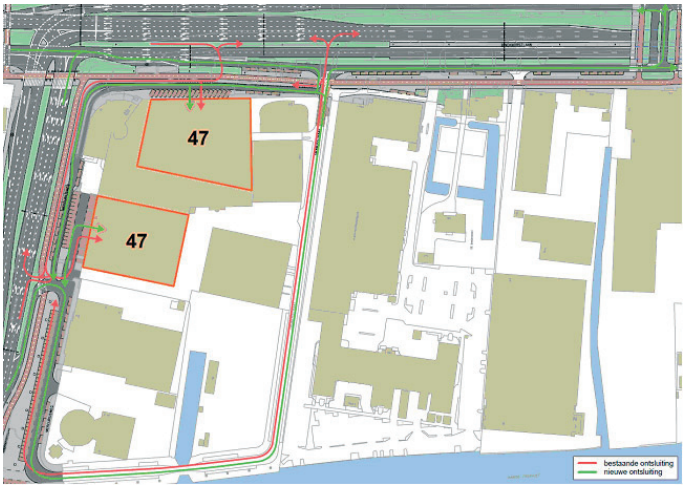
De constatering dat het tankstation wegbestemd is in het ontwerpbestemmingsplan is correct.

2. *Voor wat betreft de bereikbaarheid geldt dat het college bovendien heeft aangegeven dat het pas in augustus a.s. een bereikbaarheidsplan zal presenteren. Dit is te laat. Correct en zorgvuldig ware het geweest wanneer dit bereikbaarheidsplan gelijktijdig was gepresenteerd met het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Uw gemeenteraad wordt derhalve verzocht onderhavig bestemmingsplan pas vast te stellen nadat een en ander goed met de betrokkenen is gecommuniceerd.*

Reactie 2

In bijlage IV "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" is dit concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren. De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

In navolgende figuur is de bereikbaarheid van de percelen van indiener na de realisatie van de Rotterdamsebaan weergegeven.



Figuur: Bestaande en nieuwe bereikbaarheid

3. *Ook in het onderhavige bestemmingsplan wordt het brandstofverkooppunt van Multi Energy wegbestemd. Was er in een bestemmingsplan Binckhorst Zuid nog sprake van een uit te werken bestemming thans wordt er op de percelen van Multi Energy de bestemming verkeer-hoofdverkeersweg gelegd. Dit bestemmingsplan heeft tot gevolg dat het huidige gebruik niet kan worden voortgezet. Multi Energy kan daar niet mee instemmen. Zij voert daartoe de volgende redenen aan:*
   a. *Synergie-effecten: Vanuit het tankstation aan de Binckhorstlaan vindt de levering van brandstof plaats aan alle bedrijven die binnen de Markeurgroep vallen en ter plaatse in de nabijheid zijn gevestigd. Dit zijn het Motorhuis, Multirent, alsmede het Autoschadehuis. Indien geen oplossing voor het vertrekken van het tankstation in de directe nabijheid kan worden gevonden dan zal dat betekenen dat betrokken Markeurbedrijven niet meer in de nabijheid van hun huidige vestiging kunnen tanken, waardoor er veel tijdverlies en efficiencyverlies optreedt. Bovendien zal Multi Energy - dat toch al wordt getroffen door het eventuele wegvallen van het verkooppunt - ook getroffen worden door het wegvallen van de inkomsten door het leveren aan zusterbedrijven. De situatie is in zoverre veranderd ten tijde van het bestemmingsplan Binckhorst Zuid omdat Markeur onlangs heeft besloten om zijn vestiging aan de Binckhorstlaan op te knappen.*
   b. *Ook de omstandigheid dat in de nota brandstofverkooppunten voor het tankstation geen plaats meer is op de Binckhorst doet daaraan geen afbreuk. Het betreft hier immers slechts een beleidsdocument waarvan in omstandigheden kan worden afgeweken. Wel nu, Multi Energy meent dat deze omstandigheid zich hier voordoet. In ieder geval zal gezocht moeten worden naar een vervangende locatie in de directe nabijheid althans in de gemeente Den Haag. Zulks temeer nu uit uitspraak van de Afdeling blijkt dat Multi Energy servicegericht gesteund moet worden bij het zoeken naar een hervestigingslocatie, waarbij toen nog gold dat het bestemmingsplan "Binckhorst-Zuid" eerst diende te worden uitgewerkt. De uitwerkingsplicht is thans niet meer aan de orde, weshalve de inspanningsverplichting van de gemeente nog verder strekt.*

Reactie 3

In het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid is het brandstofverkooppunt reeds wegbestemd. Het gebruik kan tijdelijk worden voortgezet overeenkomstig artikel 26.2 onder a van de planvoorschriften (het overgangsrecht). In plaats van een uitwerkingsplan Nieuw Binckhorst Zuid is er echter nu voor gekozen om de Rotterdamsebaan als één bestemmingsplan in procedure te brengen en vervolgens in twee betrokken grondgebied gemeenten te laten vast stellen. (zie toelichting, paragraaf 1.4 vigerende bestemmingsplannen). Multi Energy was al wegbestemd en met dit bestemmingsplan vervalt daarmee ook het overgangsrecht van het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid. Vaststaat dat reeds geruime tijd geleden de plannen voor aanleg Rotterdamsebaan bij indiener bekend zijn gemaakt en dat zij op de hoogte was dat haar activiteiten op deze locatie zullen moeten worden gestaakt.

In het kader van de planvorming voor de Rotterdamsebaan hebben reeds meerdere gesprekken hierover plaatsgevonden welke o.a. hebben geresulteerd in een huuropzegging per 1 maart 2014.
In ieder geval is duidelijk dat per 1 maart 2014 het gebruik van benzi-

nestation aan de Binckhorstlaan 127 moet worden gestaakt. Tot die tijd kunnen de bedrijfsactiviteiten worden voortgezet.

Tot slot wordt opgemerkt dat de Nota Motorbrandstofverkooppunten is vastgesteld door de gemeenteraad, en daarmee het kader vormt. In de nota is aangegeven, dat het tankstation aan de Binckhorstlaan 127 een urgent aandachtspunt vormt voor de realisatie van de Rotterdamsebaan. Verder staat er in de Nota, dat er in de Binckhorst drie tankstations aanwezig zijn, die mogelijk als gevolg van ontwikkelingen (op termijn) aandachtpunten zijn. Ook is aangegeven, dat het onwenselijk is als er in de toekomst geen mogelijkheid meer is om in de Binckhorst te tanken. Daarom is de aanwezigheid van minimaal één tankstation gewenst. Er is vooralsnog geen reden om hiervan af te wijken.

4. *Het valt Multi Energy op dat (de toelichting op) het bestemmingsplan uitsluitend een hoofdstuk Economische Uitvoerbaarheid bevat. Een hoofdstuk over de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan ontbreekt. Uit dit hoofdstuk blijkt - als op de toelichting afgegaan kan worden - dat de aanleg van de Rotterdamsebaan volledig uit algemene middelen, beschikbaar gesteld door Gemeente, Stadsgewest en Staat, zou kunnen worden betaald. Ter onderbouwing van deze stelling is een zeer summiere kostenbegroting in het hoofdstuk opgenomen, waar de bijdragen van Gemeente, Stadsgewest en Staat tegenover worden gesteld. In hoeverre de kostenbegroting juist is, kan niet gecontroleerd worden. Hoewel zulks op basis van het hoofdstuk Grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening niet vereist is, had het in de visie van Multi Energy niet misstaan als een iets meer gespecificeerde begroting in het bestemmingsplan op zou zijn genomen. Gelet op het gebrek aan enige toelichting op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, anders dan de economische, wordt betwijfeld of met de uitvoeringsaspecten wel rekening is gehouden in begrotingsoptiek. Zo is er uit het bestemmingsplan en de onderliggende stukken op geen enkele wijze inzicht te verkrijgen in de planning van de aanleg van de Rotterdamsebaan, de verkeersafwikkeling op de Binckhorst tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bereikbaarheid van de Binckhorst gedurende die periode.*

Reactie 4

Aan het bestemmingsplan liggen onder meer een uitvoeringsbesluit en een voorlopig ontwerp ten grondslag. Daarmee is de uitvoerbaarheid geborgd. In het uitvoeringsbesluit Rotterdamsebaan, vastgesteld door de raad op 27 juni 2013 (RIS 259498).wordt het project Rotterdamsebaan uitvoerig toegelicht incl. de planning, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. De kostenraming is vanwege financiële/economische belangen (aanbesteding e.d.) van de gemeente vertrouwelijk aan de gemeenteraad toegezonden

5. *Het ligt in de rede dat tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan de Binckhorst in veel mindere mate ontsloten zal zijn dan thans en dat zulks omzet- en winstdaling tot gevolg zal hebben. Niet kan worden uitgesloten dat de schade die het gevolg is van de omzet- en winstdaling wegens de verminderde bereikbaarheid van de Binckhorst door de gemeente vergoed dient te worden uit hoofde van een tegemoetkoming in de planschade of bij wijze van nadeelcompensatie. In hoeverre met deze aspecten rekening is gehouden in de begroting is niet na te gaan en zodoende is ook niet in hoofdlijnen te controleren of het bestemmingsplan (economisch) wel uitvoerbaar is.*

Reactie 5

Opgemerkt zij dat het tankstation van indiener van de zienswijze per maart 2014 zal sluiten en derhalve geen effecten ondervindt tijdens de uitvoeringsfase.
Met planschade en nadeelcompensatie is in de begroting van de Rotterdamsebaan rekening gehouden. Ten aanzien van planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I ‘Planschade en Nadeelcompensatie’.

6. *Naast deze financiële kwestie bevat het bestemmingsplan in de visie van Multi Energy ten onrechte ook geen toelichting op de voor de uitvoering benodigde toestemmingen en vergunningen. Hoewel uit de reactie op de door het Hoogheemraadschap van Delfland ingediende zienswijzen duidelijk wordt dat in ieder geval een watervergunning is vereist, had het op de weg van uw gemeentebestuur gelegen een volledig plan aan de ondernemers, eigenaren en gebruikers te presenteren. Nu ligt er slechts een ruimtelijk kader dat een hoog theoretisch gehalte kent, omdat over de wijze en termijn van uitvoering - hetgeen juist van grote invloed op de belanghebbenden zal zijn - geen inzicht wordt gegeven.*

Reactie 6

De planning van de Rotterdamsebaan leidt ertoe dat deze nieuwe weg in 2019 geopend kan worden. De Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat worden reeds in 2016 geopend. Dit valt (ruim) binnen de uitvoerbaarheidstermijn van het bestemmingsplan (10 jaar). In de Begeleidingscommissie Binckhorst waar diverse vertegenwoordigers van bedrijven uit de Binckhorst zitting nemen, zal nadere uitleg gegeven worden over de benodigde vergunningen en ontheffingen, zodra deze van toepassing zijn. Deze benodigde vergunningen en ontheffingen zullen tijdig worden aangevraagd.

7. *Nu het bestemmingsplan in hoge mate vergelijkbaar is met een Tracébesluit had het ten behoeve van de rechtszekerheid en de transparantie naar mening van Multi Energy dan ook passend geweest als het bestemmingsplan een uitvoeringsparagraaf had bevat, waaruit zou blijken welke uitvoeringsbesluiten voor de realisatie van de Rotterdamsebaan nodig zijn, op welke termijn deze zullen worden aangevraagd en wanneer op welke locatie met de uitvoering aangevangen zal worden. Daarnaast zou het bestemmingsplan een schadeparagraaf moeten bevatten, waarin één eenduidige regeling voor nadeelcompensatie en planschade wegens de (aanleg van de) Rotterdamsebaan zou zijn vastgelegd. Een en ander overeenkomstig de eisen die de Tracéwet aan het tracébesluit stelt, waarbij de regelingen voor de Spoorzone in Delft en de Amsterdamse Noord-Zuidlijn als voorbeeld kunnen dienen.*

Reactie 7

Voor de Rotterdamsebaan is in juni 2013 een Uitvoeringsbesluit genomen door de gemeenteraad van Den Haag. Tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt een aantal uitvoeringsbesluiten vastgesteld. Daarnaast zullen tijdig benodigde vergunningen/ontheffingen worden aangevraagd ten aanzien van verschillende deelprojecten.

8. *De luchtkwaliteit in de Binckhorst gaat er wegens de aanleg van de Rotterdamsebaan ernstig op achteruit. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de Rotterdamsebaan deel uit-*

maakt van het NSL, zodat toetsing aan de wettelijke grenswaarden niet nodig is. Het NSL stamt evenwel uit oktober 2009. In die tijd werd de planologische verzekering van de Rotterdamsebaan (het Trekvliettracé) nog voorzien via de grootschalige herontwikkelingsbestemmingsplannen voor de Binckhorst. De plannen waren anders: er zou een Verlengde Regulusweg worden aangelegd, er zou een grote rotonde op de kruising Mercuriusweg/ Binckhorstlaan komen en nu is er een beoogde Spoorboogweg en geen beoogde rotonde. Betwijfeld wordt of de Rotterdamsebaan in zijn huidige vorm wel kan worden aangemerkt als een project als bedoeld in het NSL. Het bestemmingsplan bevat ten onrechte geen enkele toelichting op dit punt.

Reactie 8

In het kader van het MER en ontwerp-bestemmingsplan is ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ook zonder toepassing van het NSL de Rotterdamsebaan voldoet aan de bepalingen van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Overigens kijkt het NSL niet naar de omgeving, maar alleen naar de bepaling die opgenomen voor het project zelf. Deze bepalingen zijn algemeen geformuleerd en ondanks de wijzigingen in het ontwerp vanaf 2010 wordt nog voldaan aan de kenmerken ten aanzien van de Rotterdamsebaan in het NSL.

9. *Deze wijziging in de plannen hebben consequenties voor de luchtkwaliteit. Alleen al langs de Spoorboogweg zal het gehalte NO2 in de tijdelijke situatie toenemen met circa 7 ug toenemen op een achtergrondwaarde van 34,5 ug, hetgeen in 2016 een overschrijding van de wettelijke grenswaarde van 40 ug oplevert. Voor de definitieve situatie lijkt op deze plek zelfs geheel niet te zijn beoordeeld in hoeverre voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarde.*

Reactie 9

De genoemde waarde van 34,5 ug/m3 voor NO2 betreffen geen achtergrondconcentraties, maar de jaargemiddelde concentratie. De achtergrondconcentraties voor NO2 liggen in 2016 rondom de Spoorboogweg rond 27 ug/m3. Met een bijdrage van circa 7 ug/m3 is sprake van de genoemde jaargemiddelde concentratie. Er is derhalve geen sprake van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden van 40 ug/m3.

10. *De "ladder voor duurzame verstedelijking" is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut en moet worden doorlopen. In het ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt evenwel in de Toelichting (paragraaf 3.3) geen inzicht gegeven over de wijze hoe (en of) met dit procesvereiste is rekening gehouden in dit plan. Sterker nog, in het plan wordt geen melding gemaakt van dit procesvereiste. Multi Energy stelt zich dan ook op het standpunt dat niet dan wel onvoldoende is gebleken dat aan dit procesvereiste is voldaan.*

Reactie 10

De ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in art. 3.1.6 lid 2 BRO is niet van toepassing op infrastructuur. De ladder moet worden doorlopen bij stedelijke ontwikkelingen zoals wonen, kantoren, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen of sportcentra.

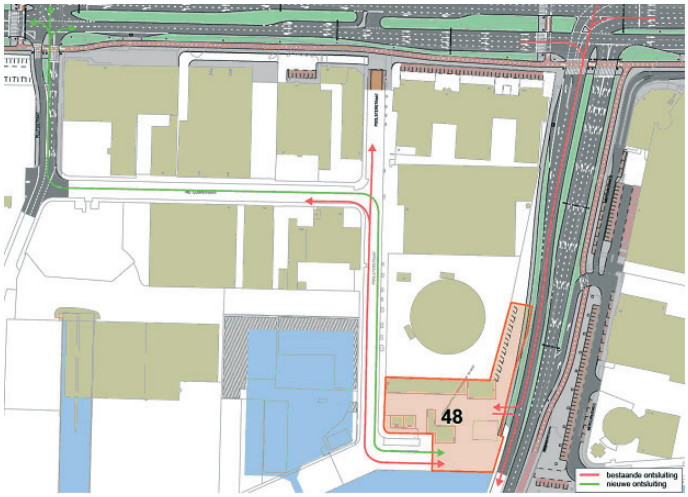
In de toelichting op het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt derhalve geen melding gemaakt van deze ladder. Analoog aan de te doorlopen stappen in het kader van deze ladder is voor dit infrastructuurproject uiteraard wel bezien op welke wijze de Rotterdamsebaan zo optimaal mogelijk kan worden ingepast in de bestaande structuur van de Binckhorst.

Zienswijze 48 – Meeuwisse Nederland BV

1. *Er vinden via de huidige poort aan de Mercuriusweg 4 tientallen verkeersbewegingen per dag plaats met vrachtauto's, busjes, servicewagens, veegwagentjes, met een mobiele kraan en met personenauto's. Verder is de inrichting van het bedrijf volledig gericht op de inrit aan de Mercuriusweg. Ook het parkeerterrein voor Meeuwisse Nederland bevindt zich direct gelegen aan de Mercuriusweg. Waar het hier een aannemingsbedrijf betreft van weg- en waterbouw is de bereikbaarheid van het bedrijf van essentieel belang. Direct aangrenzend aan het perceel is in het onderhavige bestemmingsplan de bestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg" voorzien (artikel 16 van de Regels). Deze bestemming maakt een grote hoeveel functies mogelijk die met a t/m r zijn aangeduid in artikel 16 van de Regels, maar sluit niet uit dat ter plaatse ook een uitrit mogelijk is. Voor de toekomstige bereikbaarheid van Meeuwisse Nederland is van belang de toekomstige situatie zoals het gemeentebestuur die heeft neergelegd in tekening met nummer 95016744-BINCK-VER-VO-009 d.d. 11 juni 2013 (hierna ook het V.0.). Bestudering van deze tekening leert dat de afrit zoals die thans bestaat van de Mercuriusweg naar het terrein van cliënte wordt opgeheven. De betrokken gronden worden ingericht als voetpad en als groenstrook.*

Reactie 1

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar bijlage III 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en navolgende figuur voor specifiek het perceel van indiener. Het handhaven van de huidige aansluiting is niet mogelijk. De route Neherkade - Mercuriusweg is als Stedelijke Hoofdweg onderdeel van de centrumring waarbij het belang van een goede doorstroming voorop staat. Op deze ring wordt ingezet op het zo beperkt als mogelijk houden van het aantal kruisingen of aansluitingen. In de toekomstige situatie is de plek waar op dit moment de uitrit van Meeuwisse is gelegen een kritisch punt in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de kruising Mercuriusplein. Vanaf het Mercuriusplein komt een grote hoeveelheid verkeer die vlak voor de huidige afrit samenvoegt van 3 naar 2 rijstroken. Op dit punt een extra verstoring in de verkeersafwikkeling introduceren door een erfaansluiting te maken verstoord de goede en veilige afstroom van de kruising. Daar deze richting de belangrijkste richting is vanuit de Rotterdamsebaantunnel en congestie in de tunnel te aller tijden dient te worden voorkomen kan de uitrit niet worden gehandhaafd Het betreffende perceel wordt in de nieuwe situatie bereikbaar via de route Binckhorstlaan, Plutostraat, Meteoorstraat en Poolsterstraat.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

2. *Gelet op de te wijzigen verkeerssituatie ter plaatse zal verkeer dat komt uit de richting van de Rotterdamsebaan en van de richting van de Spoorboogweg het bedrijf uitsluitend kunnen bereiken via de linksafkruising naar de Plutostraat waarna vervolgens linksaf geslagen moet worden naar de Meteoorstraat, rechtsaf naar de Poolsterstraat om zo het bedrijf te bereiken. Meeuwisse betwijfelt overigens of deze route uberhaupt wel gereden kan worden door de grote wagens van Meeuwisse Nederland zelf en van haar toeleveranciers, omdat deze straatjes te smal zijn en daardoor onvoldoende draaicirkel bieden voor de hierboven genoemde grote voertuigen. Bovendien wordt de manoevreerruimte in de smalle straatjes nog verkleind door geparkeerde auto's en andere voertuigen. Meeuwisse Nederland meent dat deze oplossing in de praktijk niet zal werken. Gelet op het grote aantal verkeersbewegingen met grote voertuigen betekent dit een enorme aantasting van de bereikbaarheid van het bedrijf. Meeuwisse Nederland meent dan ook dat de bereikbaarheid van haar bedrijf zoveel verslechtert dat uw gemeenteraad deze beslissing niet kan nemen.*

Reactie 2

De bestaande route via de Plutostraat, Meteoorstraat en Poolsterstraat met daarin gelegen kruisingen is verkeerskundig getoetst op het berijden door een trekker/oplegger combinatie en geconstateerd is dat deze route goed kan worden gereden door een dergelijk voertuig.

3. *Voor wat betreft de bereikbaarheid geldt dat het gemeentebestuur bovendien heeft aangegeven dat het pas in augustus a.s. een bereikbaarheidsplan zal presenteren. Dit is te laat. Correct en zorgvuldig ware het geweest wanneer dit bereikbaarheidsplan gelijktijdig was gepresenteerd met het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Uw gemeenteraad wordt derhalve verzocht onderhavige bestemmingsplan pas vast te stellen nadat een en ander goed met de betrokkenen is gecommuniceerd.*

Reactie 3

In bijlage IV "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" is dit concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.
De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Bege-

leidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.
Vanaf de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan-Zuid is de Binckhorstlaan-Noord/Plutostraat via de Spoorboogweg-Regulusweg verbonden met het rijkswegennet.

4. *Meeuwisse Nederland is niet op de eerste plaats uit op schadevergoeding. Zij wil haar ontsluiting handhaven vanaf de Mercuriusweg. Dit het geval zijnde, heeft zij nagedacht over een alternatieve ontsluiting welke door middel van een zwarte lijn is aangegeven op de bijgevoegde tekening "voorstel aanpassing ontwerpbestemmingsplan ten behoeve van ontsluiting Meeuwisse Nederland B.V.". De voorgestelde alternatieve ontsluiting houdt in dat Meeuwisse Nederland een relevant gedeelte van haar perceel opoffert voor toegangsdoeleinden en dat slechts een klein gedeelte van het overblijvende gemeenteplantsoen zal gaan dienen als ontsluiting van Meeuwisse Nederland. Het terrein oprijdend kan dan een circuit worden gemaakt en kan ook de Mercuriusweg weer worden benaderd via dezelfde poort. Doordat er geen sprake is van een haakse bocht kan voldoende snelheid ontwikkeld worden waardoor de circulatie op de Mercuriusweg niet wordt belemmerd. De gemeenteraad wordt verzocht om deze alternatieve ontsluiting in de uitwerking van het bestemmingsplan op te doen nemen. Het is voor het voortbestaan van Meeuwisse Nederland van belang dat zij kan blijven gebruik maken van haar in- en uitrit op de Mercuriusweg. Zoals aangegeven beschikt Meeuwisse Nederland over een vergunning om ter plaatse haar bedrijfsterrein te kunnen verlaten. Dit mag niet veranderd worden zonder dat de keuzes waarom uitdrukkelijk worden gemotiveerd en toegelicht.*

Reactie 4
Het door de indiener neergelegde voorstel voor alternatieve ontsluiting is niet mogelijk om de redenen die reeds benoemd zijn in reactie 1.

5. *Het valt Meeuwisse Nederland op dat (de toelichting op) het bestemmingsplan uitsluitend een hoofdstuk Economische Uitvoerbaarheid bevat. Een hoofdstuk over de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan ontbreekt. Uit dit hoofdstuk blijkt - als op de toelichting afgegaan kan worden - dat de aanleg van de Rotterdamsebaan volledig uit algemene middelen, beschikbaar gesteld door Gemeente, Stadsgewest en Staat, zou kunnen worden betaald. Ter onderbouwing van deze stelling is een zeer summiere kostenbegroting in het hoofdstuk opgenomen, waar de bijdragen van Gemeente, Stadsgewest en Staat tegenover worden gesteld. In hoeverre de kostenbegroting juist is, kan niet gecontroleerd worden. Hoewel zulks op basis van het hoofdstuk Grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening niet vereist is, had het in de visie van Meeuwisse Nederland niet misstaan als een iets meer gespecificeerde begroting in het bestemmingsplan op zou zijn genomen. Gelet op het gebrek aan enige toelichting op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, anders dan de economische, wordt betwijfeld of met de uitvoeringsaspecten wel rekening is gehouden in begrotingsoptiek. Zo is er uit het bestemmingsplan en de onderliggende stukken op geen enkele wijze inzicht te verkrijgen in de planning van de aanleg van de Rotterdamsebaan, de verkeersafwikkeling op de Binckhorst tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bereikbaarheid van de Binckhorst gedurende die periode.*

Reactie 5
Aan het bestemmingsplan liggen onder meer een uitvoeringsbesluit en een voorlopig ontwerp ten grondslag. Daarmee is de uitvoerbaarheid geborgd. In het uitvoeringsbesluit Rotterdamsebaan, vastgesteld door de raad op 27 juni 2013 (RIS 259498).wordt het project Rotterdamsebaan uitvoerig toegelicht incl. de planning, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. De kostenraming is vanwege financiële/economische belangen (aanbesteding e.d.) van de gemeente vertrouwelijk aan de gemeenteraad toegezonden. In de toelichting van het bestemmingsplan is de financiële uitvoerbaarheid wel uitgebreider opgenomen.

6. *Het ligt in de rede dat tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan de Binckhorst in veel mindere mate ontsloten zal zijn dan thans en dat zulks omzet- en winstdaling tot gevolg zal hebben. Niet kan worden uitgesloten dat de schade die het gevolg is van de omzet- en winstdaling wegens de verminderde bereikbaarheid van de Binckhorst door de gemeente vergoed dient te worden uit hoofde van een tegemoetkoming in de planschade of bij wijze van nadeelcompensatie. In hoeverre met deze aspecten rekening is gehouden in de begroting is niet na te gaan en zodoende is ook niet in hoofdlijnen te controleren of het bestemmingsplan (economisch) wel uitvoerbaar is.*

Reactie 6
Uitgangspunt vormt dat alle bedrijven tijdens de uitvoeringsperiode goed bereikbaar blijven en zo min mogelijk hinder ondervinden.

Met planschade en nadeelcompensatie is in de begroting van de Rotterdamsebaan rekening gehouden. Ten aanzien van eventuele verzoeken om planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I 'Planschade en Nadeelcompensatie'.

7. *Naast deze financiële kwestie bevat het bestemmingsplan in de visie van Meeuwisse Nederland ten onrechte ook geen toelichting op de voor de uitvoering benodigde toestemmingen en vergunningen. Hoewel uit de reactie op de door het Hoogheemraadschap van Delfland ingediende zienswijzen duidelijk wordt dat in ieder geval een watervergunning is vereist, had het op de weg van uw gemeentebestuur gelegen een volledig plan aan de ondernemers, eigenaren en gebruikers te presenteren. Nu ligt er slechts een ruimtelijk kader dat een hoog theoretisch gehalte kent, omdat over de wijze en termijn van uitvoering - hetgeen juist van grote invloed op de belanghebbenden zal zijn - geen inzicht wordt gegeven.*

Reactie 7
De planning van de Rotterdamsebaan leidt ertoe dat deze nieuwe weg in 2019 geopend kan worden. De Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat worden reeds in 2016 geopend. Dit valt (ruim) binnen de uitvoerbaarheidstermijn van het bestemmingsplan (10 jaar). In de Begeleidingscommissie Binckhorst waar diverse vertegenwoordigers van bedrijven uit de Binckhorst zitting nemen, zal nadere uitleg gegeven worden over de benodigde vergunningen en ontheffingen, zodra deze van toepassing zijn.

8. *Nu het bestemmingsplan in hoge mate vergelijkbaar is met een Tracébesluit had het ten behoeve van de rechtszekerheid en de transparantie naar mening van Meeuwisse Nederland dan ook passend geweest als het bestemmingsplan een uitvoeringsparagraaf had bevat, waaruit zou blijken welke uitvoeringsbesluiten voor de realisatie van de Rotterdamsebaan nodig zijn, op welke termijn deze zullen worden aangevraagd en wanneer op welke locatie met de uitvoering aangevangen zal worden. Daarnaast zou het bestemmingsplan een schadeparagraaf moeten bevatten, waarin één eenduidige regeling voor nadeelcompensatie en planschade wegens de (aanleg van de) Rotterdamsebaan zou zijn vastgelegd. Een en ander overeenkomstig de eisen die de Tracéwet aan het tracébesluit stelt, waarbij de regelingen voor de Spoorzone in Delft en de Amsterdamse Noord-Zuidlijn als voorbeeld kunnen dienen.*

Reactie 8

Voor de Rotterdamsebaan is in juni 2013 een Uitvoeringsbesluit genomen door de gemeenteraad van Den Haag. Tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt een aantal uitvoeringsbesluiten vastgesteld. Daarnaast zullen tijdig benodigde vergunningen/ontheffingen worden aangevraagd ten aanzien van verschillende deelprojecten.

9. *De luchtkwaliteit in de Binckhorst gaat er wegens de aanleg van de Rotterdamsebaan ernstig op achteruit. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de Rotterdamsebaan deel uitmaakt van het NSL, zodat toetsing aan de wettelijke grenswaarden niet nodig is. Het NSL stamt evenwel uit oktober 2009. In die tijd werd de planologische verzekering van de Rotterdamsebaan (het Trekvliettracé) nog voorzien via de grootschalige herontwikkelingsbestemmingsplannen voor de Binckhorst. De plannen waren anders: er zou een Verlengde Regulusweg worden aangelegd, er zou een grote rotonde op de kruising Mercuriusweg/ Binckhorstlaan komen en nu is er een beoogde Spoorboogweg en geen beoogde rotonde. Betwijfeld wordt of de Rotterdamsebaan in zijn huidige vorm wel kan worden aangemerkt als een project als bedoeld in het NSL. Het bestemmingsplan bevat ten onrechte geen enkele toelichting op dit punt.*

Reactie 9

In het kader van het MER en ontwerp-bestemmingsplan is ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ook zonder toepassing van het NSL de Rotterdamsebaan voldoet aan de bepalingen van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Overigens kijkt het NSL niet naar de omgeving, maar alleen naar de bepaling die opgenomen voor het project zelf. Deze bepalingen zijn algemeen geformuleerd en ondanks de wijzigingen in het ontwerp vanaf 2010 wordt nog voldaan aan de kenmerken ten aanzien van de Rotterdamsebaan in het NSL.

10. *Deze wijziging in de plannen hebben consequenties voor de luchtkwaliteit. Alleen al langs de Spoorboogweg zal het gehalte NO2 in de tijdelijke situatie toenemen met circa 7 ug toenemen op een achtergrondwaarde van 34,5 ug, hetgeen in 2016 een overschrijding van de wettelijke grenswaarde van 40 ug oplevert. Voor de definitieve situatie lijkt op deze plek zelfs geheel niet te zijn beoordeeld in hoeverre voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarde.*

Reactie 10

De genoemde waarde van 34,5 ug/m3 voor NO2 betreffen geen achtergrondconcentraties, maar de jaargemiddelde concentratie. De achtergrondconcentraties voor NO2 liggen in 2016 rondom de Spoorboogweg rond 27 ug/m3. Met een bijdrage van circa 7 ug/m3 is sprake van de genoemde jaargemiddelde concentratie. Er is derhalve geen sprake van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden van 40 ug/m3.

11. *De "ladder voor duurzame verstedelijking" is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut en moet worden doorlopen. In het ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt evenwel in de Toelichting (paragraaf 3.3) geen inzicht gegeven over de wijze hoe (en of) met dit procesvereiste is rekening gehouden in dit plan. Sterker nog, in het plan wordt geen melding gemaakt van dit procesvereiste. Meeuwisse Nederland stelt zich dan ook op het standpunt dat niet dan wel onvoldoende is gebleken dat aan dit procesvereiste is voldaan.*

Reactie 11

De ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in art. 3.1.6 lid 2 BRO is niet van toepassing op infrastructuur. De ladder moet worden doorlopen bij stedelijke ontwikkelingen zoals wonen, kantoren, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen of sportcentra.

In de toelichting op het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt derhalve geen melding gemaakt van deze ladder. Analoog aan de te doorlopen stappen in het kader van deze ladder is voor dit infrastructuurproject uiteraard wel bezien op welke wijze de Rotterdamsebaan zo optimaal mogelijk kan worden ingepast in de bestaande structuur van de Binckhorst.

Zienswijze 49 – Albema BV

1. *Het moderne gebouw op het perceel 1705, is gebouwd om te functioneren ten behoeve van volumewerk voor de particuliere en zakelijke (automotive)markt. Met deze functie houdt onverbrekelijk verband dat er beschikt dient te worden over zoveel mogelijk parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn onder meer gerealiseerd op het perceel 1704. Feitelijk maar ook juridisch is er derhalve een onlosmakelijk verband tussen de beide percelen. Wijzigingen betreffende het perceel 1704 zullen derhalve tot gevolg hebben dat er ook consequenties zijn voor het perceel 1705. Thans zijn er op perceel 1704 ten behoeve van de functies in het perceel 1705 38 parkeerplaatsen exclusief in gebruik. Deze 38 parkeerplaatsen (waarvan de toegang gereguleerd kan worden middels een slagboominstallatie) kunnen niet gemist worden. Bij gesprekken over de verwerving van dit perceel zal derhalve uitgangspunt moeten zijn dat minimaal hetzelfde aantal parkeerplaatsen in eigendom kan worden verworven op een vergelijkbaar goede locatie als thans het geval is. Bovendien dient er rekening mee te worden gehouden dat als gevolg van concentratie van vestigingen van de huidige huurder (Ford-dealer) het aantal parkeerplaatsen voor medewerkers van de ter plaatse gevestigde bedrijven zal toenemen, zodat een afname van de parkeerbehoefte niet te verwachten zal zijn. Door de specifieke functie van het gebouw is de bereikbaarheid van het grootste belang. Ook de eigen en exclusieve parkeermogelijkheden nabij het gebouw zijn essentieel voor een goed functioneren ervan. Over het gehele perceel AP AP 1704 wordt in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan de bestemming "V-HO Verkeer - Hoofdverkeersweg" gelegd. De ter plaatse toegestane functies zijn neergelegd in artikel 16 van de Regels. Onder de in dat artikel genoemde bestemmingen valt ook "d" parkeerplaatsen. In zoverre staat aan het huidige gebruik van de bij cliënte in eigendom zijnde gronden als parkeerterrein ten behoeve van de in het perceel AP AP 1705 gevestigde bedrijven niets in de weg en hoeft er niets te veranderen. Ware het niet dat de gemeente - zoals blijkt uit de tekening met nummer 95016744-BINCKVER- VO-009, voorontwerp d.d. 11 juni 2013 - een andere invulling van de gronden van cliënte voorstaat dan thans het geval is. De eigenaresse kan met deze andere invulling van haar gronden niet instemmen en kan dus ook niet instemmen met de gekozen bestemming V-HO, omdat dit betekent dat het gebruik van haar gronden onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan wordt gebracht. Zoals hierboven reeds is aangeduid, is het exclusief gebruik kunnen maken van de gronden op de thans mogelijke wijze essentieel voor de functies die ter plaatse worden uitgeoefend. Een dealerbedrijf van deze omvang kan nu eenmaal niet zonder een groot aantal exclusief voor haar bestemde parkeerplaatsen. (Uw college heeft dat ook ingezien door de gronden gelijktijdig uit te geven.) Dit punt is ook aan de orde geweest bij de behandeling van het bestemmingsplan "Binckhorst Zuid", waarbij uw raad destijds heeft aangegeven dat de raad het verlies van parkeerplaatsen zal compenseren. Ook nu vinden er recentelijk weer gesprekken plaats met vertegenwoordigers van het gemeentebestuur over dit onderwerp. Nog steeds wordt evenwel geen inzicht gegeven in de wijze waarop het aantal verloren gegane parkeerplaatsen wordt gecompenseerd. Weliswaar staan op het hiervoor genoemde voorontwerp een 40-tal parkeerplaatsen ingetekend welke evenwijdig zijn gelegen aan de Mercuriusweg ter plaatse. Het lijkt kennelijk zo dat deze plaatsen exclusief voor Albema bedoeld zijn, maar daarover is nog geen duidelijkheid gegeven. Vast staat in ieder geval dat een groot aantal van de parkeerplaatsen op een veel grotere afstand is gelegen van het gebouw waarin de automotive activiteiten plaatsvinden dan thans het geval is. Dit terwijl het voor Albema ook veel moeilijker zal zijn om het exclusieve gebruik van de parkeerplaats te handhaven en te waarborgen vergelijkbaar met de situatie thans. Zeker alvorens daarover meer duidelijkheid wordt gegeven kan cliënte niet instemmen met deze wijze van bestemmen. De compensatie is dus nog niet (afdoende) geregeld.*

Reactie 1

Naar aanleiding van de reacties op het ontwerp-bestemmingsplan is het ontwerp van de kruising Mercuriusplein geoptimaliseerd. Met deze optimalisatie is, naast de extra rijbaan bij McDonald's, ruimte ontstaan voor extra parkeerplaatsen bij dit bebouwde cluster (o.a. in gebruik door Motorhuis,McDonald's,Auto Haagland en het Autoschadehuis).

Omdat een groot deel van de huidige parkeerplaatsen zich ook op eigen terrein bevindt hecht de gemeente er veel waarde aan de nieuwe parkeersituatie te bespreken met de diverse eigenaren/gebruikers in dit gebied. In deze besprekingen zal ook in overleg worden besloten of en welke parkeergelegenheid openbaar toegankelijk wordt in de nieuwe situatie. Er zijn in dit gebied ook nog beperkt mogelijkheden aanwezig om de parkeercapaciteit in het openbare gebied verder uit te bereiden. Dit zal in nader overleg met de diverse eigenaren/gebruikers afgestemd worden, waarna de definitieve inrichting in het Definitief Ontwerp kan worden vastgelegd. Voor de algehele aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

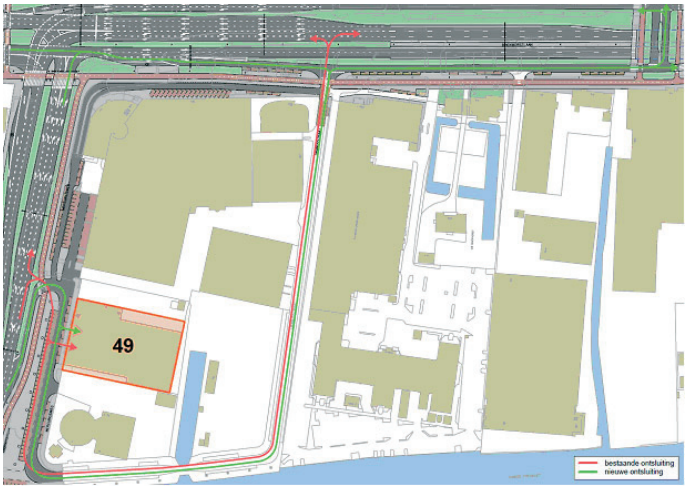
Verder stelt indiener terecht dat binnen de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg parkeerplaatsen worden toegestaan. Dit geldt ook voor de bestemming Verkeer – Straat.

2. *Ook de bereikbaarheid van het eigendom aan de Mercuriusweg verslechtert. Deze verslechtering is er met name in te vinden dat men komende uit de Rotterdamsebaantunnel eerst moet doorrijden voorbij het kruispunt met de Mercuriusweg alvorens men kan keren om dan ter hoogte van de McDonalds de parallelbaan op te rijden en rechtsaf de Uranusweg in. Komende uit Utrecht zal men de Spoorboogweg moeten afrijden om dan de Binckhorstlaan te nemen waar men via de ventweg op de Uranusweg komt. Een relevante verslechtering is dat het gemeentebestuur nu kennelijk voor ogen staat om de huidige rechtsafbeweging, waarbij men vanaf de voorzijde van de autogarage rechtsaf de Mercuriusweg op kan rijden, niet langer mogelijk te maken. Dit heeft tot gevolg dat wanneer de gebruikers van het gebouw naar het centrum van Den Haag willen gaan, zij over de Uranusweg moeten rijden, dan rechtsaf de ventweg moeten nemen langs de Binckhorstlaan, ter hoogte van de Zonweg linksaf moeten slaan om op die manier boven de tunnelmond langs de Binckhorstlaan te kruisen en dan linksaf moeten slaan richting centrum. Deze situatie is te ondoorzichtig en zal dus voor een nieuwe bezoeker tot zo veel onduidelijkheden kunnen leiden dat die van zijn bezoek aan de garage afziet. Het garagebedrijf en het advocatenkantoor zijn in feite alleen maar vanaf de doorgaande weg bereikbaar komende over de*

Mercuriusweg uit de richting van het Laakkwartier. Albema meent dat deze wijze van bestemmen derhalve onjuist is en onevenredig afbreuk zal doen aan haar belangen. Het gemeentebestuur heeft nog onvoldoende duidelijk gemaakt hoe compensatie plaats zal vinden. Albema verzoekt de raadsleden dan ook om de bestemmingsgrens aan te passen in die zin dat haar eigendommen niet de bestemming VHO krijgen.

Reactie 2

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst” en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor de kruising Mercuriusplein geoptimaliseerd. Hierdoor is ruimte ontstaan voor een extra rijbaan voor eenrichtingsverkeer langs de drivelane van de Mc Drive. Hiermee wordt de bestaande functionaliteit ook in de toekomstige situatie behouden. Deze wijziging is in het Voorlopig Ontwerp opgenomen.

De route Neherkade - Mercuriusweg is een Stedelijke Hoofdweg en onderdeel van de centrumring waarbij het belang van een goede doorstroming voorop staat. Op deze ring wordt ingezet op het zo beperkt als mogelijk houden van het aantal kruisingen of aansluitingen. In dat kader vindt ook de herinrichting van de Neherkade plaats met daarin ook het opheffen van de keermogelijkheid nabij de Rijswijkseweg. Daarnaast is op het betreffende wegvak een keermogelijkheid fysiek niet inpasbaar vanwege de beschikbare breedte van het wegprofiel nabij de Trekvlietbrug en zou een keermogelijkheid nabij de kruising met de Binckhorstlaan in het invloedsgebied liggen van de kruising en daarmee tot onveiligheid leiden en de verkeersafwikkeling op de kruising beperken.

Het uitrijden van het gebied zal plaats vinden via de Uranusstraat. Daar vandaan kan via de Binckhorstlaan naar de A12/Voorburg gereden worden. Voor het uitrijden in de richting van de centrumring (Neherkade en Lekstraat) zal vanaf de Uranusstraat gekeerd moeten worden bij de Zonweg. Dit is een beperkte omrijafstand ten opzichte van de huidige mogelijkheid om via de Mercuriusweg het gebied uit te rijden.

3. *Voor wat betreft de bereikbaarheid geldt dat het gemeentebestuur bovendien heeft aangegeven dat het pas in augustus a.s. een bereikbaarheidsplan zal presenteren. Dit is te laat. Correct en zorgvuldig ware het geweest wanneer dit bereikbaarheidsplan gelijktijdig was gepresenteerd met het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Uw gemeenteraad wordt derhalve verzocht onderhavige bestemmingsplan pas vast te stellen nadat een en ander goed met de betrokkenen is gecommuniceerd.*

Reactie 3

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar bijlage IV “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie”.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

4. *Het valt Albema BV op dat (de toelichting op) het bestemmingsplan uitsluitend een hoofdstuk Economische Uitvoerbaarheid bevat. Een hoofdstuk over de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan ontbreekt. Uit dit hoofdstuk blijkt - als op de toelichting afgegaan kan worden - dat de aanleg van de Rotterdamsebaan volledig uit algemene middelen, beschikbaar gesteld door Gemeente, Stadsgewest en Staat, zou kunnen worden betaald. Ter onderbouwing van deze stelling is een zeer summiere kostenbegroting in het hoofdstuk opgenomen, waar de bijdragen van Gemeente, Stadsgewest en Staat tegenover worden gesteld. In hoeverre de kostenbegroting juist is, kan niet gecontroleerd worden. Hoewel zulks op basis van het hoofdstuk Grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening niet vereist is, had het in de visie van Albema BV niet misstaan als een iets meer gespecificeerde begroting in het bestemmingsplan op zou zijn genomen. Gelet op het gebrek aan enige toelichting op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, anders dan de economische, wordt betwijfeld of met de uitvoeringsaspecten wel rekening is gehouden in begrotingsoptiek. Zo is er uit het bestemmingsplan en de onderliggende stukken op geen enkele wijze inzicht te verkrijgen in de planning van de aanleg van de Rotterdamsebaan, de verkeersafwikkeling op de Binckhorst tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bereikbaarheid van de Binckhorst gedurende die periode.*

Reactie 4

Aan het bestemmingsplan liggen onder meer een uitvoeringsbesluit en een voorlopig ontwerp ten grondslag. Daarmee is de uitvoerbaarheid geborgd. In het uitvoeringsbesluit Rotterdamsebaan, vastgesteld door de raad op 27 juni 2013 (RIS 259498).wordt het project Rotterdamsebaan uitvoerig toegelicht incl. de planning, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. De kostenraming is vanwege financiële/economische belangen (aanbesteding e.d.) van de gemeente vertrouwelijk aan de gemeenteraad toegezonden. In de toelichting van het bestemmingsplan is de financiële uitvoerbaarheid wel uitgebreider opgenomen.

5. *Het ligt in de rede dat tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan de Binckhorst in veel mindere mate ontsloten zal zijn dan thans en dat zulks omzet- en winstdaling tot gevolg zal hebben. Niet kan worden uitgesloten dat de schade die het gevolg is van de omzet- en winstdaling wegens de verminderde bereikbaarheid van de Binckhorst door de gemeente vergoed dient te worden uit hoofde van een tegemoetkoming in de planschade of bij wijze van nadeelcompensatie. In hoeverre met deze aspecten rekening is gehouden in de begroting is niet na te gaan en zodoende is ook niet in hoofdlijnen te controleren of het bestemmingsplan (economisch) wel uitvoerbaar is.*

Reactie 5
Met planschade en nadeelcompensatie is in de begroting van de Rotterdamsebaan rekening gehouden. Ten aanzien van planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I 'Planschade en Nadeelcompensatie'.

6. *Naast deze financiële kwestie bevat het bestemmingsplan in de visie van Albema BV ten onrechte ook geen toelichting op de voor de uitvoering benodigde toestemmingen en vergunningen. Hoewel uit de reactie op de door het Hoogheemraadschap van Delfland ingediende zienswijzen duidelijk wordt dat in ieder geval een watervergunning is vereist, had het op de weg van uw gemeentebestuur gelegen een volledig plan aan de ondernemers, eigenaren en gebruikers te presenteren. Nu ligt er slechts een ruimtelijk kader dat een hoog theoretisch gehalte kent, omdat over de wijze en termijn van uitvoering - hetgeen juist van grote invloed op de belanghebbenden zal zijn - geen inzicht wordt gegeven.*

Reactie 6
De planning van de Rotterdamsebaan leidt ertoe dat deze nieuwe weg in 2019 geopend kan worden. De Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat worden reeds in 2016 geopend. Dit valt (ruim) binnen de uitvoerbaarheidstermijn van het bestemmingsplan (10 jaar). In de Begeleidingscommissie Binckhorst waar diverse vertegenwoordigers van bedrijven uit de Binckhorst zitting nemen, zal nadere uitleg gegeven worden over de benodigde vergunningen en ontheffingen, zodra deze van toepassing zijn.

7. *Nu het bestemmingsplan in hoge mate vergelijkbaar is met een Tracébesluit had het ten behoeve van de rechtszekerheid en de transparantie naar mening van Albema BV dan ook passend geweest als het bestemmingsplan een uitvoeringsparagraaf had bevat, waaruit zou blijken welke uitvoeringsbesluiten voor de realisatie van de Rotterdamsebaan nodig zijn, op welke termijn deze zullen worden aangevraagd en wanneer op welke locatie met de uitvoering aangevangen zal worden. Daarnaast zou het bestemmingsplan een schadeparagraaf moeten bevatten, waarin één eenduidige regeling voor nadeelcompensatie en planschade wegens de (aanleg van de) Rotterdamsebaan zou zijn vastgelegd. Een en ander overeenkomstig de eisen die de Tracéwet aan het tracébesluit stelt, waarbij de regelingen voor de Spoorzone in Delft en de Amsterdamse Noord-Zuidlijn als voorbeeld kunnen dienen.*

Reactie 7
Ten aanzien van schade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'. Voor de Rotterdamsebaan is in juni 2013 een Uitvoeringsbesluit genomen door de gemeenteraad van Den Haag.

8. *De luchtkwaliteit in de Binckhorst gaat er wegens de aanleg van de Rotterdamsebaan ernstig op achteruit. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de Rotterdamsebaan deel uitmaakt van het NSL, zodat toetsing aan de wettelijke grenswaarden niet nodig is. Het NSL stamt evenwel uit oktober 2009. In die tijd werd de planologische verzekering van de Rotterdamsebaan (het Trekvliettracé) nog voorzien via de grootschalige herontwikkelingsbestemmingsplannen voor de Binckhorst. De plannen waren anders: er zou een Verlengde Regulusweg worden aangelegd, er zou een grote rotonde op de kruising Mercuriusweg/ Binckhorstlaan komen en nu is er een beoogde Spoorboogweg en geen beoogde rotonde. Betwijfeld wordt of de Rotterdamsebaan in zijn huidige vorm wel kan worden aangemerkt als een project als bedoeld in het NSL. Het bestemmingsplan bevat ten onrechte geen enkele toelichting op dit punt.*

Reactie 8
In het kader van het MER en ontwerp-bestemmingsplan is ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ook zonder toepassing van het NSL de Rotterdamsebaan voldoet aan de bepalingen van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Voor toetsing aan het NSL zijn specifieke projectkenmerken bepalend. Deze zijn algemeen geformuleerd. Het project Rotterdamsebaan voldoet dan ook aan deze genoemde kenmerken in het NSL.

9. *Deze wijziging in de plannen hebben consequenties voor de luchtkwaliteit. Alleen al langs de Spoorboogweg zal het gehalte NO2 in de tijdelijke situatie toenemen met circa 7 ug toenemen op een achtergrondwaarde van 34,5 ug, hetgeen in 2016 een overschrijding van de wettelijke grenswaarde van 40 ug oplevert. Voor de definitieve situatie lijkt op deze plek zelfs geheel niet te zijn beoordeeld in hoeverre voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarde.*

Reactie 9
De genoemde waarde van 34,5 ug/m3 voor NO2 betreffen geen achtergrondconcentraties, maar de jaargemiddelde concentratie. De achtergrondconcentraties voor NO2 liggen in 2016 rondom de Spoorboogweg rond 27 ug/m3. Met een bijdrage van circa 7 ug/m3 is sprake van de genoemde jaargemiddelde concentratie. Er is derhalve geen sprake van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden van 40 ug/m3.

10. *De "ladder voor duurzame verstedelijking" is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut en moet worden doorlopen. In het ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt evenwel in de Toelichting (paragraaf 3.3) geen inzicht gegeven over de wijze hoe (en of) met dit procesvereiste is rekening gehouden in dit plan. Sterker nog, in het plan wordt geen melding gemaakt van dit*

procesvereiste. Albema BV stelt zich dan ook op het standpunt dat niet dan wel onvoldoende is gebleken dat aan dit procesvereiste is voldaan.

Reactie 10

De ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in art. 3.1.6 lid 2 BRO is niet van toepassing op infrastructuur. De ladder moet worden doorlopen bij stedelijke ontwikkelingen zoals wonen, kantoren, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen of sportcentra.

In de toelichting op het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt derhalve geen melding gemaakt van deze ladder. Analoog aan de te doorlopen stappen in het kader van deze ladder is voor dit infrastructuurproject uiteraard wel bezien op welke wijze de Rotterdamsebaan zo optimaal mogelijk kan worden ingepast in de bestaande structuur van de Binckhorst.

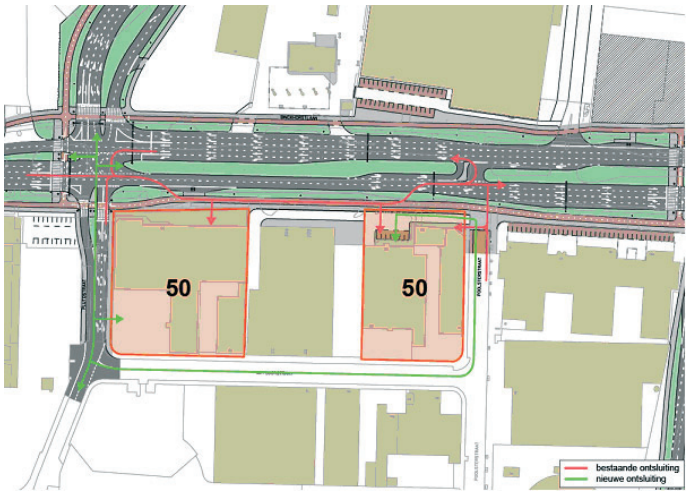
Zienswijze 50 – Boele en Van Eesteren BV

Deze zienswijze heeft betrekking op de percelen Binckhorstlaan 95, 113 en 115 (hierna: de 'ontwikkelingslocatie'). Dit betreffen percelen aan de Binckhorstlaan met daarop bedrijfsgebouwen, welke zullen worden ontwikkeld en verkocht.

1. *De bestemming van de ontwikkelingslocatie valt niet onder het ontwerpbestemmingsplan. De Binckhorstlaan, waaraan de ontwikkelingslocatie is gelegen, valt wel onder het ontwerp. Ter plaatse van de ontwikkelingslocatie heeft de Binckhorstlaan de bestemming 'Verkeer - Hoofdverkeersweg'. Ter plaatse van de ontwikkelingslocatie zal de Binckhorstlaan bestemd zijn voor ad b., te weten: 'wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad'. De ontsluitingsfunctie van het voornoemde perceel lijkt hierdoor niet te veranderen, maar uit de inrichtingstekening blijkt evenwel dat de ontsluiting van dit perceel wordt beperkt. Hoewel de inrichtingstekening geen onderdeel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan en dus voor dit ontwerpbestemmingsplan geen juridische status heeft, laat deze tekening wel zien hoe het college van burgemeester en wethouders de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie lijkt te willen gaan uitwerken. Uit de ondergrond van de verbeelding blijkt daarentegen niet dat de ontsluiting ter plaatse van de ontwikkelingslocatie verandert, maar ook deze ondergrond heeft in het kader van dit ontwerpbestemmingsplan geen juridische status.*

Reactie 1

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en navolgende figuur voor specifiek het perceel van indiener. Vanwege de functie van de Binhorstlaan-noord als Stedelijke Hoofdweg zijn directe aansluitingen ongewenst. De locatie wordt goed ontsloten via de Plutostraat, Meteoorstraat en Poolsterstraat. Vanuit de Plutostraat is de ontsluiting in alle richtingen (Lekstraat, Binckhorstlaan, Rotterdamsebaan en Spoorboogweg) en naar alle rijkswegen (A12, A4 en A13) goed mogelijk.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

2. *Voor de ontwikkeling van Binckhorst Noord-West, waartoe de ontwikkelingslocatie behoort, heeft onder meer Boele & van Eesteren bv medio 2007 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de gemeente Den Haag. Onderdeel van voornoemde samenwerkingsovereenkomst is het stedenbouwkundig concept met betrekking tot de beoogde ontwikkeling en realisatie van Binckhorst Noord-West, welke is opgesteld door Inbo Architecten d.d. 7 november 2003. In dit stedenbouwkundig concept is onder meer de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie uitgewerkt. Daarnaast heeft het college van burgemeester en wethouders op 18 oktober 2007 een bouwvergunning verleend voor een bedrijfsruimte met showroom naast de ontwikkelingslocatie. Deze bedrijfsruimte is door Boele & van Eesteren bv gerealiseerd. Tussen de gemeente Den Haag en de eigenaars, Waldschmit c.s., hebben diverse besprekingen plaatsgevonden over de in- en uitrit van dit perceel. De tekeningen en besprekingen die daarover hebben plaatsgevonden zijn door indiener overlegd als bijlage. Naar aanleiding van deze besprekingen heeft de Dienst Stedelijke Ontwikkeling in opdracht en voor rekening van de gemeente Den Haag de inrit verplaatst. Gezien het slechte economische klimaat en de teruglopende vraag naar bedrijfsruimte is de ontwikkelingslocatie nog altijd niet ontwikkeld en verkocht. Dit heeft tot gevolg dat er nog altijd versoberde en verouderde gebouwen op de ontwikkelingslocatie staan, die niet passen binnen de vernieuwde visie van Binckhorst, een en ander zoals blijkt uit het plan Gebiedsaanpak Binckhorst met kenmerk RIS181857_25-NOV-2011. In het stedenbouwkundig concept is ter plaatse van de ontwikkelingslocatie een zogenaamde ventweg getekend een en ander ten behoeve van de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie. Dit stedenbouwkundig concept onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Den Haag. Deze ventweg is door de gemeente Den Haag uitgewerkt (bijgesloten faxbericht d.d. 1 juli 2003), waarbij reeds rekening is gehouden met de intensivering van de Binckhorstlaan, zoals blijkt uit het uitgewerkte straatprofiel (als bijlage bijgesloten). De voornoemde ventweg is ook opgenomen in de situatietekening die onderdeel uitmaakt van de bouwvergunning van het bedrijfspand met showroom, dat is gerealiseerd naast de ontwikkelingslocatie (zoals bijlage bijgesloten). Indiener verzoekt de gemeenteraad om de bestemming van de Binckhorstlaan te verruimen door de hiervoor omschreven ventweg op te nemen in het bestemmingsplan. Dit verzoek klemt te meer nu de gemeente Den Haag deze ventweg zelf op passende wijze stedenbouwkundig heeft uitgewerkt, zoals blijkt uit de tekeningen die zijn gehecht aan het faxbericht d.d. 1 juli 2003 (bijlage 5). Een ventweg zou er bovendien voor zorgen dat de veiligheid tussen de ontwikkelingslocatie en de Binckhorstlaan blijft gewaarborgd, wat met name van belang is nu de intensiteit van de Binckhorstlaan aanzienlijk wordt verhoogd. Een ruimere bestemming is niet alleen gewenst, maar bovendien noodzakelijk voor de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie. De ventweg zorgt ervoor dat de ontwikkelingslocatie in deze moeilijke markt voldoet aan de wensen van eventuele kopers en/of huurders, zodat leegstand in de toekomst voor zover mogelijk kan worden voorkomen, hetgeen zowel de belangen van de gemeente als van ons dient. De toenemende leegstand binnen de Binckhorst zal niet worden teruggedrongen door deze ventweg niet op te nemen in de bestemming. Onduidelijk is waarom het college van burgemeester en wethouders deze ventweg en de daarbij behorende ontsluitingen niet in het bestemmingsplan heeft opgenomen.*

Reactie 2

De Binckhorstlaan is ter plaatse van de Bincker onderdeel van de centrumring en een stedelijke hoofdweg. Doorstroming staat hier centraal, daarom wordt aan de noordelijke Binckhorstlaan het aantal in/uitritten en zijstraten beperkt en verdwijnt het parkeren langs de hoofdrijbaan.

Op stedenbouwkundige gronden is lang vastgehouden aan een directe aansluiting van een ventweg op dit deel van de Binckhorstlaan. In verband met de vormgeving van het kruispunt Spoorboogweg, Plutostraat, Binckhorstlaan is de ventweg om verkeerstechnische- en verkeersveiligheidsredenen niet mogelijk. Uitgangspunt bij de inpassing van de Rotterdamsebaan vormt een goede bereikbaarheid van de zittende bedrijven in de Binckhorst. Een goede bereikbaarheid kan echter ook via het onderliggend wegennet worden gerealiseerd. In het concept Voorlopig Ontwerp was alleen voorzien in een ‘rijloper’ vanaf de Poolsterstraat naar de hellingbaan van het parkeerdek van het pand van Waldschmitt. Naar aanleiding van deze zienswijze is het Voorlopig Ontwerp aangepast en wordt het profiel van de Plutostraat verbreed, zodat er in de toekomst de mogelijkheid is om een linksafopstelstrook aan te leggen in samenhang met de toekomstige ontwikkeling op deze locatie.

3. *Verzoek tot instandhouding ontsluitingsfunctie: Indien de ontsluitingsfunctie van de ontwikkelingslocatie op grond van het ontwerpbestemmingsplan kan worden aangepast conform de aangeleverde inrichtingstekening), hetgeen naar mening van indiener niet mogelijk is, dan verzoekt indiener de gemeenteraad de ontsluitingsfunctie van de ontwikkelingslocatie nadrukkelijk op te nemen in de bestemming van de Binckhorstlaan. De bovengenoemde gronden dient de raad hiervoor als herhaald en ingelast te beschouwen. Onder de bestemming ad b., te weten: ‘wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad’, valt naar mening van de indiener ook de ontsluitingsfunctie van de ontwikkelingslocatie. Indien en voor zover indiener dit niet in de bestemming kunnen en mogen lezen, verzoekt indiener de raad te bevestigen dat onder artikel 16.1 van de regels (bestemming ‘Verkeer - Hoofdverkeersweg’) tevens wordt verstaan de rechtstreekse ontsluiting van de ontwikkelingslocatie. Het ontbreken van deze rechtstreekse ontsluiting zal een directe strijd opleveren met artikel 3.1 Wro en de daarmee opgenomen eisen van een goede ruimtelijke ordening, alsmede met het gelijkheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb), het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 Awb) en het verbod van willekeur. Motivatie van indiener is als volgt. Indiener heeft met de gemeente afspraken gemaakt met betrekking tot de rechtstreekse ontsluiting van de ontwikkelingslocatie. Deze afspraken blijken uit het stedenbouwkundig concept d.d. 7 november 2003, de bouwvergunning ten behoeve van de bedrijfsruimte met showroom en het verplaatsen van de inrit voor rekening van de gemeente Den Haag. Het wegnemen van de rechtstreekse ontsluiting van de ontwikkelingslocatie is in strijd met deze afspraken. De door Boele & van Eesteren bv gerealiseerde bedrijfsruimte met showroom naast de ontwikkelingslocatie is ontworpen en gerealiseerd op basis van een rechtstreekse ontsluiting met de Binckhorstlaan. De circa 100 parkeerplaatsen die zijn gerealiseerd in het gebouw zijn slechts via de voorzijde (dus aan de zijde van de Binckhorstlaan) toegankelijk door middel van een helling baan. Ook de showroom is vanaf de voorzijde toegankelijk. Een goede verbinding/ontsluiting met de Binckhorstlaan is voor het functio-*

neren van dit gebouw dan ook noodzakelijk. Dit geldt tevens voor de gebouwen die zijn ontworpen op de ontwikkelingslocatie, ook in dat ontwerp is uitgegaan van een rechtstreekse ontsluiting met de Binckhorstlaan. Door het wegnemen van de ontsluiting tussen de ontwikkelingslocatie en de Binckhorstlaan wordt de ontwikkelingslocatie slecht bereikbaar, terwijl voor deze zichtlocatie een goede bereikbaarheid en ontsluiting juist van groot belang is. Een goede verbinding/ontsluiting met de Binckhorstlaan is voor het gebruik van deze gebouwen noodzakelijk. Het wegnemen van een rechtstreekse ontsluiting met de Binckhorstlaan verminderd dan ook de bruikbaarheid van de ontwikkelingslocatie en vergroot daardoor de kans op leegstand. Op grond van het ontwerpbestemmingsplan zijn bedrijven in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de parkeervraag van hun werknemers (paragraaf 5.2.5 van de toelichting). In dat kader is een goede ontsluiting van het eigen perceel noodzakelijk. Daar komt nog bij dat bezetting van de parkeerplaatsen overdag hoog is (98%) en het daarom noodzakelijk is dat op eigen terrein wordt geparkeerd (paragraaf 2.4.2 van de toelichting). Mede gelet op de verkeersveiligheid is een goede ontsluiting van de ontwikkelingslocatie noodzakelijk, zodat daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt van de parkeermogelijkheden die indiener gaat realiseren.

Reactie 3
Zie reactie 1 en 2.

4. *Met het ontwerpbestemmingsplan wordt - naast de aanleg van de Rotterdamsebaan - versterking van het ruimtelijk raamwerk (infrastructuur en openbare ruimte) beoogd. In dat kader zijn de belangen van de ontwikkelingslocatie, te weten een goede infrastructuur (lees: goede bereikbaarheid), onvoldoende meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Deze locatie wordt juist slecht bereikbaar ten gevolge van het wegnemen van een rechtstreekse verbinding tussen de ontwikkelingslocatie en de Binckhorstlaan. Bovendien wordt volgens paragraaf 3.3.2 van de toelichting een intensievere benutting van de ruimte beoogd, zodat een goede ontsluiting tussen deze locatie en de Binckhorstlaan juist van belang is. De Binckhorstlaan dient het karakter te krijgen van een 'stedelijke boulevard met aaneengesloten bebouwing'. Nu een stedelijke boulevard juist wordt gekenmerkt door een goede verbinding tussen de boulevard (lees: Binckhorstlaan) en de bebouwing (lees: de ontwikkelingslocatie), dient de locatie aan de voorzijde (de zijde van de Binckhorstaan) rechtstreeks te worden ontsloten met de Binckhorstlaan. Ook de bestaande fietsstructuur die ongewijzigd blijft kan geen belemmering zijn voor de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie (onderdeel 3.2 Bijlage I; achtergrondrapport verkeer). De rechtstreekse ontsluiting van de Binckhorstlaan naar de ontwikkelingslocatie is complementair aan de ontsluiting van het tegenover gelegen tankstation (de andere zijde van de Binckhorstlaan). In de inrichtingstekening wordt deze ontsluiting wel gehandhaafd. Op grond van - onder meer - het gelijkheidsbeginsel en het verbod van willekeur dient de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie dan ook te worden gehandhaafd. In het verlengde van voornoemde gronden is een goede ontsluiting noodzakelijk om deze locatie te laten voldoen aan de wensen van potentiele kopers en huurders, zodat de ontwikkelingslocatie daadwerkelijk ontwikkeld kan worden en daarmee het woon- en leefklimaat in de Binckhorst wordt verbeterd. Een slechte ontsluiting schrikt potentiele kopers en huurders af en zorgt ervoor dat de huidige versoberde en verouderde staat van de gebouwen op de ontwikkelingslocatie in stand blijft. Een goede ontsluiting biedt dan ook de grootste kans op vermindering van de leegstand, hetgeen zowel de belangen van ons als de gemeente direct dient. Daarnaast zijn voor de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie alternatieven voorhanden, waarmee de rechtstreekse ontsluiting tussen deze locatie en de Binckhorstlaan eveneens in stand wordt gehouden. Bijvoorbeeld door een inrit te plaatsen aan de Binckhorstlaan en een uitrit aan de Poolsterstraat. Graag wordt indiener over deze alternatieven gehoord.*

Reactie 4
Zie reactie 1 en 2. Aan de even of oostzijde van de Binckhorstlaan is een aantal erftoegangen gehandhaafd, omdat er nog geen alternatief voor de ontsluiting van die locaties via bestaande wegen mogelijk is. Dit heeft er toe geleid dat op die locatie, omwille van verkeersveiligheid, van de aanleg van een gewenst tweerichtingenfietspad is afgezien. In het kader van de herontwikkleing van het deel van de Binckhorst in het Spoorboog-gebied zal worden ingezet op een alternatief voor de ontsluiting van deze percelen direct op de Binckhortslaan. Voor de locatie Bincker is er nu wel een alternatieve ontsluiting mogelijk, namelijk vanaf de Plutostraat, de Meteoorstraat en de Poolsterstraat.

Zienswijze 51 – Moerkerk Zandstra BV

1. *Om de Binckhorst te ontdoen van de dagelijkse stroom passanten kan de aanleg van een separate ontsluiting door middel van een tunneltracé wellicht een oplossing bieden; met name de gekozen locatie voor aansluiting van het tracé op het wegennet heeft bepaald geen positieve uitwerking op de wijk in zijn geheel en de algehele nieuwe infrastructuur in het bijzonder. Door de situering van de tunnelbak in het midden van de Binckhorstlaan wordt niet alleen de Binckhorstlaan maar in feite het gebied "De Binckhorst" gesplitst in twee delen, elk deel ontsloten door een ventweg. Het gebied tussen de Binckhorstlaan en de Trekvliet verwordt hiermee tot een eiland.*

Reactie 1

Het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Maanweg krijgt door de aanleg van de Rotterdamsebaan een andere functie en inrichting. De Rotterdamsebaan wordt de primaire hoofdweg. Parallel aan de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorstlaan op maaiveld doorgezet met een stelsel van rijbanen voor bestemmingsverkeer en vrijliggende fietspaden. Het verkeersaanbod daalt daarmee op de Binckhorstlaan Zuid. Hoewel de functie van de Binckhorstlaan-zuid als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur verandert, blijft de Binckhorstlaan-zuid een functie houden voor het verkeer van en naar de Binckhorst, Voorburg-West en Rijswijk. Door de lagere verkeerintensiteit op de Binckhorstlaan zuid wordt de barièrewerking van de Binckhorstlaan-zuid ten zuiden van de tunnelmond juist minder groot dan in de huidige situatie. De visie van de gemeente op de Binckhorstlaan als boulevard en zichtlocatie ondersteunt dit. Ten zuiden van de tunnelmond wordt de oversteekbaarheid en daarmee de bereikbaarheid van de Trekvlietzone geoptimaliseerd.

2. *Daaraan voorafgaand is met de aanleg van de zogeheten "Spoorboogweg" een even kostbare als langdurige omleiding gepland als bypass voor de verkeerschaos gedurende de looptijd van het project. Met deze tussentijdse / tijdelijke ontlasting van de bouwlocatie zal, gedurende de bouw het andere deel van de Binckhorst worden verarmd. Uiteindelijk zal ook hier de samenhang van de Binckhorst vervagen en de Maanweg isoleren. De verwachte terugval van het verkeer op de Maanweg bedraagt ca. 75%; een onacceptabele ontwikkeling voor ons aldaar gevestigde benzinestation.*

Reactie 2

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden".
Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de bouw van de Rotterdamsebaan zullen de alternatieve routes via de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat gereed zijn. De Maanweg is dan ook altijd vanuit de beide richtingen bereikbaar. In het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan vindt een beperkte aanpassing van de Maanweg plaats, namelijk de aansluiting van de Verlengde Melkwegstraat. Voor het overige verandert er op de Maanweg niets.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

De ontsluiting van perceel van de indiener verandert in de nieuwe situatie niet ten opzichte van de huidige situatie (zie navolgende figuur).



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

3. *Indiener van de zienswijze is van mening dat de koppeling van het nieuwe tunneltracé ten behoeve van de beoogde nieuwe uitvalsweg Rotterdamsebaan' beter direct naast de Binckhorstlaan gesitueerd kan worden. Een op de plankaart aangegeven strook van ca 80 meter breed is ten behoeve van infrastructuur vrij gemaakt; de meeste gebouwen zijn reeds aangekocht. Ten behoeve van de lokale bereikbaarheid en als verbinding met Voorburg kan er in de as van de Binckhorstlaan een tramtracé worden aangelegd. Ongeacht de gebiedsontwikkeling ten aanzien van bedrijven of woningen kan de Binckhorstlaan zodoende blijven dienen als lokale ontsluitingsweg voor de wijk. Indiener van de zienswijze geeft vervolgen diverse voordelen (minder kabels en leidingen te verleggen, betere verkeerdoorstroming en kostenbesparing). Indiener van de zienswijze vraagt dit alternatief te beschouwen.*

Reactie 3

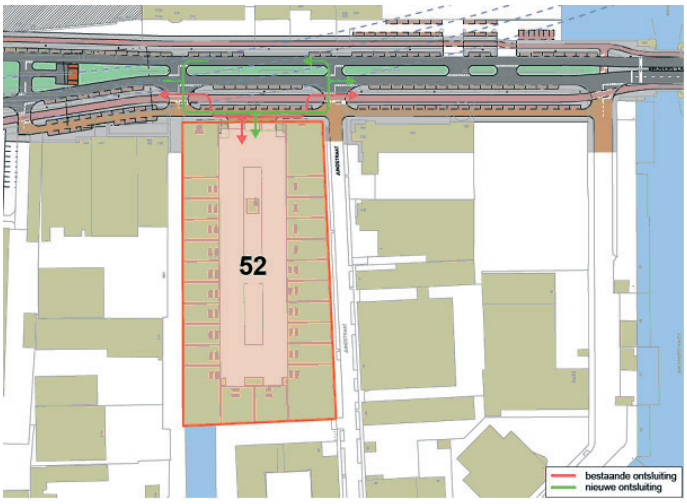
Gedurende de jaren 2007 – 2012 zijn diverse alternatieven en varianten onderzocht. Uiteindelijk is hieruit door de drie gemeenteraden de huidige voorliggende variant, de Voorkeursvariant, uit gekozen. Andere alternatieven en varianten worden derhalve niet meer onderzocht, zie ook deel I 'Eén Voorkeursvariant'.

Zienswijze 52 – Expoplus BV

1. *Indiener verwacht dat de bereikbaarheid voor haar dagelijkse leveranciers en haar levering service een probleem kunnen worden voor het bedrijf waardoor er is geen toekomst voor haar distributie bedrijf mogelijk is.*

Reactie 1

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener. Het betreffende pand blijft op dezelfde wijze bereikbaar vanuit de genoemde hoofdwegen A4/A13 en A12. Alle huidige routes zijn in de toekomst op dezelfde wijze mogelijk. Ter plaatse van gebouw de Binck-Twins zal de bestaande ventweg worden gehandhaafd. Daarbij ontstaat door de realisatie van de Rotterdamsebaan een nieuwe mogelijkheid het pand aan de Binckhorstlaan 297 te bereiken vanuit Knooppunt Ypenburg via de Rotterdamsebaan met een keerbeweging op de Binckhorstlaan-noord. Bovendien zorgt de realisatie van de Rotterdamsebaan voor een verbetering in de doorstroming van de hoofdinfrastructuur, waardoor bestaande routes beter functioneren. In het bestemmingsplan, MER, bijlagen hierbij en het concept Voorlopig Ontwerp is toegelicht welke andere ontsluitingsstructuur wordt voorgesteld en hoe deze functioneert. Van een verslechterde bereikbaarheid is dan ook geen sprake.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontslutiing

Zienswijze 53 – Dhr. R.P. Rietdijk

De zienswijze van R.P. Rietdijk heeft betrekking op het bedrijf Letterop Reclamemakers BV (zie ook zienswijze 54).

1. *Is er gekeken naar de capaciteit van de kruising van de Maanweg met de Regulusweg? Kan deze op- en afrit van de A12 voor een snelle doorstroming zorgen na alle veranderingen? Het aantal auto's blijft hetzelfde met waarschijnlijk lange wachtrijen voor men de A12 op kan.*

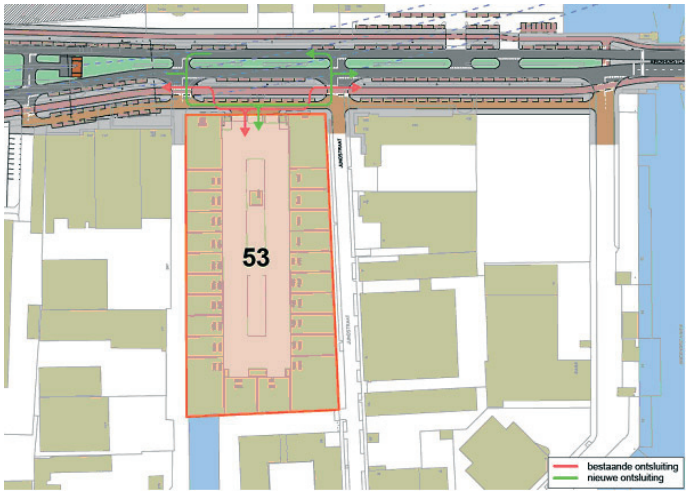
Reactie 1

De aansluiting van de A12 op het stedelijke wegennet maakt geen onderdeel uit van de plannen van de Rotterdamsebaan. In het kader van het rijksprogramma Beter Benutten wordt op dit moment een voorstel uitgewerkt om deze kruising te verbeteren. Uitvoering van dit project is gepland in 2014. Bij dit project wordt rekening gehouden met wijzigende verkeersstromen als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan. In het kader van het ontwerp zijn dynamische simulaties van alle kruisingen met nieuwe infrastructuur beschouwd, ook de kruising Maanweg – Regulusweg. Hieruit blijkt dat deze kruising het extra verkeer vanaf de Spoorboogweg (Regulusweg) kan verwerken. Dit komt ook doordat op de Maanweg slechts 25% van het thans aanwezig verkeer blijft rijden na realisatie van de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg.

2. *Is het mogelijk om in het bestemmingsplan de in- en uitritten van de Binck Twins rechtstreeks op de hoofdweg aan te laten sluiten? De ventweg is in de huidige situatie ook een probleem met de draai van de trailers die het gebouw (Binck Twins) in- en uitdraaien.*

Reactie 2

In het Voorlopig Ontwerp is een ventweg langs de Binckhorstlaan bij de Binck-Twins opgenomen (zie navolgende figuur). Hiervoor is gekozen om het aantal in- en uitritten op de hoofdrijbaan van de Binckhorstlaan en het aantal oversteken over het fietspad te beperken. Vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming is een extra in-/uitrit ongewenst.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

3. *Indiener van de zienswijze kan niet voorzien of Letterop reclamemakers aan zijn betalingsverplichting van huur kan blijven voldoen als tijdens de bouw van de Rotterdamsebaan het bedrijf in financiële problemen komt door teruglopende omzet en/of stijgende kosten. Hierdoor is indiener van de zienswijze wellicht genoodzaakt een huurverlaging toe te passen, waardoor indiener inkomsten misloopt. Ook zou de mogelijkheid kunnen bestaan, dat de huurder verhuist, en indiener van de zienswijze in het bezit is van een pand wat de komende jaren niet te verhuren is.*

Reactie 3

De bereikbaarheid van alle bedrijven in de Binckhorst wordt tijdens de aanlegfase en na realisatie van de Rotterdamsebaan gewaarborgd. Ook tijdens de afsluiting van de Binckhorstlaan vanaf 2016 – 2019 wordt voorzien in (tijdelijke) wegen voor de daar aanwezige bedrijven. De bereikbaarheid van onder andere Letterop reclamemakers is hiermee gegarandeerd. Meer informatie over eventuele schade en nadeelcompensatie is te vinden in deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes.

4. *Parkeren is nu al een probleem in de Binck-Twins, ieder heeft hier zijn in eigendom zijnde parkeerplaatsen. Maar als er ook extra bouwvakkers of buren hier auto's gaan parkeren heeft indiener van de zienswijze hier zeer veel hinder van.*

Reactie 4

De werknemers voor de bouw van de Rotterdamsebaan zullen niet gaan parkeren in de Binck-Twins. Hiervoor zijn specifieke werkterreinen opgenomen in het bestemmingsplan. Daarnaast geldt dat private parkeerplaatsen niet gebruikt mogen worden door andere gebruikers. Er zal derhalve geen hinder ontstaan door parkeren van buren.

Zienswijze 54 – Letterop Reclamemakers BV

De zienswijze van Letterop Reclamemakers BV bestaat uit enkele algemene vragen en verschillende opmerkingen met betrekking tot de situatie bij het bedrijf.

1. *Is gekeken naar de capaciteit van de kruising van de Maanweg met de Regulusweg? Kan deze op- en afrit van de A12 voor een snelle doorstroming zorgen na alle veranderingen? Het aantal auto's blijft hetzelfde met waarschijnlijk lange wachtrijen voor men de A12 op kan.*

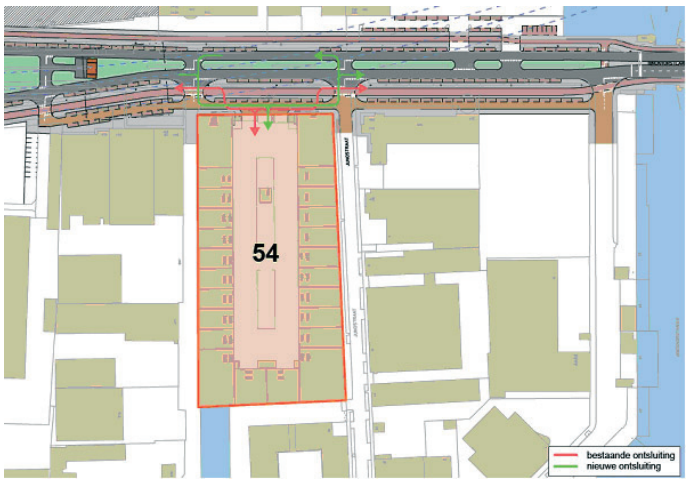
Reactie 1

De aansluiting van de A12 op het stedelijke wegennet maakt geen onderdeel uit van de plannen van de Rotterdamsebaan. In het kader van het rijksprogramma Beter Benutten wordt op dit moment een voorstel uitgewerkt om deze kruising te verbeteren. Uitvoering van dit project is gepland in 2014. Bij dit project wordt rekening gehouden met wijzigende verkeersstromen als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan. In het kader van het ontwerp zijn dynamische simulaties van alle kruisingen met nieuwe infrastructuur beschouwd, ook de kruising Maanweg – Regulusweg. Hieruit blijkt dat deze kruising het extra verkeer vanaf de Spoorboogweg (Regulusweg) kan verwerken. Dit komt ook doordat op de Maanweg slechts 25% van het thans aanwezig verkeer blijft rijden na realisatie van de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg.

2. *Is het mogelijk om in het bestemmingsplan de in- en uitritten van de Binck Twins rechtstreeks op de hoofdweg aan te laten sluiten? De ventweg is in de huidige situatie ook een probleem met de draai van de trailers die het gebouw (Binck Twins) in- en uitdraaien.*

Reactie 2

In het Voorlopig Ontwerp is een ventweg langs de Binckhorstlaan bij de Binck-Twins opgenomen (zie navolgende figuur). Hiervoor is gekozen om het aantal in- en uitritten op de hoofdrijbaan van de Binckhorstlaan en het aantal oversteken over het fietspad te beperken. Vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming is een extra in-/uitrit ongewenst.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

3. *Bij Letterop worden de volgende punten verwacht die een probleem kunnen vormen:*
   a. *Bereikbaarheid: onder meer voor de dagelijkse leveranciers van het bedrijf. Hierdoor moet indiener van de zienswijze wellicht zelf goederen op een depot halen, met bijkomende manuren en kosten. Het personeel van Letterop is veelvuldig buiten de deur en moet bij opdrachten nu omrijden waarmee extra kosten gemoeid zijn die niet op de klant verhaald kunnen worden. De verminderde bereikbaarheid maakt het bovendien lastig voor bestaande klanten het pand te vinden en nieuwe klanten zullen eveneens minde rmakkelijk hun weg ernaartoe vinden.*
   b. *Schoonmaakkosten: de autoreclames zullen eerst gewassen moeten worden omdat ze wellicht door het zand moeten rijden. De auto dient geheel vrij van zandkorrels te zijn voordat reclame kan worden aangevracht (bij carwrapping): de schoonmaakkosten kunnen door de bouwvervuiling daardoor hoog oplopen. Deze kosten kunnen niet worden doorberekend aan de klant.*
   c. *Parkeerprobleem: dat is nu al een probleem in de Binck-Twins, maar als extra bouwvakkers of buren hun auto's gaan parkeren, ondervindt het bedrijf hier zeer veel hinder van.*

Reactie 3

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst'. Het betreffende pand blijft op dezelfde wijze bereikbaar vanuit de genoemde hoofdwegen A4/A13 en A12. Alle huidige routes zijn in de toekomst op dezelfde wijze mogelijk. Daarbij ontstaat door de realisatie van de Rotterdamsebaan een nieuwe mogelijkheid het pand aan de Binckhorstlaan 297 te bereiken vanuit Knooppunt Ypenburg via de Rotterdamsebaan en een speciale keerbeweging op de Binckhorstlaan-noord. Bovendien zorgt de realisatie van de Rotterdamsebaan voor een verbetering in de doorstroming van de hoofdinfrastructuur, waardoor bestaande routes beter functioneren. In het bestemmingsplan, MER, bijlagen hierbij en het concept Voorlopig Ontwerp is toegelicht welke andere ontsluitingsstructuur wordt voorgesteld en hoe deze functioneert. Van een verslechterde bereikbaarheid is dan ook geen sprake.

In deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" is dit concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

De bereikbaarheid van alle bedrijven in de Binckhorst wordt tijdens de aanlegfase en na realisatie van de Rotterdamsebaan gewaarborgd. Ook tijdens de afsluiting van de Binckhorstlaan van 2016 – 2019 wordt voorzien in (tijdelijke) wegen voor de daar aanwezige bedrijven. Vanwege deze relatief lange afsluiting wordt geen gebruik gemaakt van zandwegen, de hinder als gevolg van zand zal daarom (zeer) beperkt zijn. Er is echter wel verspreiding van bouwstof mogelijk, maar de aannemer kan maatregelen nemen om dit te verminderen door de grond nat te houden (bijv. door beregening). Indien nodig zullen, met het oog op de bedrijfsvoering van Letterop, aanvullende eisen aan de aannemer gesteld worden om verstoring van de bedrijfsvoering door verspreiding van bouwstof te voorkomen.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

De werknemers voor de bouw van de Rotterdamsebaan zullen niet gaan niet parkeren in de Binck-Twins. Hiervoor zijn specifieke werktereinen opgenomen in het bestemmingsplan. Daarnaast geldt dat private parkeerplaatsen niet gebruikt mogen worden door andere gebruikers. Er zal derhalve geen hinder ontstaan door parkeren van buren.

Zienswijze 55 – Renpart Vastgoed Holding NV

Indiener is eigenaar van het kantoorpand gelegen aan de Binckhorstlaan 287, 289, 291 en 293 te Den Haag.

1. *De bereikbaarheid zal de komende jaren aanzienlijk verslechteren. Het pand blijft tot medio 2016 weliswaar bereikbaar via de Maanweg, maar de bereikbaarheid zal ernstig worden belemmerd. Daarnaast wordt de Binckhorstlaan per medio 2015 afgesloten vanaf het centrum van Den Haag. De Binckhorstlaan zal hiermee haar functie als belangrijke verkeersader in Den Haag volledig verliezen.*

Reactie 1
In bijlage IV "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" is dit concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan de komende periode nog geoptimaliseerd worden. Ten aanzien van het afsluiten van de Binckhortslaan is daarin te lezen dat deze niet in 2015, maar in de periode 2017-2019 afgesloten zal worden voor doorgaand verkeer. In de jaren ervoor gaat het om kortere en plaatselijke maatregelen in het kader van conditionerende werkzaamheden.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst". Het betreffende deel van de Binckhorstlaan blijft bereikbaar vanuit alle richtingen, vanaf het rijkswegennet via de Maanweg, vanaf de centrumring via de Binckhorstlaan en vanaf Voorburg via het onderliggend wegennet.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

2. *Ons pand verliest zowel tijdens als na de ontwikkelingsperiode haar zichtlocatie aan de drukke doorgaande weg. Tijdens de ontwikkelingsperiode door bovengenoemde wijzigingen in de bereikbaarheid. Nadien door het feit dat de tunnel dan pas na ons pand weer boven de grond komt.*

Reactie 2
Het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Maanweg krijgt door de aanleg van de Rotterdamsebaan een andere functie en inrichting. De Rotterdamsebaan wordt de primaire hoofdweg. Parallel aan de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorstlaan op maaiveld doorgezet met een stelsel van rijbanen voor bestemmingsverkeer en vrijliggende fietspaden. Het verkeersaanbod daalt daarmee op de Binckhorstlaan Zuid.
Hoewel de functie van de Binckhorstlaan als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur verandert, blijft de Binckhorstlaan-zuid een functie houden voor het verkeer van en naar de Binckhorst, Voorburg-West en Rijswijk. De visie van de gemeente op de Binckhorstlaan als boulevard en zichtlocatie onderstrepen dit.

3. *Het aantal parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan zal vanaf 2015 drastisch worden teruggebracht. Ook na de herinrichting van het maaiveld zal het aantal parkeerplaatsen voor ons pand beperkter zijn dan nu.*

Reactie 3
Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel 1 Parkeren. In de directe omgeving van Binck-Twins worden in de nieuwe situatie langs de Binckhorstlaan meer parkeerplaatsen teruggebracht dan in de huidige situatie. De huidige parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan komen in het ontwerp terug, waarbij de in- en uitritten duidelijker en veiliger vormgegeven zijn. Op dit moment zijn niet in gebruik zijnde haltekommen voor de bus aanwezig nabij de kruising Jupiterkade. Deze worden verwijderd en omgezet in extra parkeerplaatsen.

4. *Indiener verwacht overlast te ondervinden van de werkzaamheden, zoals het navolgende. De grond voor het pand moet op termijn extra worden belast om omhoog borende machines richting de tunnelbak voldoende tegendruk te geven en blow-outs te voorkomen. Over de exacte wijze van belasting is nog geen definitief plan (grindcontainers, loodslakken of zand). Deze verzwaring is nodig voor beide tunnelbuizen welke met een tussenpauze van een jaar uit de grond komen. Er is ook nog geen duidelijkheid of deze verzwaring een jaar blijft liggen of tussentijds wordt verwijderd en opnieuw aangebracht bij de tweede tunnelbuis. Alle werkzaamheden voor het totale project, zoals het plaatsen van de tunnelbak en het aanbrengen van de belasting als tegendruk, zullen leiden tot diverse vormen van (geluids)overlast. Hierdoor kan onvoldoende worden gegarandeerd dat er in het pand een normale kantoorfunctie kan worden uitgeoefend zonder grote overlast. De gemeente verwacht vooralsnog geen enkele schade of trilling aan omliggende panden. Hiervoor dienen uiteraard garanties te worden afgegeven.*

Reactie 4
De aanleg van de Rotterdamsebaan zal hinder met zich mee brengen. De gemeente spant zich met de uiteindelijke aannemer in om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Uitgangspunt is dat de bedrijfsvoering van de gebruikers van de panden mogelijk blijft. Of een extra grondbelasting zoals in de zienswijze beschreven is wordt toegepast is aan de aannemer. Er zijn in de Binckhorst alternatieven mogelijk. Eis daarbij zal zijn dat de bereikbaarheid van Binck-Twins gegarandeerd moet zijn en dat opstallen niet ontoelaatbaar beschadigd raken als gevolg van de werkzaamheden.

5. *Voorgaande punten zullen het praktisch onmogelijk maken om de leegstaande ruimten binnen het complex te verhuren. Ook de huidige huurders zullen ernstige hinder ondervinden van deze punten. Voor de huurder op de begane grond (horecaketen Subway) zal dit mogelijk zelfs leiden tot een vertrek. Bovengenoemde zal dan ook zorgen voor een drastische daling van de directe en indirecte waarde van het complex. Indiener maakt daarom bezwaar tegen de voorgenomen plannen. Wanneer deze onverhoopt wel doorgang zullen vinden zal dit ernstige financiële gevolgen voor haar hebben waarvoor indiener de gemeente alsdan aansprakelijk zullen houden.*

Reactie 5
Uitgangspunt vormt dat alle panden gedurende de uitvoering van werkzaamheden bereikbaar blijven en bedrijven zo min mogelijk overlast zullen ondervinden mocht onverhoopt toch sprake zijn van schade, dan geldt hetgeen is opgenomen in deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'.

Zienswijze 56 – Bewonerskring Park Leeuwenbergh

De Bewonerskring Park Leeuwenbergh heeft uitgebreid overleg gepleegd met de Vereniging Park Hoornwijck en de Vereniging Houdt Vlietrand Groen (HVG) over het ontwerp bestemmingsplan Rotterdamsebaan en het milieueffectrapport Rotterdamsebaan. De bewoners van Park Leeuwenbergh geven aan praktisch in dezelfde situatie te zitten als de bewoners van Park Hoornwijck omdat ook die woonwijk in de Vlietzone ligt. De zienswijze van de Vereniging Park Hoornwijck en de zienswijze van Bewonerskring Park Leeuwenbergh kennen daarom enige overlap.

Uit de zienswijze van de Vereniging Houdt Vlietrand Groen hebben zijn geen punten overgenomen omdat die zienswijze moet worden beschouwd deel uit te maken van deze zienswijze. Volledigheidshalve is deze zienswijze opgenomen als bijlage.

De indiener van de zienswijze heeft tevens gebruik gemaakt van de zienswijze van A.E.C. Knuttel (zienwijze 17). De vragen zijn vrijwel geheel overgenomen. In deze zienswijze van Bewonerskring Park Leeuwenbergh. Voor de beantwoording van die vragen wordt verwezen naar zienswijze 17.

De indiener van de zienswijze heeft de zienswijze zo vormgegeven dat passages uit de ter inzage gelegde documenten aangehaald worden, waarbij vervolgens een reactie is toegevoegd. In deze beantwoording wordt alleen ingegaan op de passages waarbij de reactie van de indiener anders is dan: 'terecht', 'geen' of van dezelfde strekking.

1. *Ten aanzien van de teksten in de Toelichting op bladzijde 41 wordt als commentaar toegevoegd: Beschrijving is in overeenstemming met de Provinciale Structuurvisie. Aan de laatste alinea moet worden toegevoegd dat het gebiedsperspectief – zoals is overeen gekomen voor de Nota van Uitgangspunten voor de Vlietzone - in overleg met Leidschendam-Voorburg zal worden uitgewerkt*

Reactie 1
In de betreffende paragraaf wordt het bestaand Regionaal beleid beschreven. Het gebiedsperspectief waaraan wordt gerefereerd betreft toekomstig gemeentelijk beleid dat in deze paragraaf niet thuishoort en waarover bovendien nog besluitvorming moet plaatsvinden.

2. *Voor de Vlietzone is het Regionaal Structuurplan (RSP) – en dus ook de Structuurvisie Den Haag 2020"Wereldstad aan Zee" - niet van toepassing. Door de Provincie ZH is het RSP goedgekeurd m.u.v. de Vlietzone waarvoor het Streekplan ZH West van toepassing bleef tot de Provinciale Structuurvisie (PSV) was vastgesteld. Dat is inmiddels gebeurd. Door Provinciale Staten is de Vlietzone als zoekgebied voor watergebonden bedrijven geschrapt evenals de verstedelijking van dit gebied.*

Reactie 2
De toelichting is aangevuld op de meest recente regionale beleidsontwikkelingen. Deze aanpassing heeft overigens geen gevolgen voor de opgenomen Regels in het bestemmingsplan.

Voorstel - toevoeging in de Toelichting
In paragraaf 3.3, onder ad. 4 zijn de volgende passages toegevoegd: ´Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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 grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied. Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone opgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.´

3. De Rotterdamsebaan kan wel goed in de Vlietzone worden ingepast door de tunnel te verlengen tot in dan wel zo dicht mogelijk bij het knooppunt Ypenburg.

Reactie 3
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar deel I 'Eén Voorkeursvariant'. De diverse langere tunnelvarianten zijn in de vorige planfase onderzocht en als zodanig niet als Voorkeursvariant door de drie gemeenteraden gekozen.

4. De Rotterdamsebaan past wel goed binnen de ambitie van het creëren van een groenblauwe verbinding tussen de stad en het Groene Hart door de Rotterdamsebaan te verlengen tot in dan wel zo dicht mogelijk bij het knooppunt Ypenburg.

Reactie 4
Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar reactie 3.

5. Bij verlenging van de tunnel van de Rotterdamsebaan tot in dan wel zo dicht mogelijk bij het knooppunt Ypenburg wordt de aantasting van de ecologie van de Vlietzone voorkomen.

Reactie 5
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar deel I 'Eén Voorkeursvariant'. De diverse langere tunnelvarianten zijn in de vorige planfase onderzocht en als zodanig niet als Voorkeursvariant door de drie gemeenteraden gekozen. De ecologische waarde van de Vlietzone is daarbij ook in overweging genomen.

6. Bij de vergadering van de Commissie Openbaar Gebied op 8 juli 2013 over het ontwerp bestemmingsplan en de milieueffectrapportage is door de projectorganisatie toegezegd de wijzigingen in het bestemmingsplan te beperken tot wat nodig is voor de Rotterdamsebaan en alle andere punten te schrappen.

Reactie 6
Door de projectorganisatie is toegezegd op vragen van de Vereniging Houdt Vlietrand Groen in de Raadscommissie de teksten over de Vlietzone die stellen dat er sprake zou zijn van een verdere of toekomstige ontwikkeling (en derhalve in strijd zijn met de Beheersverordening Vlietzone) te zullen schrappen. Het bestemmingsplan maakt alleen de Rotterdamsebaan en aanverwante voorzieningen mogelijk. Hierin worden andere ontwikkelingen die niets met de Rotterdamsebaan te maken hebben niet mogelijk gemaakt.

7. In de Vlietzone is sprake van een beperkte toename van de geluidbelasting direct langs het tracé van de Rotterdamsebaan. Echter hier is de invloed van de A4/A13 al zo groot dat de Rotterdamsebaan weinig invloed heeft op de daar aanwezig geluidbelasting. Er zijn geen relevante toenamen (minder dan 0,3 dB) in de geluidbelasting in de Vlietzone berekend. Hierop is het volgende gesteld. Indien alleen wordt uit gegaan van een toename van het aantal mvt/uur over de bestaande wegen dan zal dit ongetwijfeld het geval zijn. De Rotterdamsebaan komt echter als nieuwe weg op ongeveer 300 meter van de woonwijk Park Leeuwenbergh te liggen en de vraag is of door deze korte afstand en de overheersende zuid westen wind er geen waarneembare invloed zal zijn. Dit is onvoldoende onderzocht en dit dient alsnog te gebeuren.

Wat ook nog dient te worden onderzocht is het geluid dat door de autobussen wordt veroorzaakt - door het afblazen van de remmen - in de bocht van de weg van de Laan van Hoornwijck naar Drievliet omdat die een overmatige geluidsbelasting op de woningen in de Vlietzone kunnen geven.

Reactie 7
In het onderzoek geluid zijn de meest actuele meteorologische gegevens opgenomen. Dit wordt jaarlijks aangeleverd door het RIVM en is landelijk voorgeschreven. Hierin zijn de overheersende windrichtingen meegenomen. In het Achtergrondrapport Geluid is zowel gekeken naar de cumulatieve effecten, maar in deel C ook naar de effecten van alleen de Rotterdamsebaan. In beide onderzoeken is geconcludeerd dat er geen significante effecten optreden ter plaatse van Park Leeuwenbergh. Hierbij dient overigens nog te worden vermeld dat bij de onderzoeken afschermende werking van bijvoorbeeld de golfbaan en aanwezige bomen, woningen, etc. niet meegenomen is. Hierdoor is sprake van een worst-case berekening en zullen de effecten naar verwachting lager zijn dan weergegeven.

In het geluidonderzoek zijn de maximumsnelheden gehanteerd op de Rotterdamsebaan. In de verkeerscijfers is ook het percentage autobussen en vrachtverkeer meegenomen (alsmede het percentage bestelbussen). Deze gegevens zijn dus ook meegenomen in de berekeningen. Daarbij is in het ontwerp voor de route langs Drievliet uitgegaan van een ruime bochtstraal waarvoor het niet nodig is dat bussen sterk moeten afremmen.

8. Bij de tunnelmonden van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst en de Vlietzone treden de grootste toenamen in de concentraties NO2 en PM10 op. Hier zijn de toenamen nabij de tunnelmonden circa 20 microgram voor NO2 en circa 4,5 microgram voor PM10. Echter bij de tunnelmonden zijn geen woningen of andere objecten aanwezig (onder andere door het besluit de woningen aan de Vestaweg te slopen). Hierdoor is geen sprake van (te) hoge concentraties op plaatsen waar mensen (kunnen) verblijven. Naarmate de afstand tot de tunnelmond groter wordt, nemen de concentraties snel af.

Omdat bij de tunnelmonden geen mensen permanent verblijven, zijn de gezondheidseffecten hier niet relevant. Wel is er sprake van mogelijke negatieve gezondheidseffecten bij één hole van de golfbaan in de Vlietzone die dicht bij de tunnelmond gelegen is. Hiervoor wordt geadviseerd de hole iets anders in te richten, zodat de afslagplaats verder van de tunnelmond komt te liggen. Hierop is het volgende commentaar gegeven: Verder in de zienswijze zal uit de zienswijze blijken dat tot een afstand van 1500 meter er wel degelijk nog gezondheidseffecten zijn

Reactie 8
Er wordt beaamd dat de concentraties verontreinigende stoffen ook onder de norm nog effecten kunnen hebben op de gezondheid. Dit is ook onderzocht in het MER, zie hiervoor het hoofdstuk gezondheid. Echter in het onderzoek voor de Rotterdamsebaan gaat het om de bijdrage van de Rotterdamsebaan, plus de aanwezige achtergrondconcentraties.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er ter plaatse van Park Leeuwenbergh de wettelijke normen niet overschreden worden. Ook is er geen sprake van een significante bijdrage als gevolg van de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan ter plaatse van de daar aanwezige woningen. Doordat de bijdragen aan de heersende concentraties te verwaarlozen zijn, betekent dit dat er ook geen extra effecten voor de gezondheid optreden.

9. *Er zijn licht negatieve effecten te verwachten op de Ecologische Hoofdstructuur als gevolg van de toename van lichthinder en geluidhinder op de aanwezige EHS gebieden aan de Vliet. Er zijn geen directe effecten (zoals betreden of doorsnijding) bij deze gebieden aanwezig. Ook is een licht negatief effect aanwezig voor de groenstructuren in de Haagse regio. Dit heeft te maken met het verdwijnen van open weiland en watergangen in de Vlietzone. Hierop is het volgende commentaar gegeven: de negatieve effecten op de EHS zullen door de zure regen - die ontstaat bij regen door menging NOx en zwaveldioxide – meer dan licht negatieve gevolgen op de EHS hebben. Deze effecten zijn onvoldoende onderzocht en dit dient alsnog te gebeuren.*

Reactie 9
De effecten op de EHS zijn afdoende onderzocht conform de daarvoor geldende wettelijk bepaalde rekenmethodieken. Voor EHS geldt geen externe werking, waardoor niet gekeken hoeft te worden naar de effecten van verzuring. Bij Natura 2000-gebieden geldt dit wel. Hieruit bleek dat in Meijendel er kleine effecten als gevolg van de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan konden optreden. Hiervoor zijn maatregelen opgenomen die dit effecten moeten mitigeren: het periodiek laten begrazen door een schaapskudde.

10. *De Rotterdamsebaan tast de landschappelijke structuur in de Vlietzone niet aan door de tunnel van de Rotterdamsebaan te verlengen tot in dan wel zo dicht mogelijk bij het knooppunt Ypenburg. De zichtlijn van Vredenoord mag niet worden aangetast.*

Reactie 10
Ten aanzien van het verlengen van de tunnel wordt verwezen naar deel I ‘Eén Voorkeursvariant’ en de beantwoording op reactie 3. De zichtlijn van Vredenoord wordt beperkt aangetast. Conform het beleid van de Provincie Zuid-Holland dient dit gemotiveerd te worden. Dit is gebeurd in de Beeldkwaliteitsparagraaf in de Toelichting. De provincie is akkoord met de onderbouwing van deze (beperkte) aantasting van de zichtlijn.

11. *De uitstoot van schadelijke gassen, waaronder stikstofdioxide, fijn stof en in het bijzonder elementair koolstof (roet) en de hinder als gevolg van een hoge geluidbelasting kunnen leiden tot negatieve gezondheidseffecten. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft, als het hele studiegebied beschouwd wordt, een netto positief effect op de gezondheidssituatie. Dit komt door dat afname van de concentraties verontreinigende stoffen en de geluidbelasting op plaatsen waar veel mensen wonen, zoals bij de Haagweg/Rijswijkseweg en de Maanweg (effecten op Voorburg-West). Echter op bepaalde plaatsen is wel een verslechtering aanwezig. Deze verslechtering treedt op bij de Neherkade, Lekstraat en bij de tunnelmonden. Omdat bij de tunnelmonden geen mensen permanent verblijven, zijn de gezondheidseffecten hier niet relevant. Hierop wordt het volgende commentaar gegeven: het is onbegrijpelijk hoe hier kan worden uit gegaan van een netto positief effect op de gezondheidssituatie door verslechtering op een bepaalde plaats te compenseren met een verbetering op een andere plaats. Hoewel bij de tunnelmonden in het algemeen geen mensen permanent verblijven is de uitstoot door het verkeer van schadelijke gassen - dus effecten hiervan op de gezondheid - wel degelijk relevant voor bewoners van de Vlietzone.*

Reactie 11
De toegepaste GES-methodiek, die landelijk voorgeschreven en toegepast wordt, gaat uit van deze saldobenadering. In het MER zijn uitdrukkelijk ook de plaatsen beschreven waar sprake is van een verslechtering van de situatie. Ter plaatse van bebouwing worden geen significante gezondheidseffecten geconstateerd als gevolg van de Rotterdamsebaan.

Vervolgens wordt door de indiener van de zienswijze vrijwel de volledige zienswijze van A.E.C. Knuttel overgenomen. Voor de beantwoording van de daar gestelde vragen wordt verwezen naar zienswijze 17.

Zienswijze 57 – Maarseveen Bedrijfskleding & Producten BV

Indiener van de zienswijze maakt de volgende bezwaren ten het ontwerp-bestemmingsplan Rotterdamsebaan, in het bijzonder de Spoorboogweg:

1. *Waarom wordt het bereikbaarheidsplan pas na 18 juli gepresenteerd. Nu kan daar in de zienswijzen geen rekening mee worden gehouden?*

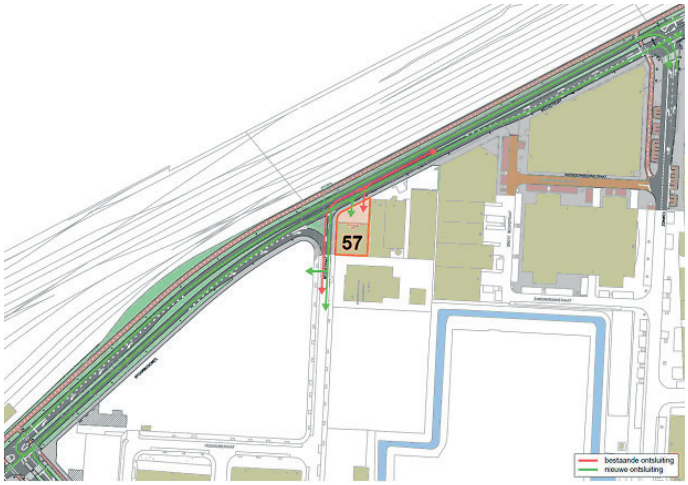
Reactie 1
Het bereikbaarheidsplan maakt als zodanig geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en heeft daarom niet ter inzage gelegen.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.
In deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" is dit concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

2. *De bereikbaarheid van de locatie van de indiener van de zienswijze (Wegastraat 69) gaat verloren (voor autoverkeer). Ook personeel en of klanten die per scooter of fiets komen kunnen ons niet bereiken.*

Reactie 2
Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst" en de navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener. Het pand aan de Wegastraat 69 blijft bereikbaar vanaf het deel van de Wegastraat dat parallel aan de begraafplaats loopt. Het aantal directe aansluitingen op de route Regulusweg-Spoorboogweg is beperkt gehouden.

De bereikbaarheid van het pand vanuit de richting van het centrum wordt beter. Het pand is bereikbaar via de nieuwe Spoorboogweg en vanaf De Binckhorstlaan - Wegastraat. Vanuit de richting Voorburg / A12 zijn verschillende opties, er kan via de Maanweg - Binckhorstlaan - Wegastraat worden gereden of via de Regulusweg –Mercuriusweg – Siriusweg – Wegastraat. Beide routes zijn iets langer in afstand, maar in reistijd is de toename beperkt.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

3. *Er is weinig tot geen parkeergelegenheid meer voor klanten en onszelf.*

Reactie 3
Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

In het deel van de Wegastraat dat onderdeel uit gaat maken van de stedelijke hoofdroute Regulusweg-Spoorboogweg zullen de huidige langsparkeerplaatsen worden opgeheven vanwege het benodigde ruimtebeslag en vanwege de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie van de route. Het deel van de Wegastraat parallel aan de begraafplaats verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. In het concept Voorlopig Ontwerp was het parkeren en laden & lossen gecombineerd op het voorterrein. Naar aanleiding van de zienswijze van indiener is het Voorlopig ontwerp aangepast. Voor de op te heffen parkeerplaatsen op het terrein van de indiener wordt een parkeerterrein ingericht direct aan de overzijde van de Wegastraat. Het laden en lossen kan dan plaatsvinden op het voorterrein.

4. *De verkeerssituatie is dermate slecht dat dit zeer gevaarlijke situaties kan creëren, onder andere door de verhoogde middenberm bij de Spoorboogweg.*

Reactie 4
De route Spoorboogweg / Regulusweg is een stedelijke hoofdweg, op deze wegen moet een vlotte en betrouwbare doorstroming gegarandeerd zijn zodat de bereikbaarheid van de stad op orde is en lokalere infrastructuur zoveel mogelijk wordt ontlast van doorgaand verkeer. Een middenberm zorgt ervoor dat het wegbeeld aansluit bij de functie van de weg en dat ongewenste afslaande bewegingen worden voorkomen. Voor een beschrijving van de bereikbaarheid van het pand wordt verwezen naar reactie 1 uit deze zienswijze.

5. *Door de verhoogde middenberm kunnen personeel, leveranciers en klanten die uit de richting van Voorburg komen indiener van de zienswijze niet bereiken. Dit kan alleen door een gevaarlijke manoeuvre uit te halen ter hoogte van de kruising Plutostraat, Binckhorstlaan en Spoorboogweg. De rijbanen van de Spoorboogweg zijn verhoogd met een middenberm en de draai ter hoogte van het kruispunt Plutostraat, Binckhorstlaan en Spoorboogweg is te krap om te kunnen keren.*

Reactie 5
Zie reactie 1 en reactie 4.

6. Omdat de stoep wordt versmald kunnen er bij het laden en lossen gevaarlijke situaties ontstaan.

Reactie 6
Zie reactie 3. Laden en lossen dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Bij laden en lossen dient een trottoir langs de openbare weg vrij te worden gehouden. Dit is in de huidige situatie ook al het geval. Door de parkeerplaatsen te verplaatsen ontstaat op het voorterrein meer ruimte voor laden en lossen en kunnen gevaarlijke situaties worden vermeden.

7. Gedurende de aanleg van de Spoorboogweg zal ons bedrijf maanden niet bereikbaar zijn. Het is zelfs de vraag of indiener van de zienswijze er zelf kan komen. Er zijn geen garanties met betrekking tot de bereikbaarheid wanneer de Spoorboogweg klaar is. Indiener van de zienswijze stelt enkele jaren zeer slecht bereikbaar te zijn. Op bepaalde momenten staat het verkeer nu vast tot voorbij het bedrijf. Laat staan wanneer de Binckhorstlaan wordt afgesloten.

Reactie 7
Alle gebouwen in de Binckhorst zijn gedurende de aanleg van de Spoorboogweg, Rotterdamsebaan,Verlengde Melkwegstraat en de herinrichting van de Wegastraat/Regulusweg te bereiken. Voor nadere informatie wordt verwezen naar deel I 'Bereikbaarheid Binckhorst tijdens de aanleg van infrastructuur'. De aanleg van de Spoorboogweg kan nagenoeg geheel buiten de bestaande infrastructuur plaatsvinden en zal dan ook zeer beperkt verkeershinder veroorzaken.

8. Kan indiener van de zienswijze zijn ramen nog wel openzetten, de verkeerssituatie zal een enorm verhoogd CO2-gehalte tot gevolg hebben?

Reactie 8
De berekeningen ten aanzien van luchtkwaliteit wijzen uit dat de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht onder de gestelde normen liggen ter plaatse van het bedrijf van de indiener van de zienswijze. De concentraties nemen wel toe als gevolg van het extra verkeer op de Spoorboogweg, maar ten opzichte van de huidige situatie liggen de concentraties na realisatie van de Spoorboogweg en Rotterdamsebaan lager.

9. Voor het leveren van bijvoorbeeld de uniform kleding voor HTM Security Is de bereikbaarheid van enorm belang. Het personeel komt langs om opgemeten te worden en hiervoor dient het bedrijf bereikbaar te zijn.

Reactie 9
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de antwoorden op eerdere punten mbt bereikbaarheid. Het bedrijf blijft zowel gedurende de bouwperiode als in de eindsituatie goed bereikbaar.

10. Voor heftruck opleidingen moet er buiten met de heftruck gereden worden, dit gaat niet meer wanneer er alleen nog een versmalde stoep overblijft,

Reactie 10
Het ontwerp en de inrichting van de openbare weg wordt niet afgestemd op een dergelijk gebruik. De opleiding voor rijden met een heftruck dient op eigen terrein plaats te vinden.

11. Wanneer de werkdag erop zit zullen er enorme files voor de deur staan. Indiener van de zienswijze heeft dan alleen de mogelijkheid om ons in de file te mengen. Indiener van de zienswijze kan alleen de richting van Voorburg op.

Reactie 11
De Spoorboogweg zelf en de diverse kruisingen die hierop aansluiten worden zo vormgegeven dat deze (veel) meer verkeer kunnen verwerken dan reeds in de huidige situatie over de diverse wegen aan de oostzijde van de Binckhorst rijden. Daarnaast wordt door aanleg van de Verlengde Melkwegstraat ingegrepen op de verkeersstromen op de kruising Maanweg/Regulusweg waardoor de verkeersafwikkeling daar verbetert. Middels verkeersberekeningen (zowel statische als dynamische berekeningen, zie het Achtergrondrapport Verkeer) is aangetoond dat de capaciteit van de nieuwe Spoorboogweg en de aanwezige kruisingen afdoende is om filevorming te voorkomen. Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de overige infrastructuur in de Binckhorst veranderen de verkeersstromen in het gebied fors. Dit leidt ertoe dat het verkeer beter afgewikkeld kan worden en files juist voorkomen worden.

Daarnaast wordt in het kader van het programma Beter Benutten van Rijkswaterstaat en het Stadsgewest Haaglanden de kruising bij het Maanplein richting de Utrechtsebaan aangepakt, waardoor de doorstroming daar zal verbeteren.

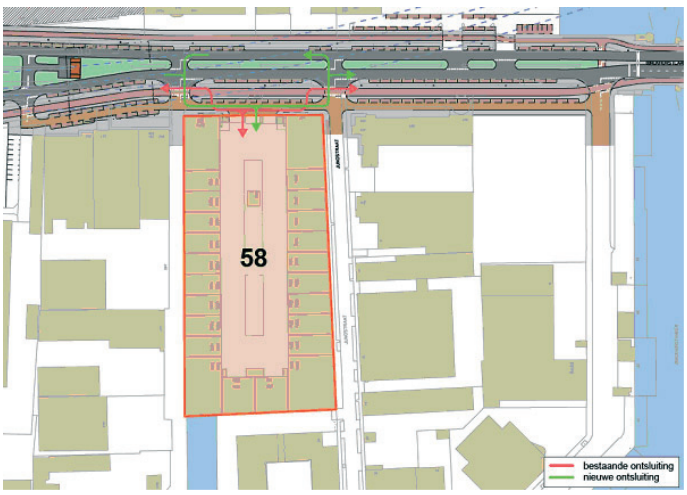
Het verkeer richting centrum Den Haag zal weg kunnen rijden via de Wegastraat – Siriusstraat – Mercuriusweg en daar vervolgens kunnen aantakken op de Spoorboogweg.

Zienswijze 58 – Maxy Nederland BV

1. *Wijze van bestemmen: De gemeente heeft een andere invulling van de gronden van de betreffende bedrijven voorzien dan thans het geval is. De indieners stemmen niet in met deze andere invulling van hun gronden en met de gekozen bestemming V-HO. Deze bestemming zal verplaatst moeten worden, althans zal de inrichting zodanig moeten plaatsvinden dat de bereikbaarheid optimaal blijft. De verslechterde bereikbaarheid van de onroerende zaken tijdens de werkzaamheden maar ook daarna betekenen verminderde aantrekkelijkheid van de onroerende zaken voor toekomstige huurders. De "Bincktwins" (Binckhorstlaan 287 - 297) zullen slechter bereikbaar zijn dan thans het geval is, waardoor potentiële huurders worden afgeschrikt. De onroerende zaken gelegen aan de Binkhorstlaan 151 en 151 A. worden geconfronteerd met de bestemming "V-HO" direct aan de voorzijde. Zij verliezen daardoor alle direct voor de deur gelegen parkeerplaatsen en worden bovendien geconfronteerd met een meerbaans fietspad recht voor de gevel. Dit terwijl er in de plannen geen inrit is getekend. Ook dit zal leiden tot een feitelijke onverhuurbaarheid van de onroerende zaken. De indieners wensen dat de bereikbaarheid van de panden zo goed mogelijk gewaarborgd wordt gedurende en na de werkzaamheden. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met hun belangen omdat in de plannen te veel ruimte is voor groen en dergelijke functies die ten koste gaat van de bereikbaarheid van de panden van cliënten.*

Reactie 1

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en navolgende figuur specifiek ten aanzien van het pand van indiener. Het pand aan de Binckhorstlaan 287-297 blijft op dezelfde wijze bereikbaar vanuit de genoemde hoofdwegen A4/A13 en A12. Alle huidige routes zijn in de toekomst op dezelfde wijze mogelijk. Daarbij ontstaat door de realisatie van de Rotterdamsebaan een nieuwe mogelijkheid het pand te bereiken vanuit Knooppunt Ypenburg via de Rotterdamsebaan en een speciale keerbeweging op de Binckhorstlaan-noord. Bovendien zorgt de realisatie van de Rotterdamsebaan voor een verbetering in de doorstroming van de hoofdinfrastructuur, waardoor bestaande routes beter functioneren. Van een verslechterde bereikbaarheid is dan ook geen sprake, in tegendeel.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Het pand aan de Binckhorstlaan 151 en 151A is op dit moment ontsloten via de ventweg langs de Binckhorstlaan. Het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Zonweg krijgt door de aanleg van de Rotterdamsebaan een ander uiterlijk en profiel. De Rotterdamsebaan wordt de primaire hoofdweg. Parallel aan de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorstlaan op maaiveld doorgezet met een stelsel van rijbanen voor bestemmingsverkeer en vrijliggende fietspaden. Hoewel de functie van de Binckhorstlaan als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur verandert, blijft de Binckhorstlaan-Zuid een doorgaande functie houden voor het verkeer van en naar de Binckhorst, Voorburg-West en Rijswijk. De Binckhorstlaan krijgt een volwaardig 50 km profiel. De diverse panden langs de Binckhorstlaan worden via de wegvakken op maaiveld ontsloten. Dit betekent dat het pand aan de Binckhorstlaan 151 in de eindsituatie direct bereikbaar is vanaf de oostelijke rijbaan van de Binckhorstlaan (rechtsaf inrijden en rechtsaf uitrijden). De bereikbaarheid vanaf de centrumring is ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Vanuit de Rotterdamsebaan is het pand bereikbaar door gebruik te maken van de keermogelijkheid op de Binckhorstlaan-noord. Vanuit de richting A12/Voorburg kan er via de Spoorboogweg worden gereden. Voor het wegrijden richting centrumring moet er bij de Zonweg gekeerd worden, hetgeen een beperkte omrijafstand is. Na realisatie van de Rotterdamsebaan zal de uitstraling en inrichtingskwaliteit van de Binckhorstlaan verbeteren, De Binckhorstlaan krijgt een laanprofiel met een groenere en stedelijkere uitstraling. Het pand langs het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan blijft zichtbaar en goed bereikbaar.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar bijlage IV "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden. Tijdens de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan zullen de daar aanwezige bedrijven te allen tijde aangesloten zijn op een (al dan niet tijdelijke) (parallel)weg, zodat de bereikbaarheid gegarandeerd is.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

2. *Bereikbaarheidsplan: het gemeentebestuur heeft aangegeven het bereikbaarheidsplan niet eerder dan in augustus 2013 te kunnen presenteren. Dat wil dus zeggen na afloop van de termijn van terinzagelegging van dit ontwerpbestemmingsplan. Dit is onjuist. Het verzoek is derhalve een besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan aan te houden totdat met de betrokkenen overeenstemming is bereikt over het bereikbaarheidsplan.*

Reactie 2

Het bereikbaarheidsplan maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan en heeft om die reden ook niet ter inzage gelegen.

In deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" is het concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

3. *Het valt op dat (de toelichting op) het bestemmingsplan uitsluitend een hoofdstuk Economische Uitvoerbaarheid bevat. Een hoofdstuk over de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan ontbreekt. Uit dit hoofdstuk blijkt - als op de toelichting afgegaan kan worden - dat de aanleg van de Rotterdamsebaan volledig uit algemene middelen, beschikbaar gesteld door Gemeente, Stadsgewest en Staat, zou kunnen worden betaald. Ter onderbouwing van deze stelling is een zeer summiere kostenbegroting in het hoofdstuk opgenomen, waar de bijdragen van Gemeente, Stadsgewest en Staat tegenover worden gesteld. In hoeverre de kostenbegroting juist is, kan niet gecontroleerd worden. Hoewel zulks op basis van het hoofdstuk Grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening niet vereist is, had het niet misstaan als een iets meer gespecificeerde begroting in het bestemmingsplan op zou zijn genomen. Gelet op het gebrek aan enige toelichting op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, anders dan de economische, wordt betwijfeld of met de uitvoeringsaspecten wel rekening is gehouden in begrotingsoptiek. Zo is er uit het bestemmingsplan en de onderliggende stukken op geen enkele wijze inzicht te verkrijgen in de planning van de aanleg van de Rotterdamsebaan, de verkeersafwikkeling op de Binckhorst tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bereikbaarheid van de Binckhorst gedurende die periode.*

Reactie 3
Aan het bestemmingsplan liggen onder meer een uitvoeringsbesluit en een voorlopig ontwerp ten grondslag. Daarmee is de uitvoerbaarheid (kosten en planning) geborgd. In het uitvoeringsbesluit Rotterdamsebaan, vastgesteld door de raad op 27 juni 2013 (RIS 259498).wordt het project Rotterdamsebaan uitvoerig toegelicht incl. de planning, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. De kostenraming is vanwege financiële/economische belangen (aanbesteding e.d.) van de gemeente vertrouwelijk aan de gemeenteraad toegezonden

4. *Het ligt in de rede dat tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan de Binckhorst in veel mindere mate ontsloten zal zijn dan thans en dat zulks omzet- en winstdaling tot gevolg zal hebben. Niet kan worden uitgesloten dat de schade die het gevolg is van de omzet- en winstdaling wegens de verminderde bereikbaarheid van de Binckhorst door de gemeente vergoed dient te worden uit hoofde van een tegemoetkoming in de planschade of bij wijze van nadeelcompensatie. In hoeverre met deze aspecten rekening is gehouden in de begroting is niet na te gaan en zodoende is ook niet in hoofdlijnen te controleren of het bestemmingsplan (economisch) wel uitvoerbaar is.*

Reactie 4
Uitgangspunt vormt dat alle panden in de Binckhorst tijdens de uitvoering bereikbaar blijven.
Met planschade en nadeelcompensatie is in de begroting van de Rotterdamsebaan rekening gehouden. Ten aanzien van planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar deel I ‘Planschade en Nadeelcompensatie’.

5. *Naast deze financiële kwestie bevat het bestemmingsplan ten onrechte ook geen toelichting op de voor de uitvoering benodigde toestemmingen en vergunningen. Hoewel uit de reactie op de door het Hoogheemraadschap van Delfland ingediende zienswijzen duidelijk wordt dat in ieder geval een watervergunning is vereist, had het op de weg van uw gemeentebestuur gelegen een volledig plan aan de ondernemers, eigenaren en gebruikers te presenteren. Nu ligt er slechts een ruimtelijk kader dat een hoog theoretisch gehalte kent, omdat over de wijze en termijn van uitvoering - hetgeen juist van grote invloed op de belanghebbenden zal zijn - geen inzicht wordt gegeven.*

Reactie 5
De planning van de Rotterdamsebaan leidt ertoe dat deze nieuwe weg in 2019 geopend kan worden. De Spoorboogweg en de Verlengde Melkwegstraat worden reeds in 2016 geopend. Dit valt (ruim) binnen de uitvoerbaarheidstermijn van het bestemmingsplan (10 jaar). In de Begeleidingscommissie Binckhorst waar diverse vertegenwoordigers van bedrijven uit de Binckhorst zitting nemen, zal nadere uitleg gegeven worden over de benodigde vergunningen en ontheffingen, zodra deze van toepassing zijn. Deze vergunningen en ontheffingen zullen tijdig worden aangevraagd.

6. *Nu het bestemmingsplan in hoge mate vergelijkbaar is met een Tracébesluit had het ten behoeve van de rechtszekerheid en de transparantie passend geweest als het bestemmingsplan een uitvoeringsparagraaf had bevat, waaruit zou blijken welke uitvoeringsbesluiten voor de realisatie van de Rotterdamsebaan nodig zijn, op welke termijn deze zullen worden aangevraagd en wanneer op welke locatie met de uitvoering aangevangen zal worden. Daarnaast zou het bestemmingsplan een schadeparagraaf moeten bevatten, waarin één eenduidige regeling voor nadeelcompensatie en planschade wegens de (aanleg van de) Rotterdamsebaan zou zijn vastgelegd. Een en ander overeenkomstig de eisen die de Tracéwet aan het tracébesluit stelt, waarbij de regelingen voor de Spoorzone in Delft en de Amsterdamse Noord-Zuidlijn als voorbeeld kunnen dienen.*

Reactie 6
Voor de Rotterdamsebaan is in juni 2013 een Uitvoeringsbesluit genomen door de gemeenteraad van Den Haag. Tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt een aantal uitvoeringsbesluiten vastgesteld. Daarnaast zullen tijdig benodigde vergunningen/ontheffingen worden aangevraagd ten aanzien van verschillende deelprojecten.

Er wordt een eenduidige regeling ten aanzien van planschade en nadeelcompensatie opgesteld. Zie ook deel I ‘Planschade en Nadeelcompensatie’.

7. *De luchtkwaliteit in de Binckhorst gaat er wegens de aanleg van de Rotterdamsebaan ernstig op achteruit. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de Rotterdamsebaan deel uitmaakt van het NSL, zodat toetsing aan de wettelijke grenswaarden niet nodig is. Het NSL stamt evenwel uit oktober 2009. In die tijd werd de planologische verzekering van de Rotterdamsebaan (het Trekvliettracé) nog voorzien via de grootschalige herontwikkelingsbestemmingsplannen voor de Binckhorst. De plannen waren anders: er zou een Verlengde Regulusweg worden aangelegd, er zou een grote rotonde op de kruising Mercuriusweg/ Binckhorstlaan komen en nu is er een beoogde Spoorboogweg en geen beoogde rotonde. Betwijfeld wordt of de Rotterdamsebaan*

in zijn huidige vorm wel kan worden aangemerkt als een project als bedoeld in het NSL. Het bestemmingsplan bevat ten onrechte geen enkele toelichting op dit punt.

Reactie 7

In het kader van het MER en ontwerp-bestemmingsplan is ook een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ook zonder toepassing van het NSL de Rotterdamsebaan voldoet aan de bepalingen van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Overigens kijkt het NSL niet naar de omgeving, maar alleen naar de bepaling die opgenomen voor het project zelf. Deze bepalingen zijn algemeen geformuleerd en ondanks de wijzigingen in het ontwerp vanaf 2010 wordt nog voldaan aan de kenmerken ten aanzien van de Rotterdamsebaan in het NSL.

8. *Deze wijziging in de plannen hebben consequenties voor de luchtkwaliteit. Alleen al langs de Spoorboogweg zal het gehalte NO2 in de tijdelijke situatie toenemen met circa 7 ug toenemen op een achtergrondwaarde van 34,5 ug, hetgeen in 2016 een overschrijding van de wettelijke grenswaarde van 40 ug oplevert. Voor de definitieve situatie lijkt op deze plek zelfs geheel niet te zijn beoordeeld in hoeverre voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarde.*

Reactie 8

De genoemde waarde van 34,5 ug/m3 voor NO2 betreffen geen achtergrondconcentraties, maar de jaargemiddelde concentratie. De achtergrondconcentraties voor NO2 liggen in 2016 rondom de Spoorboogweg rond 27 ug/m3. Met een bijdrage van circa 7 ug/m3 is sprake van de genoemde jaargemiddelde concentratie. Er is derhalve geen sprake van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden van 40 ug/m3.

9. *De "ladder voor duurzame verstedelijking" is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut en moet worden doorlopen. In het ontwerpbestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt evenwel in de Toelichting (paragraaf 3.3) geen inzicht gegeven over de wijze hoe (en of) met dit procesvereiste is rekening gehouden in dit plan. Sterker nog, in het plan wordt geen melding gemaakt van dit procesvereiste. MaxyNederland BV stelt zich dan ook op het standpunt dat niet dan wel onvoldoende is gebleken dat aan dit procesvereiste is voldaan.*

Reactie 9

De ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in art. 3.1.6 lid 2 BRO is niet van toepassing op infrastructuur. De ladder moet worden doorlopen bij stedelijke ontwikkelingen zoals wonen, kantoren, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen of sportcentra.

In de toelichting op het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt derhalve geen melding gemaakt van deze ladder. Analoog aan de te doorlopen stappen in het kader van deze ladder is voor dit infrastructuurproject uiteraard wel bezien op welke wijze de Rotterdamsebaan zo optimaal mogelijk kan worden ingepast in de bestaande structuur van de Binckhorst.

Zienswijze 59 – Bedrijvenvereniging Laakhaven en Binckhorst

De Bedrijvenvereniging Laakhaven en Binckhorst (BLF): vertegenwoordigt volgens haar statuten de belangen van de bedrijven onder meer gevestigd in de Binckhorst. De BLF heeft kennisgenomen van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan zoals dat thans ter inzage ligt. Het bestemmingsplan baart de BLF zorgen op een aantal punten:

1. *Bereikbaarheid: Allereerst wordt het verkeerssysteem op de Binckhorst relevant veranderd. Ten tweede zijn er bereikbaarheidsproblemen te verwachten als gevolg van die werkzaamheden aan de Rotterdamsebaan en de Spoorboogweg. Als gevolg van het bestemmingsplan gaat het gehele verkeerssysteem in de Binckhorst veranderen. Aan een goede doorstroming van de Binckhorstlaan, Mercuriusweg en de Regulusweg, Wegastraat, Spoorboogweg wordt veel zo niet alles opgeofferd. Bedrijven die aan deze wegen zijn gevestigd krijgen te maken met verminderde mogelijkheden om bij hun bedrijf te parkeren en uitrit-, inrit- en opstelmogelijkheden worden beperkt. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de gevestigde bedrijven. Keuzes zijn onvoldoende gemotiveerd en wel in die mate dat de BLF meent dat bepaalde keuzes in redelijkheid niet gemaakt hadden kunnen worden, zoals:*
   - *het afsluiten van de Saturnusstraat bij de Regulusweg;*
   - *het afsluiten van de Grote Beerstraat;*
   - *het onbereikbaar maken voor linksaf verkeer van de Wegastraat komende uit de richting Voorburg;*
   - *het veel slechter bereikbaar maken van de bedrijven gevestigd aan de Mercuriusweg ten zuiden van de Binckhorstlaan;*
   - *hetzelfde geldt overigens voor de bedrijven aan de Mercuriusweg gelegen ten noorden van de Binckhorstlaan: aan de noordzijde van de Binckhorstlaan zijn grote perceelsgedeeltes voor zover ze niet bestemd zijn met de bestemming V-HO gebracht onder de bestemming V-VB1. Daarmee zijn deze huidige bedrijfsterreinen aan hun bedrijvenbestemming onttrokken. In het bestemmingsplan moet derhalve een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen naar meer bedrijfsmatige functies of kantoorfuncties die de huidige eigenaars in staat stellen om, wanneer aan de wijzigingsbevoegdheid is voldaan, ter plaatse te ontwikkelen. Nu lijkt de keuze voor het geven van de bestemming V-VD1 alleen maar ingegeven door de wens om lekker veel ruimte te hebben bij de aanleg. Dit is geen goede ruimtelijke ordening.*
   - *Verder maakt het bestuur van de BLF zich grote zorgen over de bereikbaarheid van de bedrijven gelegen in het gebied bij de Binck-Twins en de Junostraat: zeker tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan ter plaatse zal dat leiden tot verslechterde bereikbaarheid van deze bedrijven.*

Reactie 1

De bereikbaarheid van de Binckhorst is in deel I 'Bereikbaarheid van de Binckhorst in deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' uitgebreid beschreven. Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid van de Binckhorst juist verbetert. Daarnaast is per eigenaar (zie de diverse zienswijzen en bijlage III) een vergelijking gemaakt van de huidige en toekomstige bereikbaarheid.

De Saturnusstraat heeft in het ontwerp geen aansluiting meer op de Regulusweg. In de bestaande situatie sluit de Saturnusstraat relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de tak van de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg

Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg

Met een 'halve' aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een 'halve' aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

De manier waarop deze wegenstructuur functioneert, is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.

Door de Verlengde Melkwegstraat ontstaat er een nieuwe route van en naar het omliggende wegennet. Tegenover het doodlopend maken van de Saturnusstraat staat echter dat er een betere verkeersafwikkeling op de Regulusweg en de kruising daarvan met de Maanweg wordt bereikt. Bovendien ontstaat via de Regulusweg-Spoorboogweg een betere verbinding met het centrum van Den Haag. Ook zal de bereikbaarheid van de Saturnusstraat vanuit de Maanweg (bijvoorbeeld vanuit Rijswijk) door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat toenemen.

De afsluiting van de Grote Beerstraat heeft te maken met het niet wenselijk zijn van drie kruisingen kort op elkaar (Wegastraat, Grote Beerstraat en Zonweg). Bedrijven kunnen eenvoudig via de Zonweg de Spoorboogweg/Regulusweg bereiken.

In deel I 'De definitieve bereikbaarheid van de Binckhorst' wordt in detail ingegaan op de verkeersaantallen en problematiek bij de kruising Maanweg/Regulusweg.

Aan de noordzijde van de Binckhorstlaan zijn de terreinen, waarop thans bebouwing staat die ten behoeve van de realisatie van de Rotterdamsebaan moet worden gesloopt, in het bestemmingsplan in zijn geheel deels bestemd voor V-HO en V-VB1. De op de verbeelding aangeduide gronden met bestemming V-VB1 zullen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan in zijn geheel zijn benodigd als werkterrein. Deze gronden zullen daarbij in het kader van tijdelijke bereikbaarheid mede dienen om te kunnen voorzien in omleidingsroutes en tijdelijke parkeeroplossingen.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt alleen de Rotterdamsebaan, Spoorboogweg, Verlengde Melkwegstraat en aanverwante elementen mogelijk. In dit bestemmingsplan worden naast de Rotterdamsebaan en aanverwante functies geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt ook niet door middel van de in de zienswijze gevraagde wijzigingsbevoegdheid. Voor de bestemming V-VB1 kan ook geen tijdelijke bestemming opgenomen worden om deze slechts voor 5 jaar gelden. Omdat dit bestemmingsplan naar verwachting in 2013 wordt vastgesteld en de Rotterdamsebaan pas in 2019 open kan worden gesteld, is deze termijn te kort. Na realisatie van de Rotterdamsebaan kunnen de dan vrijkomende gronden worden ontwikkeld op basis van de dan te volgende planologische procedures.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de bedrijven gelegen in het gebied bij de Binck Twins en de Junostraat is in de eindsituatie geen sprake van verminderde bereikbaarheid. De betreffende panden en terreinen aan de Binckhorstlaan blijven bereikbaar vanaf de Binkhorstlaan en de hoofdwegen A4/A13 en A12. Alle huidige routes zijn in de toekomst op nagenoeg dezelfde wijze mogelijk. Daarbij ontstaat door de realisatie van de Rotterdamsebaan een nieuwe mogelijkheid het gebied te bereiken vanuit Knooppunt Ypenburg via de Rotterdamsebaan en een speciale keerbeweging op de Binckhorstlaan-noord. Bovendien zorgt de realisatie van de Rotterdamsebaan voor een verbetering in de doorstroming van de hoofdinfrastructuur, waardoor bestaande routes beter functioneren. Van een verslechterde bereikbaarheid is dan ook geen sprake.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I. "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden. Tijdens de fase met afsluiting van de Binckhorstlaan zullen de daar aanwezige bedrijven te allen tijde aangesloten zijn op een (al dan niet tijdelijke) (parallel)weg, zodat de bereikbaarheid ge-

garandeerd is. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal het Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

2. *Bereikbaarheidsplan: het bereikbaarheidsplan pas in augustus gepresenteerd. Het had het gemeentebestuur gesierd wanneer het bereikbaarheidsplan gelijktijdig gepresenteerd zou zijn met dit ontwerpbestemmingsplan. Omdat bereikbaarheid voor bedrijven zo heel belangrijk is wordt uw raad verzocht te wachten met de vaststelling van het bestemmingsplan tot het bereikbaarheidsplan is gepresenteerd en besproken met de betrokken bedrijven.*

Reactie 2
Het bereikbaarheidsplan maakt geen deel uit van het bestemmingsplan en heeft om die reden ook niet tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen.
In deel I "Tijdelijke bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de realisatie" is het concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. Zie eveneens bijlage IV. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

3. *Afdoende schaderegeling: voorts pleit de BLF voor een goede schaderegeling voor schade als gevolg van de aanleg, uitvoering en aanwezigheid van de bestemmingen die door dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Daarbij stelt de Bedrijvenvereniging zich voor:*
   - *een eventuele adviescommissie instellen door het gemeentebestuur met een vertegenwoordiger van het bedrijfsleven ter plaatse*
   - *gelet op de omvang van het project ligt het in rede om een aftrek toe te passen voor het normaal maatschappelijk risico zij het bij planschadeverzoeken zij het bij nadeelcompensatie. De aanleg van de Rotterdamsebaan in deze omvang is immers geen normaal maatschappelijke ontwikkeling;*
   - *dat het gemeentebestuur er alles aan zal doen en zich zal inspannen om de overlast voor, tijdens en na de bouw zo beperkt mogelijk te houden.*

Reactie 3
De regeling ten aanzien van schade en nadeelcompensatie wordt thans opgesteld, zie deel I 'Planschade en nadeelcompensatie'. Er is een Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld, waarbij ook aandacht wordt besteed aan het zoveel mogelijk beperken van de hinder tijdens aanleg en eventuele schade. In het MER Rotterdamsebaan zijn reeds diverse maatregelen benoemd die de hinder tijdens de aanleg moeten beperken. Uitgangspunt is in ieder geval dat alle bedrijven in de Binckhorst te allen tijden bereikbaar moet zijn en blijven.
Daarnaast zijn onder andere de gemeente Den Haag en de BLF in gesprek om het huidige Convenant aan te passen, mede ten aanzien van de afspraken aangaan de schadevergoeding ten gevolge van de bouw en komst van de Rotterdamsebaan.

4. *Binnenstedelijke bedrijventerreinen zijn "hot" momenteel, wat wordt onderbouwd door een artikel in de Cobouw van 5 juli 2013 met als titel "Binnenstedelijke bedrijventerrein gewild". Daaruit blijkt dat de stad gewild is als vestigingsplaats voor veel bedrijven en dat het aanbod van vastgoed vaak onvoldoende aansluit bij hun wensen. De BLF is van mening dat door de rigoureuze wijze van invulling van de onderhavige ontwikkelingen de gemeente juist tegen deze ontwikkeling ingaat en een uitermate geschikt bedrijventerrein, hetgeen ook nog een belangrijke functie kan vervullen, in feite aan zijn lot overlaat. Aan de gemeente wordt derhalve verzocht in samenspraak met de belangrijkste stakeholders in het gebied beleid te ontwikkelen voor de Binckhorst; nu worden de ontwiikkelingen aan de ondernemers opgelegd. De huidige plannen lijken bovendien in tegenspraak met het door het gemeentebestuur ontwikkelde economische beleid in het "Actieprogramma Economische Visie" waarin juist wordt gestreefd naar een vitaal MKB. Welnu het MKB is met name gevestigd op de Binckhorst en het verdient ook vanuit die visie ondersteuning.*

Reactie 4
De gemeente deelt de zienswijze niet dat zij de Binckhorst als bedrijventerrein aan zijn lot overlaat. De gemeenteraad heeft op 22 december 2011 de 'Gebiedsaanpak Binckhorst' vastgesteld. Met deze gebiedsaanpak richt de gemeente zich op de organische ontwikkeling van het gebied. Investeerders en huidige gebruikers van de Binckhorst worden van harte uitgenodigd met plannen te komen. Naast de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan zijn verschillende andere ontwikkelingen gaande. De gemeente investeert de komende 5 jaar in ontwikkeling en onderhoud van eerder aangekocht vastgoed. Ook wordt gewerkt aan het verbeteren van de openbare ruimte.

Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan beoogt een betere verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van dit deel van Den Haag. Daar profiteert het bedrijventerrein de Binckhorst zelf ook van. Een betere bereikbaarheid door het splitsen van bestemmings- en doorgaand verkeer komt ten goede aan de bedrijven op de Binckhorst.

Zienswijze 60 – Vereniging Houdt Vlietrand Groen

De Vereniging Houdt Vlietrand Groen komt met de volgende bezwaren:

- *de tekortschietende motivering van nut, noodzaak en meerwaarde van de Rotterdamsebaan,*
- *de beperkte flexibiliteit van de planbepalingen, die een betere ruimtelijke inpassing van de Rotterdamsebaan mogelijk maken en*
- *de onsamenhangende planontwikkeling voor de omgeving van de buitenplaatsen Vredenoord, Hoekenburg en Zeerust.*

Deze bezwaren zijn vervolgens toegelicht in de zienswijze:

1. *De tekortschietende motivering van nut, noodzaak en meerwaarde voor de Rotterdamsebaan blijkt onder meer uit:*
   - *de gebrekkige verwerking van de MER-resultaten in het bestemmingsplan, die zich in plaats van een heldere afweging van voor- en nadelen van verschillende ontwikkelingsvarianten tot simpele verwijzingen naar onderzoeken in de bijlagen beperken,*
   - *de herhaaldelijke verwijzing naar gedateerd beleidskader, waardoor een vertekend beeld ontstaat van het feitelijke verstedelijkingsperspectief van Den Haag en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsknelpunten,*
   - *de volledige ontkenning van een vrij negatief en pover resultaat van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse,*
   - *het gebruik van een gedateerd verkeersmodel voor de doorrekening van vervoersstromen en de daarmee gepaard gaande effecten,*
   - *de ontoereikende uitwerking en toelichting op de ruimtelijke ingrepen die voor een gedegen aansluiting van de Laan van Hoornwijck en knooppunt Ypenburg noodzakelijk zullen zijn.*

Vanwege deze tekortkomingen verzoekt de indiener van de zienswijze om:

a. een completering van de toelichting van het bestemmingsplan met een samenvattende effectbeoordeling uit het m.e.r,
b. een completering van de toelichting met de resultaten van de definitieve MKBA,
c. een op deze aanvullingen gebaseerde heroverweging en optimalisering van het thans voorliggende tracévoorstel,
d. een daarop afgestemde aanpassing van de verbeelding,
e. in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen,
f. de verwijdering van tekstpassages uit de toelichting die een vertekening van het feitelijke beleidskader geven, inzake paragraaf 3.3.4 ontwerpbestemmingsplan.

Reactie 1

In de beantwoording van de gestelde vragen worden eerst de laatste twee vragen/stellingen uit de inleiding beantwoord, omdat deze niet specifiek terugkomen in de daarna genoemde punten. Daarna wordt ingegaan op de punten a tot en met f.

Het verkeersmodel van Haaglanden wordt elk jaar geüpdatet met alle nieuwe vastgestelde bestemmingsplannen en ontwikkelingen in de regio. Voor het ontwerp-bestemmingsplan en het MER Rotterdamsebaan is gebruik gemaakt van de meest recente versie, zie voor meer informatie het Achtergrondrapport Verkeer over de input van deze versie. Doordat gebruik wordt gemaakt van de meest recente versie is een betrouwbare voorspelling te geven van de verkeerstromen en de daarmee gepaard gaande milieueffecten.

De ruimtelijke ingrepen die nodig zijn voor de aansluiting op de Laan van Hoornwijck en het knooppunt Ypenburg zijn uitgebreid beschreven in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan, gepresenteerd in het Voorlopig Ontwerp en geanalyseerd op de effecten in het MER. Met de keuze voor de Voorkeursvariant +300 meter is gekozen voor een betere inpassing ten opzichte van het eerdere alternatief 'C4' vanwege een langere tunnel, maar ook vanwege de diverse gedeeltes waar de Rotterdamsebaan verdiept is aangelegd. Voor de gedeelten van de Vlietzone waar geen aanpassing in benodigd zijn, is aangesloten bij de bepalingen vanuit de Beheersverordening Vlietzone. Hierbij zijn echter nog veel maatregelen opgenomen om het aantasten van groenstructuren, biodiversiteit en watersysteem te voorkomen en te verminderen. Voor de inpassing in de Vlietzone wordt verwezen naar deel I 'Inpassing in de Vlietzone' voor een uitgebreidere toelichting.

a. Het MER vormt een bijlage van het bestemmingsplan en maakt derhalve integraal deel uit van het plan. Van het MER is een aparte samenvatting beschikbaar, welke ook als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan is gevoegd. Om deze reden is er niet voor gekozen om in het ontwerp-bestemmingsplan nogmaals een uitgebreide samenvatting van het MER op te nemen.
b. De MKBA maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure of van de m.e.r.-procedure. De MKBA is opgesteld vanwege een verplichting van het Rijk om de subsidiebeschikking te verkrijgen. Mede op basis van deze MKBA heeft het Rijk de beschikking voor subsidie gegeven.
c. In het bestemmingsplan is de realisatie van de Voorkeursvariant +300 meter met T-aansluiting mogelijk gemaakt. In de vorige planfase (notitie Reikwijdte en Detailniveau en Trechteringsdocument) is deze Voorkeursvariant door de drie gemeenteraden gekozen als Voorkeursvariant, zie deel I 'Eén Voorkeursvariant' voor meer informatie. Een langere tunnel of andere varianten zijn al eerder in het besluitvormingsproces afgevallen en derhalve niet in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Er is daarom geen sprake meer van heroverweging van de reeds gemaakte keuzes.
d. Zie antwoord bij 'c'.
e. Zie antwoord bij 'c'.
f. In het ontwerp-bestemmingsplan zijn enkele passages opgenomen die mogelijk opgevat kunnen worden als een aanzet tot een ontwikkeling van de Vlietzone met woningen en bedrijvigheid. De indiener van de zienswijze wordt bedankt hierop te wijzen, waarop deze teksten aangevuld zullen worden en het beleidskader (waar relevant) wordt geactualiseerd, zie onderstaand tekstblok.
g.

Voorstel:

In paragraaf 3.3, onder ad. 4 zijn de volgende passages toegevoegd:
Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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 grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied.

Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone opgesteld. De Beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.

2. *Met de thans voorliggende planregels kiest de gemeente Den Haag voor een bestemmingsplan dat tot een landschappelijk nadelige inpassing van het tracé van de Rotterdamsebaan gaat leiden. Het is niet wenselijk dat de gemeenten zich in deze fase van de planontwikkeling op voorhand op een tracé vastleggen dat tot een verdere versnippering en tot verlies aan waardevolle groenstructuren zal leiden. Het is immers denkbaar dat de aanleg van de nieuwe verkeersweg door wijzigende financiële randvoorwaarden uitgesteld moet worden en dat op een later tijdstip meer ruimte voor een betere landschappelijke inpassing zal ontstaan. Het verzoek is derhalve de verkeersbestemmingen in het bestemmingsplan zodanig te wijzigen, dat een volledig ondergrondse inpassing van het trajectdeel in de Vlietzone niet bij voorbaat wordt uitgesloten, waarbij het wenselijk is de aanduiding tunnel voor het hele traject in de Vlietzone op te nemen.*

Reactie 2

In het bestemmingsplan is de realisatie van de Voorkeursvariant +300 meter met T-aansluiting mogelijk gemaakt. In de vorige planfase (notitie Reikwijdte en Detailniveau en Trechteringsdocument) is deze Voorkeursvariant door de drie gemeenteraden gekozen als Voorkeursvariant, zie deel I 'Eén Voorkeursvariant' voor meer informatie. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt derhalve een langere tunnelvariant niet mogelijk gemaakt, ook niet op termijn, omdat duidelijk is dat binnen de planperiode het huidige ontwerp wordt gerealiseerd. Van wijzigende financiële randvoorwaarden ten gevolge van een langere tunnelvariant is derhalve geen sprake.

3. *Met het oog op de externe werking van de Rotterdamsebaan moet worden geconstateerd dat de nieuwe weg een versnipperend en derhalve nadelig effect op zijn omgeving heeft. Het meest duidelijk wordt dit door:*
   - *het verlies aan recreatiegroen en weidegroen ter hoogte van Park Hoornwijck,*
   - *de noodzaak tot verplaatsing van de parkeervoorziening voor recreatiepark Drievliet en het daarmee gemoeide verlies aan recreatiegroen,*
   - *de versnipperde structuur van de plankaart/verbeelding van het bestemmingsplan (zie de open plekken ter hoogte van de buitenplaatsen Vredenoord, Hoekenburg en Zeerust die buiten het plangebied zijn gehouden) en*
   - *de onduidelijke inpassing van het toekomstige tracé van de "Trekfiets-verbinding", waarvan thans alleen wordt geconstateerd dat deze met dit bestemmingsplan niet onmogelijk wordt gemaakt,*
   - *de beperkte erkenning van de ecologische en cultuurhistorische waarde van de "Agrarisch" bestemde weideterreinen ter hoogte van Park Hoornwijck.*

Reactie 3

In reactie op de hierboven genoemde stellingen/constateringen het volgende: voor de compensatie van parkeergelegenheid van Drievliet is niet gekozen voor een locatie ten westen van Drievliet, omdat deze locatie de Vlietzone meer aantast dan de nu voorgenomen locatie ten zuiden van het tracé van de Rotterdamsebaan. Hiermee is getracht verdere versnippering te voorkomen. De inpassing en het planologisch mogelijk maken van het Trekfietstracé worden niet in dit plan mogelijk gemaakt. Hiertoe zal een aparte planologische procedure voor worden doorlopen.

In het ontwerp-bestemmingsplan zijn alleen de gronden en functies in de Vlietzone opgenomen waar sprake is van een wijziging door de Rotterdamsebaan. Gronden en functies waar dit niet het geval is, zijn buiten dit plan gehouden, omdat hier reeds een actueel planologisch regime voor geldt: de Beheersverordening Vlietzone. De bestemming van de weideterreinen in de Vlietzone is 'Agrarisch', omdat deze bestemming ook als zodanig in de Beheersverordening is gegeven. Het bijbehorende planologische regime van deze bestemming doet recht aan het daar aanwezige gebruik.

4. *Een dergelijke planontwikkeling is tekortschietend en het verzoek is bij deze om een verdere completering en verbetering van het bestemmingsplan. Meer concreet betekent dit:*

a. *een integrale gebiedsontwikkeling langs de Vliet, waarbij de buitenplaatsen Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord en de plandelen ter hoogte van Drievliet integraal worden meegenomen,*
b. *conserverende groenbestemmingen voor deze overwegend groene plandelen en*
c. *bindende in plaats van open planbepalingen waarmee Burgemeester en wethouders niet bevoegd maar verplicht worden, de terreinen voor de bouwplaats ter hoogte van Zeerust na realisatie van de nieuwe weg weer een groene functie en bestemming te geven,*
d. *de verruiming van de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie" langs de Molensloot met de overige aangrenzende terreinen, die thans alleen van de bestemming "Agrarisch" zijn voorzien (dit in verband met de soortenrijkdom van het thans nog aanwezige grasland),*
e. *de aanwijzing van een bestemming "Waarde Cultuurhistorie" voor dezelfde percelen (dit in verband met het nog ongerepte slagenpatroon waarin zelfs nog eeuwenoude greppel-structuren herkenbaar zijn),*
f. *voor zo ver door de forse ingreep van de open tunnelbak sprake is van een verlies aan oppervlaktewater, dit in de bestaande groengebieden te compenseren.*

Reactie 4

a. *Het uitgangspunt van de inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone is het zo veel mogelijk handhaven van de aanwezige structuren. Het valt niet binnen de scope van het project Rotterdamsebaan om een integrale gebiedsontwikkeling te realiseren. Zie voor verdere reactie deel I 'De inpassing in de Vlietzone".*
b. *Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de beantwoording bij reactie 3: gronden die niet door de Rotterdamsebaan (fysiek) worden aangetast worden niet in het bestemmingsplan opgenomen. Voor de rest wordt aangesloten bij de vigerende functies van de Beheersverordening Vlietzone.*
c. *Tijdelijke bepalingen zijn mogelijk voor bestemmingen, maar gelden voor slechts 5 jaar. Omdat dit bestemmingsplan naar verwachting in 2013 wordt vastgesteld en de Rotterdamsebaan pas in 2019 open kan worden gesteld, is deze termijn wellicht te kort. Vandaar dat gekozen is voor een wijzigingsbevoegdheid. Overigens wordt middels private afspraken met de golfvereniging geborgd dat deze gronden in hun oorspronkelijke functie worden hersteld na 2019.*
d. *Exact dezelfde regeling uit de vastgestelde Beheersverordening Vlietzone van 22 december 2011, nr. 162 wordt overgenomen voor de delen waar de Rotterdamsebaan geen directe impact op heeft. Verder ligt op de bestemming Agrarisch – 1 (A-1) de dub-*

bel bestemming Waarde – Ecologie (WR-E) en gedeeltelijk ook de Sport (S) bestemming. De dubbel bestemming zal voor zover percelen in de Rotterdamsebaan hierop betrekking hebben op exact de zelfde wijze worden opgenomen in de Verbeelding. Dit is op enkele plaatsen niet goed overgenomen. In volgend tekstblok is de voorgestelde toevoeging weergegeven.

e. *Zie het antwoord bij punt 'd'.*

f. *De compensatie van oppervlaktewater vindt plaats in de Vlietzone in de vorm van boezemwater en polderwater. Dit zal in het bestaande groengebied plaatsvinden. De gesprekken voor de exacte locatie van deze compensatie worden nog met het Hoogheemraadschap gevoerd. Bij dit water worden natuurvriendelijke oevers gemaakt, zodat flora en fauna hiervan optimaal kan profiteren.*

Voorstel:
Opname dubbel bestemming Waarde – Ecologie (WR-E) geheel op het pereel Agrarisch – 1 (A-1) en gedeeltelijk op de bestemming Sport (S) conform de Beheersverordening Vlietzone, 22 december 2011, rv 162.

Zienswijze 61 – Dhr. M.W.J. Frima

1. *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de negatieve gevolgen voor de landgoederen - Vredenoord, Hoornwijck, Zeerust, Hoekenburg en Zuid Hoorn en (daardoor) zijn er onvoldoende maatregelen genomen om de beschadigingen die de Rotterdamsebaan voor de landgoederen brengt te reduceren. De Rotterdamsebaan verstoort de zichtlijn van landgoed Vredenoord. De zichtlijn van Hoekenburg kijkt uit over het bouwterrein bij de tunnelmond in de Vlietzone. Bovendien ligt dit terrein in het werkingsgebied van landgoed Zeerust. In het plan dienen zodanige bepalingen te worden opgenomen dat het terrein in groene staat wordt teruggebracht - zonder bebouwing - om de zichtlijn en het werkingsgebied te handhaven.*

Reactie 1
In het Achtergrondrapport Cultuurhistorie is uitgebreid aandacht besteed aan de diverse landgoederen en de effecten van de Rotterdamsebaan hierop. Daarnaast is een beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Dit is een eis vanuit de provincie, waarin de impact op de landgoederen (zichtlijn en blikveld) worden beschreven en het project van de Rotterdamsebaan gemotiveerd is. Hierbij zijn ook tekeningen weergegeven die laten zien dat de impact (zeer) beperkt is. De Rotterdamsebaan ligt op grote afstand. Daarnaast valt de Rotterdamsebaan vanuit Vredenoord grotendeels weg tegen de achtergrond van de aanwezige bedrijvigheid en de A4. Voor Hoekenburg wordt geen grote inbreuk op de zichtlijn voorzien, vanwege het aanwezige golfterrein in de zichtlijn. De holes ter plaatse zullen na de bouw van de Rotterdamsebaan nauwelijks wijzigen, waardoor de Rotterdamsebaan uit deze zichtlijn ligt. De beeldkwaliteitsparagraaf is in samenwerking met de provincie tot stand gekomen en de provincie heeft de gekozen oplossingsrichting geaccepteerd.

2. *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen voor geluid voor de omwonenden, de EHS natuur gebieden en de landgoederen in en grenzend aan het plan gebied. Daarbij is er onvoldoende rekening gehouden met de bestaande geluidsbelasting en de gevolgen van de cumulatie van geluidsbronnen A4, A13, A12, spoor en de Rotterdamsebaan. Deze nalatigheid heeft tot gevolg dat er onvoldoende maatregelen worden genomen om de geluidsoverlast te beperken.*

Reactie 2
Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de effecten op de geluidshinder. In het Achtergrondrapport Geluid zijn de resultaten en uitgangspunten van dit onderzoek weergegeven. Hierbij is telkens uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting van de aanwezige wegen. Het onderzoek heeft zich gericht op woningen, waarbij door bewoners die zitting hebben gehad in de Werkgroep Luchtkwaliteit en Geluid er diverse extra rekenpunten zijn benoemd, ook op de Ecologische Hoofdstructuur. De resultaten laten zien dat de Rotterdamsebaan niet leidt tot extra geluidshinder bij deze woningen en de EHS. Dit komt voornamelijk doordat de A4/A13 reeds een zo hoge geluidbelasting geeft in de Vlietzone en omgeving, dat de Rotterdamsebaan hier verhoudingsgewijs relatief weinig geluid aan toevoegt. In het MER zijn ook diverse geluidsmaatregelen beschouwd. Hiervan zijn ook enkele opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan (hoofdstuk vijf).

3. *Het ontwerp plan kan niet beoordeeld worden omdat het plan onvoldoende uitgewerkt is. Zo is bijvoorbeeld het tracé in Knoopunt Ypenburg niet ingetekend op de plankaart.*

Reactie 3
In het bestemmingsplan worden de bestemmingen opgenomen en aangepast die de aanleg van de Rotterdamsebaan en aanverwante voorzieningen mogelijk maken. Omdat in knooppunt Ypenburg zeer veel wegen aanwezig zijn, is het niet wenselijk om deze allemaal separaat op te nemen in het bestemmingsplan. Er is gekozen voor één verkeersfunctie, zodat kleine aanpassingen aan bijvoorbeeld een verbindingsboog niet direct onmogelijk worden gemaakt. In het Voorlopig Ontwerp dat tegelijkertijd met dit bestemmingsplan door de gemeenteraad van Den Haag zal worden vastgesteld is het tracé wel nauwkeurig ingetekend. Dit is ook het geval geweest bij vorige versies van het Voorlopig Ontwerp.

4. *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de maatregelen die tijdens de bouw genomen moeten worden om de kritische infrastructuur ononderbroken in werking te houden. Deze maatregelen zijn bijzonder kritisch omdat de autowegen en de Laan van Hoornwijck en de leidingen niet afgesloten kunnen worden. Er kan blijken dat het plan niet uitvoerbaar is.*

Reactie 4
De Laan van Hoornwijck zal gedurende de werkzaamheden niet volledig afgesloten worden. Ten aanzien van de autosnelwegen is er intensief overleg met Rijkswaterstaat (als de wegbeheerder), onder andere in relatie tot reguliere onderhoudswerkzaamheden.
Het zijn ook enkele van de randvoorwaarden die door het Rijk, maar ook door de gemeenten worden aangegeven in de aanbesteding. De diverse maatregelen die een bouwconsortium voorstelt, worden ook besproken in de Begeleidingscommissie Vlietzone.

5. *Onvoldoende onderzocht is een meer milieuvriendelijke oplossing waarbij het tunneltracé van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone ondergronds blijft en doorloopt tot in of bij Knooppunt Ypenburg.*

Reactie 5
In vorige planfases (notitie Reikwijdte en Detailniveau / Trechteringsdocument) zijn diverse varianten onderzocht, waaronder varianten met een ondergrondse ligging in de Vlietzone. Deze zijn echter niet als Voorkeursvariant gekozen door de drie gemeenteraden waardoor andere niet opgenomen zijn in het MER en het ontwerp-bestemmingsplan. Voor meer informatie zie deel I ‘Eén Voorkeursvariant’.

6. *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de cumulatie van veiligheidsrisico’s (groepsrisico) als gevolg van verkeersstromen (transport) op Rotterdamsebaan, A4, A13, overige verkeerswegen en de nabijheid van hoofdgasleidingen, geheime militaire leidingen, LPG tankstation, afvalbrengstation, woningen, kantoren en scholen.*

Reactie 6
De rekenregels op het gebied van externe veiligheid schrijft voor dat groepsrisico’s niet gecumuleerd mogen worden. In de onderzoeken naar externe veiligheid zijn de door indiener genoemde onderdelen wel allemaal meegenomen. De veiligheidsrisico’s van de Rotterdamsebaan zelf zijn beperkt, omdat er geen sprake is van vervoer van brandbare gassen (zoals LPG).

7. *Groen van de Kansjesmolensloot en het water van de Kansjesmolensloot worden te zeer aangetast en er zijn onvoldoende compenserende maatregelen genomen. Ook zijn de compenserende maatregelen voor flora en fauna en in het bijzonder de vleermuizen onvoldoende onderzocht en uitgewerkt. Er ontbreken maatregelen voor bescherming van de natuur tijdens de bouw, terwijl dan veel vrachtverkeer over de Kansjesmolensloot gaat rijden waardoor de natuur verstoord wordt.*

Reactie 7
Een deel van Molensloot wordt gedempt omdat de bestaande persleiding wordt verlengd. Hiervoor is compensatie van dit boezemwater benodigd. Dit wordt voorzien door naast de huidige Molensloot extra water aan te leggen, in combinatie met groen/bomen. Dit is nader uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp. Deze compensatie is een wettelijke verplichting en wordt samen met het Hoogheemraadschap uitgewerkt. Dit moet geregeld zijn voor aanleg van de Rotterdamsebaan.

Ten aanzien van de flora en fauna zijn diverse mitigerende maatregelen benoemd, zie hoofdstuk 17 van het MER. Daarnaast zijn nog vele optimaliserende maatregelen opgenomen voor flora en fauna, ook tijdens de bouw. Deze maatregelen zijn allemaal opgenomen in het ontwerp-bestemmingpslan en worden meegenomen in de scope van de Rotterdamsebaan. Dit geldt ook voor vleermuizen, waar mitigerende maatregelen voor nodig zijn. Deze mitigatie wordt vormgegeven door het aanbrengen van een of meerdere ‘hop-overs’ en het aanbrengen van meer bomen.

De bescherming van natuur tijdens de bouw is geregeld via wetgeving, bijvoorbeeld ten aanzien van broedvogels. Ook is dit een aandachtspunt tijdens de aanbesteding. Hierbij wordt ook de Begeleidingscommissie Vlietzone betrokken. De exacte ontsluiting voor het bouwverkeer is nog niet bekend, maar het uitgangspunt is dat deze ontsluiting zo weinig mogelijk impact heeft voor mensen, dieren en planten.

8. *De verkeersstudies zijn onvoldoende en berekeningen zijn uitkomst gericht. Hierdoor pakt de MKBA te positief uit, terwijl de uitkomst van de MKBA te negatief is om de plannen te rechtvaardigen.*

Reactie 8
Voor de verkeersstudies die gebruikt zijn in het kader van de besluitvorming over de Voorkeursvariant, de subsidieaanvraag, de MKBA en het MER is gebruik gemaakt van dezelfde op dat moment meest actuele verkeersmodelgegevens voor zowel het rijkswegennet (NRM) als het regionale wegennet (Verkeersmodel Haaglanden). In bijlagen 1 en 2 bij het Achtergrondrapport Verkeer van het MER zijn de beide modellen beschreven en is de input vastgelegd. Voor de Rotterdamsebaan zijn de berekeningen met het NRM door een extern en onafhankelijk bureau uitgevoerd. In het kader van de subsidieaanvraag is het geheel aan berekeningen getoetst door Rijkswaterstaat en akkoord bevonden.

9. *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar archeologie, terwijl het tracé door archeologisch zeer gevoelige terreinen loopt.*

Reactie 9
In het Achtergrondrapport Cultuurhistorie zijn diverse archeologische rapportages opgenomen, die voldoen aan de gestelde NEN-normen.

10. De kosten van het project zijn onvoldoende gespecificeerd waardoor het niet mogelijk is om te beoordelen of alle kosten zijn begroot. Ook ontbreekt uitleg waarom kosten niet gespecificeerd worden.

Reactie 10
Voor de Rotterdamsebaan is op 27 juni 2013 een Uitvoeringsbesluit genomen door de gemeenteraad van Den Haag. Hierin staan alle financiële zaken uitgebreid beschreven (RIS 259498). Echter vanwege financiële/economische belangen (aanbesteding e.d.) van de gemeente is de specificeerde kostenraming, die vertrouwelijk aan de raad zijn verzonden, niet openbaar.

11. De financiering is onvoldoende aangetoond, omdat de subsidiebeschikking van het Ministerie belangrijke onzekerheden bevat en niet rechtmatig is. Er is geen subsidiebeschikking van het stadsgewest Haaglanden, terwijl er berichten zijn het Stadsgewest ontbonden gaat worden.

Reactie 11
Van het stadsgewest Haaglanden heeft het college de schriftelijke toezegging dat zowel de Rijksbijdrage als de bijdrage van het Stadsgewest Haaglanden wordt beschikt. Het Algemeen Bestuur Haaglanden heeft daartoe het IPVV2014 vastgesteld. Daarmee is het Stadsgewest Haaglanden een juridische verplichting jegens de gemeente Den Haag aangegaan.

Vooropgesteld dient te worden dat de te betrachten zorgvuldigheid bij het verlenen van een subsidie beschikking en de daaraan te verbinden voorwaarden, een verantwoordelijkheid betreft van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarbij wordt opgemerkt dat de minister heeft beschikt op basis van onder meer de MKBA. . De Minister heeft positief beslist op het verzoek om subsidie met dien verstande dat aan de subsidiebeschikking wel een voorwaarde is verbonden. Deze houdt verband met het volgende.

In het kader van de Verkeerskundige onderbouwing, die mede de grondslag heeft gevormd voor de subsidiebeschikking Rotterdamsebaan, is geconstateerd dat het huidige weefvak richting Den Haag op de A13 tussen Delft Noord en knooppunt Ypenburg in de ochtendspits niet in staat is om het verkeersaanbod in 2020 na aanleg van de Rotterdamsebaan te verwerken. Dit heeft tot gevolg dat er op de A13 congestie zal optreden nabij en voor het weefvak. De capaciteit van het weefvak kan vergroot worden door deze als een dubbel weefvak uit te voeren. In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Haaglanden “A4 Passage en Poorten en Inprikkers” is deze verdubbeling al opgenomen. Daarmee is er zicht op realisatie van de verdubbeling van het weefvak. Op dit moment is echter niet helemaal zeker of de verdubbeling is gerealiseerd op het moment dat de Rotterdamsebaan zal worden opengesteld (2019). In het MER zijn al wel de effecten van een dubbel weefvak inzichtelijk gemaakt voor de thema’s verkeer, geluid en luchtkwaliteit, waardoor een worst-case benadering is gehanteerd. Ook in het kader van robuustheid is in het Voorlopig Ontwerp van de Rotterdamsebaan reeds met een dubbel weefvak rekening gehouden. Op basis hiervan (eindsituatie) is ook de MKBA opgesteld.

In het belang van het toekomstig gebruik van de Rotterdamsebaan en het verzorgen van een goede doorstroming op de rijksweg A13 en op de kruispunten in het knooppunt Ypenburg is in overleg tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag besloten een gewijzigd ontwerp op te stellen voor de (tijdelijke) situatie totdat het programma MIRT-verkenning wordt geëffectueerd. In de subsidiebeschikking Rotterdamsebaan is daartoe de verplichting opgenomen dat het gewijzigd ontwerp ter goedkeuring aan de Minister wordt voorgelegd. Dit gewijzigd ontwerp van het enkelstrooks weefvak, op basis van een daarbij behorend verkeersonderzoek, zal nog dit jaar aan de Minister worden voorgelegd waarna een tracéwetprocedure wordt opgestart. Daarmee staat vast dat de noodzakelijke aanpassing aan het weefvak ruim voor 2019 zal zijn gerealiseerd. De MKBA moet nog in overeenstemming worden gebracht met dit gewijzigd ontwerp (tijdelijke situatie) om formeel te kunnen voldoen aan de eisen die het Rijk aan de MKBA stelt. Zodra daarvan sprake is, is tevens voldaan aan de door de Minister verbonden subsidievoorwaarde.

12. Indiener van de zienswijze geeft aan ook de zienswijze van Park Hoornwijck te onderschrijven.

Reactie 12
De reactie op de zienswijze van Park Hoornwijck en diverse andere indieners van zienswijze is weergegeven bij zienswijze 1.

Zienswijze 62 – Anoniem

De reactie op de zienswijze van deze anonieme indiener van de zienswijze en diverse andere indieners is weergegeven bij zienswijze 1.

Zienswijze 63 – Immorand BV

Immorand B.V. is eigenaar van het erfpachtrecht en de opstallen staand en gelegen aan de Saturnusstraat, Melkwegstraat en de Zonweg. Voor zover in de onderhavige zienswijze hier niet van wordt afgeweken, is de zienswijze van Binckubator als onderdeel van deze zienswijze te beschouwen. Voor wat betreft de concrete oplossingsrichtingen wordt verwezen naar de zienswijze van de Binckubator.

1. *Belang Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. : Realisatie en verkoop van opstallen en grond tegen marktconforme en commercieel verantwoorde condities. Dit wordt door het Bestemmingsplan bemoeilijkt aangezien:*
   a. *de toegankelijkheid van een deel van de locatie bemoeilijkt wordt aangezien na de realisatie van de Rotterdamse Baan de toegangsweg Saturnusstraat niet langer beschikbaar zal zijn. Hierdoor verminderd sprake is van "een zichtlocatie" bij de panden gelegen aan de Saturnusstraat.*
   b. *de bushalte zich niet langer in de Saturnusstraat bevindt, waardoor sprake is van vermindering van de bereikbaarheid.*
   c. *een groot aantal parkeerplaatsen in het openbaar gebied in de omgeving zal verdwijnen, leidend tot een verminderde aantrekkingskracht voor toekomstige gebruikers van panden.*
   d. *daarnaast wordt als gevolg van wijziging van gemeentelijk beleid niet langer voorzien in verplaatsing van grote milieuhinder veroorzakende bedrijven waaronder de Beton- en asfaltcentrale, waardoor de mogelijkheden voor andere functies als woningbouw substantieel zijn gereduceerd. De locatie waarop de beton- en asfaltcentrale is gevestigd maakt deel uit van het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid. De Raad van State heeft op 28 november 2012 uitgesproken dat zij van oordeel is dat het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid, 'voor zover dat voorziet in de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon-en werkgebied, niet binnen de planperiode zal worden uitgevoerd en derhalve niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.' (pag. 90).*
   e. *Oplossingsrichtingen hierbij zijn:*
      - *Verzoek is om de verbinding Saturnusstraat/Regulusweg alsnog open te houden, ook voor auto-en busverkeer, en de huidige bushaltes en parkeerplaatsen in de omgeving van de panden te handhaven.*
      - *Daarnaast graag verruiming van de ontwikkelingsmogelijkheden van de locatie, en om die vast te leggen in het daarbij van toepassing zijnde bestemmingsplan en in de erfpachtovereenkomst.*

Reactie 1

De Saturnusstraat heeft in het ontwerp geen aansluiting meer op de Regulusweg. In de bestaande situatie sluit de Saturnusstraat relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat

de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de tak van de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg

Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg

Met een ‘halve’ aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een ‘halve’ aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

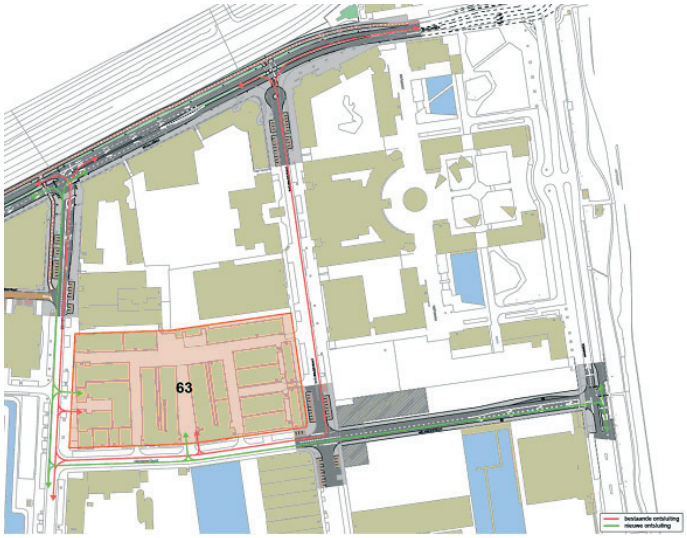
De manier waarop deze wegenstructuur functioneert, is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.

Door de Verlengde Melkwegstraat ontstaat er een nieuwe route van en naar het omliggende wegennet. Tegenover het doodlopend maken van de Saturnusstraat staat echter dat er een betere verkeersafwikkeling op de Regulusweg en de kruising daarvan met de Maanweg wordt bereikt. Bovendien ontstaat via de Regulusweg-Spoorboogweg een betere verbinding met het centrum van Den Haag. Ook zal de bereikbaarheid van de Saturnusstraat vanuit de Maanweg (bijvoorbeeld vanuit Rijswijk) door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat toenemen. Mocht indiener van de zienswijze desalniettemin van mening zijn schade te lijden als gevolg van de gewijzigde rijroutes dan kan een verzoek om planschade dan wel nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor deel I “Planschade en nadeelcompensatie”.

In deel I ‘Definitieve bereikbaarheid van de Binckhorst’ wordt in detail ingegaan op de aanwezige verkeerstromen en problematiek bij de kruising Maanweg/Regulusweg.

In het ontwerp van de nieuwe Verlengde Melkwegstraat is een bushalte opgenomen. Daarmee is er op korte afstand een goed alternatief voor de te vervallen halte op de Saturnusstraat.

Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I ‘Parkeren in de Binckhorst’. In de Saturnustraat zelf verandert het aantal parkeerplaatsen niet. Langs de Regulusweg die onderdeel uit gaat maken van de stedelijke hoofdroute komen de huidige langsparkeerplaatsen te vervallen vanwege het benodigde ruimtebeslag en de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie van de route.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Ten aanzien van onderdeel d in de zienswijze geldt dat de herontwikkeling van de Binckhorst conform het Masterplan niet meer aan de orde is. Dit is geen gevolg van het voorliggende plan. Het voorliggende bestemmingsplan maakt alleen de Rotterdamsebaan, Spoorboogweg, Verlengde Melkwegstraat en aanverwante elementen mogelijk. Uitplaatsing van bedrijven zoals de Beton- en asfaltcentrale zijn in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan dan ook niet aan de orde. Bij nieuwe ontwikkelingen in het gebied dient derhalve rekening gehouden te worden met bestaande bedrijven in de Binckhorst.

De voorgestelde oplossingen zijn derhalve niet kansrijk en worden niet overgenomen in het bestemmingsplan.

2. *Belang Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V.: De huidige tijdelijke exploitatie van de panden zo soepel mogelijk voort te zetten tot dat het realiseren van bouwvolumes met een verantwoord rendement voor Immorand B.V. mogelijk is. Dit wordt door het voorliggende Bestemmingsplan bemoeilijkt doordat:*
   a. Er een risico bestaat dat de nieuwe verlengde Melkwegstraat niet gereed is op het moment dat de Saturnusstraat wordt afgesloten, aangezien verwerving ten behoeve van de Verlengde Melkwegstraat nog niet is afgerond. In die periode moet al het verkeer via de Zonweg en de Melkstraatweg komen, die wellicht

onvoldoende capaciteit kennen. Daarnaast wordt de afzetbaarheid van vastgoed aan met name de Saturnusstraatweg in die periode bemoeilijkt omdat deze moeilijker bereikbaar zal zijn.

b. Door de gemeente eisen worden gesteld aan de verdere exploitatie door Immorand B.V die niet meer stroken met de regelgeving waarop het Bestemmingsplan is gebaseerd, en die ook een onredelijk bezwarende (financiële) last legt bij Immorand B.V.

Concrete oplossingsrichtingen hierbij zijn:

- *De afsluiting van de Saturnusstraat schrappen en indien en voor zover deze niet wordt geschrapt, deze pas laten plaats vinden na oplevering en in gebruik name van de Verlengde Melkwegstraat.*
- *De afspraken over en weer herijken en toetsen aan de huidige en toekomstige omstandigheden op basis van een juiste belangenafweging.*

Reactie 2

De verlengde Melkwegstraat wordt aangelegd als alternatieve route vanwege het afkoppelen van de Saturnusstraat van de Regulusweg en om een goede verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg/Regulusweg te waarborgen. De definitieve aanleg vindt plaats nadat de benodigde grond is verworven en nadat het Internationaal Strafhof en Eurojust zijn verhuisd. Deze organisaties gebruiken momenteel de locatie waarop de Verlengde Melkwegstraat is geprojecteerd als parkeerplaats. Bezien zal worden of, vooruitlopend op de definitieve inrichting, deze weg eerder al in een tijdelijke vorm kan worden gerealiseerd. De Saturnusstraat wordt niet eerder afgesloten dan wanneer de Verlengde Melkwegstaat beschikbaar is.

3. Belang Immorand B.V., Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. en de gemeente: De nakoming van onze verplichtingen en het nakomen door de gemeente van hun verplichtingen en de verwachtingen die zijn geschapen. Dit wordt door het Bestemmingsplan bemoeilijkt doordat:

a. Gedurende mogelijk meerdere jaren de onzekerheid blijft bestaan over de overige delen die niet worden beslagen door het Bestemmingsplan.

Concrete oplossingsrichtingen:

- *Duidelijkheid verschaffen over de toekomstplannen van de gemeente voor de directe omgeving van de locatie, onder meer wat betreft de Beton-en asfalt centrale;*
- *Privaatrechtelijke en publiekrechtelijke verruiming van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de betreffende gronden, door meer functies toe te staan dan nu het geval is, zoals woningen, leisure, detailhandel en horeca. In de Erfpachtovereenkomst van de gemeente met de indiener zijn tijdens het overleg de afgelopen jaren diverse afspraken gemaakt, diverse verplichtingen over en weer vastgelegd en door de gemeente diverse verwachtingen gewekt.*

Reactie 3

Voor de gedeelten van de Binckhorst waar de Rotterdamsebaan geen wijziging in aanbrengt, geldt het vigerende bestemmingsplan Binckhorst uit 1989. Thans wordt gewerkt aan een nieuw conserverend bestemmingsplan Binckhorst dat de bestemmingen en rechten uit dat bestemmingsplan actualiseert. In dit bestemmingsplan worden naast de Rotterdamsebaan en aanverwante functies geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Ontwikkelingen in de Binckhorst in lijn met de Kansenstrategie Binckhorst zijn mogelijk via een Wro-procedure of Wabo-procedure. Per project zal beoordeeld moeten worden of het – mede gelet op de aanwezige bedrijvigheid – ruimtelijk is in te passen.

4. Het verzoek is om het overleg te continueren met de indiener over het gezamenlijk behartigen van de bovengenoemde belangen, door de verplichtingen over en weer aan te passen aan de huidige en te verwachten werkelijkheid en daarmee gepaard gaande eisen en belangen van beide partijen, op economisch, technisch en milieukundig vlak, en door deze gewijzigde verplichtingen schriftelijk vast te leggen.

Reactie 4

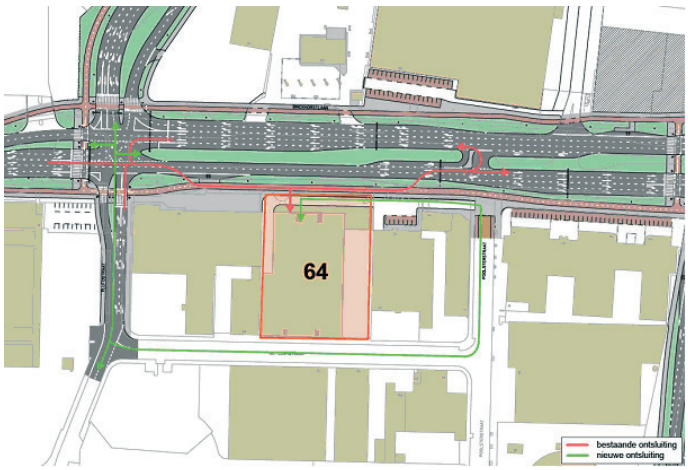
Het continueren van het overleg als in zienswijze bedoeld wordt onderschreven. Met in achtneming van de door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedsaanpak Binckhorst richt de gemeente zich op de organische ontwikkeling van het gebied. Investeerders en huidige gebruikers van het gebied worden daarom van harte uitgenodigd met plannen te komen.

Zienswijze 64 – Dhr. 7 J.C.M. Waldschmit, C. Waldschmit en H.J.L. Waldschmit BV

1. *Bestemming Binckhorstlaan: De bestemming van de kavel valt niet onder het ontwerpbestemmingsplan. De Binckhorstlaan, waaraan het perceel is gelegen, valt wel onder het ontwerp. Ter plaatse van onze kavel heeft de Binckhorstlaan de bestemming 'Verkeer - Hoofdverkeersweg'. Ter plaatse van betreffende kavel zal de Binckhorstlaan bestemd zijn voor: 'wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad'. De ontsluitingsfunctie lijkt hierdoor niet te veranderen, maar uit de inrichtingstekening blijkt evenwel dat de ontsluiting van dit perceel wordt beperkt. Hoewel de inrichtingstekening geen juridische status heeft, laat deze tekening wel zien hoe de ontsluiting van de kavel waarschijnlijk wordt uitgewerkt.*
   Uit de ondergrond van de verbeelding blijkt daarentegen niet dat de ontsluiting ter plaatse van de kavel verandert, maar ook deze ondergrond heeft geen juridische status.
   Op grond van artikel 16.1 van de regels voor 'Verkeer - Hoofdverkeersweg' verandert de bestemming ter plaatse van de kavel aan de Binckhorstlaan niet, zodat de huidige ontsluitingsfunctie - conform het ontwerp - in stand kan blijven. Dit betekent dat de huidige drie in- en uitritten (waarvan de middelste een inrit betreft) ook zijn toegestaan op basis van het ontwerpbestemmingsplan.
   De huidige (bestaande) ontsluiting komt overeen met de afspraken die wij hebben gemaakt met de gemeente Den Haag. En de vergunningen die daarvoor verleend zijn. Bij gebreke van deze inrit komt de veiligheid van het gebruik van de hellingbaan in gevaar, doordat auto's in dat geval een scherpe bocht moeten nemen.

Reactie 1

Voor de uiteindelijke verkeerstructuur in de Binckhorst wordt verwezen naar deel I 'De nieuwe verkeerstructuur in de Binckhorst' en navolgende figuur voor specifiek het perceel van indiener. Vanwege de functie van de Binhorstlaan-noord als Stedelijke Hoofdweg (met bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg) zijn directe aansluitingen ongewenst en dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. Ontsluiting/aansluiting van panden dient via het onderliggend wegennet plaats te vinden. Ook de inritten ter hoogte van het pand van indiener verdwijnen in de nieuwe situatie. De locatie wordt ontsloten via de Plutostraat, Meteoorstraat en Poolsterstraat. Vanuit de Plutostraat is er een ontsluiting in alle richtingen (Lekstraat, Binckhorstlaan, Rotterdamsebaan en Spoorboogweg) en naar alle rijkswegen (A12, A4 en A13) goed mogelijk. De ontsluiting vanaf de Poolsterstraat richting de hellingbaan is geschikt voor personenauto's en bestelbusjes en is zo gedimensioneerd dat die voertuigen de bocht van en naar de helling goed kunnen maken.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

2. *Verzoek tot verruiming bestemming ter plaatse van kavel aan de Binckhorstlaan: In het stedenbouwkundig concept is een ventweg getekend ten behoeve van de ontsluiting van de kavel. Dit stedenbouwkundig concept maakt onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Den Haag. Deze ventweg is door de gemeente Den Haag uitgewerkt waarbij rekening is gehouden met intensivering van de Binckhorstlaan zoals blijkt uit het uitgewerkte straatprofiel De voornoemde ventweg is ook opgenomen in de situatietekening die onderdeel uitmaakt van de bouwvergunning van het bedrijfspand met showroom, dat is gerealiseerd. Hiervoor heeft indiener bijlagen meegezonden. Het verzoek is de bestemming van de Binckhorstlaan te verruimen door de hiervoor omschreven ventweg op te nemen in het bestemmingsplan. Een ventweg zou er voor zorgen dat de veiligheid tussen de kavel en de Binckhorstlaan gewaarborgd blijft nu de intensiteit van de Binckhorstlaan wordt verhoogd. Een ruimere bestemming is niet alleen gewenst, maar bovendien noodzakelijk voor de ontsluiting van de desbetreffende kavel en de naastgelegen kavels.*
   Onduidelijk is waarom de gemeente deze ventweg en de daarbij behorende ontsluitingen niet in het bestemmingsplan heeft opgenomen.
   Indien de ontsluitingsfunctie van de kavel op grond van het onderhavige bestemmingsplan kan worden aangepast conform de tekening, hetgeen naar mening van indiener niet mogelijk is, dan verzoekt indiener de ontsluitingsfunctie van de kavel nadrukkelijk op te nemen in de bestemming.
   Onder de bestemming ad b., te weten: 'wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad', valt naar de mening van indiener ook de ontsluitingsfunctie van de kavel. Het verzoek is te bevestigen dat onder artikel 16.1 van de regels (bestemming 'Verkeer - Hoofdverkeersweg') tevens wordt verstaan de ontsluiting van de kavel. Het ontbreken van een bevestiging zal een directe strijd opleveren met artikel 3.1 Wro en de daarmee opgenomen eisen van een goede ruimtelijke ordening, alsmede met het gelijkheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb), het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 Awb) en het verbod van willekeur.
   Met de gemeente zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de rechtstreekse ontsluiting van de kavel. Deze afspraken blijken uit het faxbericht d.d. 1 juli 2003, de aangevraagde bouwvergunning en het verplaatsen van de inrit voor rekening van de gemeente Den Haag.. Een goede verbinding/ontsluiting met de Binckhorst-

laan is voor het functioneren van dit gebouw noodzakelijk. Het wegnemen van een rechtstreekse ontsluiting met de Binckhorstlaan vermindert dan ook de bruikbaarheid van de bedrijfsruimte met showroom en vergroot daardoor de kans op leegstand. Op grond van het ontwerpbestemmingsplan zijn bedrijven in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de parkeervraag van hun werknemers (paragraaf 5.2.5 van de toelichting). In dat kader is een goede ontsluiting van de eigen kavel noodzakelijk. Daar komt nog bij dat bezetting van de parkeerplaatsen overdag hoog is (98%) en het daarom noodzakelijk is dat op eigen terrein wordt geparkeerd (paragraaf 2.4.2 van de toelichting). Ook om die reden is een goede ontsluiting - mede gelet op de verkeersveiligheid - essentieel, zodat daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt van de parkeermogelijkheden op de kavel. Deze huidige (bestaande) ontsluiting komt overeen met de afspraken die zijn gemaakt met de gemeente Den Haag en de vergunningen die daarvoor zijn verleend. Deze afspraken betreffen iedere kavel een eigen inrit en de kavels ernaast een eigen uitrit. Bij gebreke van deze inrit komt de veiligheid van het gebruik van de hellingbaan in gevaar, doordat auto's in dat geval een scherpe bocht moeten nemen. Het verzoek is derhalve om de ontsluitingsfunctie van de kavel nadrukkelijk op te nemen in de bestemming.

Reactie 2
In het ontwerpproces is onderzoek gedaan naar de inpassing van een ventweg ter hoogte van dit deel van de Binckhorstlaan. Goede inpassing van deze ventweg is niet mogelijk gebleken. De toerit van deze ventweg vanaf de Binckhorstlaan was niet veilig vorm te geven vanwege de nabijheid van het kruispunt Binckhorstlaan-Plutostraat en de kruising met het tweerichtingenfietspad. Een afrit van de ventweg zou komen te liggen in de invloedssfeer van de kruising Mercuriusplein, wat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op dit kruispunt ongewenst is. Ook kruist de ventweg hier weer een tweerichtingenfietspad. Hiernaast heeft een ventweg negatieve effecten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en ruimtebeslag van het profiel van de Binckhortslaan. De aansluiting van het parkeerdek (in- en uitrit) van het betreffende pand op de Poolsterstraat kan veilig en goed worden vormgegeven op de beschikbare ruimte tussen gevel en voet-/fietspad. De uiteindelijke inrichting van dit gebied zal in onderling overleg worden uitgewerkt.

3. *Met het ontwerpbestemmingsplan wordt - naast de aanleg van de Rotterdamsebaan - versterking van het ruimtelijk raamwerk (infrastructuur en openbare ruimte) beoogd. In dat kader zijn de belangen van de kavel, te weten een goede infrastructuur (lees: goede bereikbaarheid), onvoldoende meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De bereikbaarheid van de kavel verslechtert namelijk. Bovendien wordt volgens paragraaf 3.3.2 van de toelichting een intensievere benutting van de ruimte beoogd, zodat een goede ontsluiting tussen de kavel en de Binckhorstlaan juist van belang is. Daarnaast zijn voor de ontsluiting van de kavel alternatieven voorhanden, waarmee de rechtstreekse ontsluiting in stand wordt gehouden. Bijvoorbeeld door een inrit te plaatsen aan de Binckhorstlaan en een uitrit aan de Poolsterstraat. Graag overleg over deze alternatieven.*

Reactie 3
Zie reactie 1 en 2.

Zienswijze 65 – Mevr. A. Douwes

1. *Vooropgesteld dient te worden dat de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg akkoord is gegaan met de aanleg van de Rotterdamsebaan over het grondgebied van Leidschendam-Voorburg onder de voorwaarde dat inwoners van Voorburg-West de nieuwe weg niet zouden horen, zien of ruiken. Uit het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport blijkt hier niets van. Integendeel, inwoners van Voorburg-West zullen volgens het Achtergrondrapport Verkeer na ingebruikname van de Rotterdamsebaan juist te maken krijgen met een toename van het aantal verkeersbewegingen: het verkeer op de Prinses Mariannelaan zal - tussen de Binckhorstlaan en de Fonteynenburghlaan - met 23% (!) toenemen. Dit is onaanvaardbaar. Het doen verminderen van sluipverkeer door Voorburg-West wordt in het ontwerpbestemmingsplan niet genoemd als één van de doelstellingen van de aanleg van de Rotterdamsebaan. In het ontwerpbestemmingsplan is alles er op gericht de bereikbaarheid van Den Haag te verbeteren, waar het belang van Leidschendam-Voorburg en haar inwoners ondergeschikt aan is gemaakt.*

Reactie 1
In een van de doelstellingen van de Rotterdamsebaan is specifiek benoemd dat de Rotterdamsebaan 'een verkeersnetwerk creëert in Voorburg, Rijswijk en Den Haag, waarbij het wegtype overeenkomt met de hoeveelheid en het type verkeer dat daar gebruik van maakt'. Uit het MER blijkt dat voor Voorburg de Rotterdamsebaan een toename van verkeer tot gevolg zou hebben. Echter, in de gepresenteerde verkeerscijfers in het MER en het Achtergrondrapport Verkeer zat een modelfout. Deze modelfout is inmiddels hersteld, waardoor de voorgestelde toename van het verkeer niet juist blijkt te zijn. Voor meer informatie wordt verwezen naar deel I 'Corrigendum verkeerscijfers Prinses Mariannelaan'. Uiteindelijk geldt in grote mate voor Voorburg-West dat de Rotterdamsebaan niet leidt tot negatieve effecten. Alleen de uitstraling van geluid op de Westenburgstraat als gevolg van de toename van verkeer bij de aansluiting op de Utrechtsebaan leidt tot een licht negatief effect bij deze woningen. Om dit negatieve effect te mitigeren wordt stil asfalt aangelegd op delen van de Westenburgstraat.

Er zijn ook positieve effecten voor Voorburg-West. Dit betreft de afname van de geluidbelasting en het verbeteren van de luchtkwaliteit bij de Overburgkade en de Paradijsstraat. Dit komt door de afname van het verkeer op de Maanweg.

2. *Op de plankaart is een vrijwaringszone-straalpad weergegeven. In de bestemmingsplanregels is niet eenduidig aangegeven welke betekenis deze vrijwaringszone heeft voor nieuw op te richten opstallen. Gelden hiervoor dezelfde beperkingen die in het Achtergrondrapport Zettingen en Boortunnel (bijlage V bij het milieueffectrapport) zijn opgenomen voor de zettingstrog of gelden andere dan wel geen beperkingen?*

Reactie 2
Zoals op de digitale verbeelding (plankaart) weergegeven is er sprake van een functie aanduiding tunnel (tu) en een tweetal gebiedsaanduidingen: verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2. De bescherming van de tunnel is geregeld in artikel 38 leden 1 en 2. Uit dit artikel volgt dat voordat er wel of geen omgevingsvergunning kan worden verleend

de beheerder van de tunnel met inachtneming van bijlage 5 “ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen” advies uitbrengt. Uit deze bijlage, welke digitaal raadpleegbaar is, en onderdeel uitmaakt van de regels, komt naar voren waar heiwerkzaamheden zijn toegestaan alsmede funderen op staal en de toegestane belasting hierin. Dit wordt tevens op bijbehorende kaart weergegeven. Op het perceel zijn de aanwezige bebouwingsmogelijkheden overgenomen uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989 waarbij thans aanwezige bebouwing positief is bestemd, Ten aanzien van nieuwe (bouw) werken en werkzaamheden bovenop de tunnel en in de vrijwaringszone (Verkeerstunnel – beschermingszone 1 en 2) gelden, met inachtneming van bijlage 5, wel beperkingen.

3. *In hoofdstuk 3 van het ontwerpbestemmingsplan, onderdeel 3.2 Cultureel erfgoed, ontbreekt een paragraaf over het gemeentelijk beleid van Leidschendam-Voorburg.*

Reactie 3
Inderdaad ontbreekt hier abusievelijk een paragraaf over het gemeentelijk beleid van Leidschendam-Voorburg. Deze paragraaf wordt alsnog in de toelichting ingevoegd.

Voorstel:
Opnemen paragraaf in toelichting.

4. *In paragraaf 3.3 van het ontwerpbestemmingsplan is het ruimtelijk beleid voor het plangebied opgenomen. Op blz. 39 van het ontwerpbestemmingsplan is ten aanzien van de Vlietzone vermeld dat naast de aanleg van de Rotterdamsebaan gedurende de planperiode (10 jaar) geen nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien. Hierbij gaat het om Rijksbeleid. Het provinciaal beleid (blz. 41) sluit hier bij aan. Dit staat haaks op hetgeen is vermeld op blz. 43 van het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van het regionaal beleid (lees: het beleid van de gemeente Den Haag) voor de Vlietzone. Hierbij gaat het om de periode tot 2020, die grotendeels samenvalt met de planperiode. Paragraaf 3.3.3 van het ontwerpbestemmingsplan dient daarom te worden herzien en in overeenstemming te worden gebracht met het geldende beleid, waaronder de Beheersverordening voor de Vlietzone.*

Reactie 4
De genoemde passages betreffen het actuele beleid van de diverse bestuurlijke organen. In het bestemmingsplan zal, naar aanleiding van deze zienswijze, echter wel een nuance worden aangebracht, waarbij duidelijk het huidige planologische beleid voor de Vlietzone wordt geformuleerd.

Voorstel:
In paragraaf 3.3, onder ad. 4 zijn de volgende passages toegevoegd: Dit regionale beleid is inmiddels niet meer van toepassing, omdat voor de Vlietzone door de gemeente Den Haag een gebiedsperspectief wordt 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 grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied.

Daarnaast is voor het gebied een Beheersverordening Vlietzone opgesteld. De beheersverordening is samen met de Nota van Uitgangspunten het toetsingskader voor nieuwe initiatieven.

5. *Op blz. 78 van het ontwerpbestemmingsplan wordt ingegaan op de effecten van de realisatie van de Rotterdamsebaan in de plansituatie. Hierbij wordt wel ingegaan op de Haagweg, welk wegvak buiten het plangebied valt, maar ten onrechte niet op de delen van Voorburg-West die binnen het plangebied vallen.*

Reactie 5
De effecten op de Haagweg worden specifiek benoemd, omdat hier sprake is van een significante afname van het gebied. In de diverse Achtergrondrapporten en het MER is meer in detail ingegaan op alle gebieden, ook al is er geen sprake van een wezenlijk verschil in belasting met de referentiesituatie. Ook Voorburg-West wordt hierin specifiek benoemd.

6. *Op blz. 86 van het ontwerpbestemmingsplan is het volgende vermeld: “Toch biedt de aanleg van de Rotterdamsebaan ook kansen voor de Vlietzone: met inpassing van de maatregelen zoals deze later in deze paragraaf worden genoemd, kan het gebied een kwaliteitsimpuls krijgen. Dit kan ertoe leiden dat het gebied qua natuurwaarden zelfs aantrekkelijker kan worden.” Het is onbegrijpelijk om te veronderstellen dat door de aanleg van een drukke weg in een natuurgebied dit gebied een kwaliteitsimpuls kan krijgen. Temeer nu door de aanleg van de Rotterdamsebaan nog een extra deel van de Vlietzone opgeofferd moet worden voor de aanleg van een nieuw parkeerterrein voor Drievliet. De motivering van het hiervoor aangehaalde standpunt is uiterst mager en onvoldoende onderbouwd.*

Reactie 6
Met de genoemde kwaliteitsimpuls wordt gedoeld op het gebied dat niet door de Rotterdamsebaan wordt aangetast. Hoewel de Vlietzone een groen karakter heeft, kan het niet als een beschermd natuurgebied beschouwd worden. Door extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld op het gebied van water, natuurvriendelijke oevers en bomen(diversiteit) kan de ecologische kwaliteit verbeterd worden in dit gedeelte van de Vlietzone.

7. *Op blz. 115 van het ontwerpbestemmingsplan worden de woningen Geestbrugweg 151-161 en 208-222 genoemd als percelen die door de Rotterdamsebaan worden doorsneden. Deze percelen vallen echter buiten het plangebied en zijn op grote afstand van de tunnel gelegen. Ten onrechte worden in het ontwerpbestemmingsplan niet vermeld de percelen aan de Prinses Mariannelaan en de Ds. Veldhoenlaan.*

Reactie 7

De nummering 151-161 en 208-222 heeft betrekking op de Prinses Mariannelaan. De Geestbrugweg ligt in Rijswijk en buiten het plangebied.de Dominee Veldhoenlaan wordt ook doorsneden door de tunnel De toelichting wordt hierop aangepast.

Voorstel

Wijziging

In hoofdstuk 5.3.1, tweede alinea (Voorburg-West) wordt onder f de zin 'Geestbrugweg 151-161 en 208-222' vervangen door 'de Prinses Mariannelaan 151-161 en 208-222' en na 'h', 'i de Dominee Veldhoenlan' toegevoegd.

8. *Op blz. 38 van het milieueffectrapport wordt ingegaan op de projecten die zien op de Haagweg. Een van de belangrijkste aspecten hierbij is de versmalling van de Haagweg. In het milieueffectrapport en de bijbehorende achtergrondrapporten is ten onrechte niet ingegaan op de samenhang tussen deze projecten en de aanleg van de Rotterdamsebaan, in het bijzonder niet voor wat betreft de daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersstromen door Voorburg-West en de als gevolg daarvan optredende cumulatieve veranderingen in het omgevingslawaai.*

Reactie 8

De Rotterdamsebaan en de Haagweg zijn twee aparte procedures, die echter wel invloed op elkaar uitoefenen. In het MER Rotterdamsebaan is reeds uitgegaan van een versmalde Haagweg. In een bijlage bij deze Nota van Beantwoording is specifiek ingegaan op de verkeerseffecten en bijbehorende milieueffecten van de versmalling van de Haagweg én de tijdelijke afsluiting van de Binckhorstlaan. Voor meer informatie wordt naar deze bijlage verwezen.

9. *Zoals al is benadrukt, volgt uit het milieueffectrapport (blz. 43 en 53-54) dat de aanleg van de Rotterdamsebaan, in tegenstelling tot eerdere toezeggingen, leidt tot een onaanvaardbare toename van het aantal verkeersbewegingen in Voorburg-West, in het bijzonder op de Prinses Mariannelaan.*

Reactie 9

Voor een reactie wordt verwezen naar reactie 1.

10. *Op blz. 163 van het milieueffectrapport wordt ingegaan op de gebruiks- en belevingswaarde van de Vlietzone. Hieruit blijkt weer dat het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport uitsluitend zijn opgesteld met het oog op de belangen van de gemeente Den Haag. Zo wordt op blz. 163 vermeld: "Het gebied heeft een groen karakter maar speelt in geringe mate een rol in de landschappelijke of recreatieve kwaliteit van stad of regio. [...] Het gebied is in de huidige situatie geen verbindend element tussen Den Haag en haar buitenwijken maar functioneert als stadsrand. [...] De belevingswaarde van het doorsneden landelijke gebied is beperkt. Het ontbreken van een ruimtelijke samenhang tussen de functies en de minimale verbinding van het gebied met Den Haag zorgt voor een beperkte belevingswaarde." Deze stellingname is ongefundeerd en er blijkt niet van onderzoek waar dit op is gebaseerd. Inwoners van Voorburg-West ervaren dit deel van de Vlietzone geheel anders.*

Reactie 10

Het MER is opgesteld namens de drie gemeenten. In het Achtergrondrapporrt Cultuurhistorie is nader ingegaan op de Vlietzone en de motivering waarom de gebruikswaarde relatief gering is. Dit heeft vooral te maken met het niet (officieel) toegankelijk zijn van de Vlietzone. Daarnaast is een deel van de Vlietzone in gebruik als golfterrein en door Familiepark Drievliet. Ook wordt het gebied begrensd door een van de drukste wegen in Nederland. Deze eigenschappen zorgen ervoor dat het gebied een beperkte gebruiks- en belevingswaarde heeft als landschappelijk gebied. Dit zegt echter niets over het uitzicht en groene karakter van dit gebied. Het kan echter niet gezien worden als een duidelijke verbinding tussen Ypenburg en Den Haag, hiervoor is het gebied te versnipperd en herbergt het veel niet samenhangende functies.

11. *Op blz. 165 van het milieueffectrapport wordt ten onrechte geen melding gemaakt van roeivereniging De Laak in de Binckhorst.*

Reactie 11

De roeivereniging is inderdaad ten onrechte niet genoemd in de betreffende passages. De indiener van de zienswijze wordt bedankt voor deze aanvulling. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de roeivereniging benoemd.

Voorstel

Benoemen roeivereniging in paragraaf 2.5.7 van de toelichting.

12. *Op blz. 12 van het Achtergrondrapport Zettingen en Boortunnel (bijlage V bij het milieueffectrapport) is ten aanzien van de gebruiksbeperkingen in de uitvoeringsfase vermeld dat de optredende zettingen bij de woningen in Voorburg-West waarschijnlijk acceptabel zullen zijn. Dit is een ontoereikende beoordeling van de beïnvloeding van deze objecten.*
13. *Op blz. 22 van het Achtergrondrapport Zettingen en Boortunnel (bijlage V bij het milieueffectrapport) is vermeld dat door de beperkingen in het gebruik van de grond in de eindfase (gebruiksfase) de waarde van de betreffende percelen zal verminderen. De opsteller van dit rapport, Movares, stelt niet de expertise te hebben om deze waardevermindering te kunnen vaststellen en stelt dat een taxateur een inventarisatie zal moeten uitvoeren. Deze inventarisatie moet worden uitgevoerd voordat het milieueffectrapport definitief wordt vastgesteld zodat een volledig beeld ontstaat van de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De inventarisatie van de taxateur dient onderdeel uit te maken van het Achtergrondrapport Zettingen en Boortunnel.*

.

Reactie 12 en 13
Voor een beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar deel I 'Het boorproces onder woningen in Voorburg-West en de Westvlietweg' en naar deel 1 'Planschade en Nadeelcompensatie'. Hierbij wordt opgemerkt dat thans nog geen sprake is van verwachte waardedaling. Dit kan alleen ontstaan na het optreden van te grote zettingen. Dit wordt echter voorkomen door de wijze van uitvoering en zorgvuldig vervolgonderzoek.

14. In het Achtergrondrapport Geluid (bijlage II bij het milieueffectrapport) ontbreekt ten onrechte een akoestische beoordeling van de gevolgen van de Rotterdamsebaan voor geluidgevoelige objecten in Voorburg-West, zowel tijdens de aanleg als in de eindsituatie. Zoals in het milieueffectrapport ook is vermeld zal na realisatie van de Rotterdamsebaan, als gevolg van substitutie, het aantal verkeersbewegingen op de Prinses Mariannelaan fors toenemen. Ten onrechte is niet beoordeeld of in die situatie ter plaatse van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de geldende geluidgrenswaarden noch welke maatregelen getroffen zouden kunnen worden om overschrijding van de geluidgrenswaarden te voorkomen.

Reactie 14
In het MER zijn alle geluidsgevoelige bestemmingen (dus ook in Voorburg-West) meegenomen in de berekeningen. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een significante toename van het geluidsniveau voor grote delen van Voorburg-West. Voor veel delen is juist sprake van een afname van het geluidniveau (woningen aan de overzijde van de Maanweg). De uitzondering hierop betreft de Westenburgstraat. Hier neemt het geluidniveau toe. Hiervoor is het wenselijk om extra maatregelen te treffen, in de vorm van stil asfalt. Deze maatregel is extra opgenomen in het bestemmingsplan.

Verder is in het kader van het bestemmingsplan onderzocht welke woningen een hoger niveau krijgen door de aanleg of reconstructie van wegen. De woningen in Voorburg-West liggen te ver weg (zie ook achtergrondrapport Geluid, deel C) om hiervan directe hinder te ondervinden. Als gevolg van de Rotterdamsebaan treedt dus geen extra geluidsbelasting op.

Voor de vermeende toename van het verkeer en de effecten van de rekenfout wordt verwezen naar reactie 1.

Voorstel
Opnemen in paragraaf 5.6: Westenburgstraat

15. Voorts is ten onrechte niet onderzocht welke gevolgen de afsluiting van het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan heeft voor het omgevingslawaai in Voorburg-West. Vaststaat dat door de afsluiting van de Binckhorstlaan meer verkeer door Voorburg-West zal gaan rijden. Ten onrechte ontbreekt een akoestische beoordeling naar de effecten hiervan. Bovendien is niet geïnventariseerd welke maatregelen genomen zouden kunnen worden om een toename van het omgevingslawaai tegen te gaan.

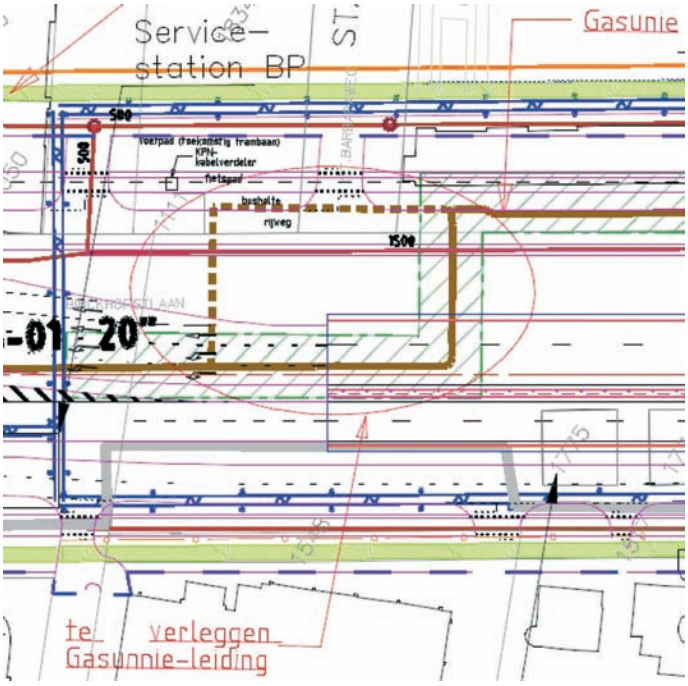
Reactie 15
In de bijlage bij deze Nota van Beantwoording is een notitie gevoegd die nader ingaat op de effecten als de Binckhorstlaan is afgesloten. In het MER is hier overigens bij het hoofdstuk 'Tijdelijke situatie' ook op ingegaan voor de thema's verkeer, luchtkwaliteit en geluid. Er is tijdelijk ook geen sprake van een toename van de geluidbelasting in Voorburg-West.

Zienswijze 66 – Stadsgewest Haaglanden

1. *Bij de bestudering van dit ontwerpbestemmingsplan heeft indiener van de zienswijze geconstateerd dat de bij de risicobeoordeling van de buisleidingen alleen wordt gesproken over de Plaatsgebonden Risico (PR)- contouren maar dat eerder ten aanzien van het Groepsrisico (GR) geen afstanden (ten waarde van 140 meter, 220 meter en 380 meter) worden genoemd. De enige informatie hierover is dat het GR onder de oriëntatiewaarde blijft. In de toelichting staat voorts dat de buisleidingen een kleine verlegging zullen ondergaan. Nergens in de Toelichting en ook niet op de plankaart wordt echter duidelijk weergegeven waar de verlegging precies zal plaatsvinden.*

Reactie 1

In het Achtergrondrapport Externe Veiligheid is een nadere toelichting gegeven van de externe veiligheidssituatie van de buisleidingen. Hieronder is een kaart weergegeven waar de kleine verlegging op is weergegeven (bruine lijn). De gestippelde bruine lijn geeft de verlegging weer.



2. *Indiener van de zienswijze mist in de alinea over "Externe veiligheid bij de berekening van het GR de melding van afstanden ten aanzien van giftige stoffen. Daarnaast staat op bladzijde 80 dat slechts brandbare vloeistoffen, en geen gassen, over de Rotterdamsebaan mogen worden vervoerd, en dat het invloedsgebied daarom slechts 45 m. bedraagt. Er staat echter niets over eventuele maatregelen ter voorkoming van vervoer van brandbare gassen over deze baan. De melding van een dergelijke maatregel zou opgenomen moeten worden in de Toelichting.*

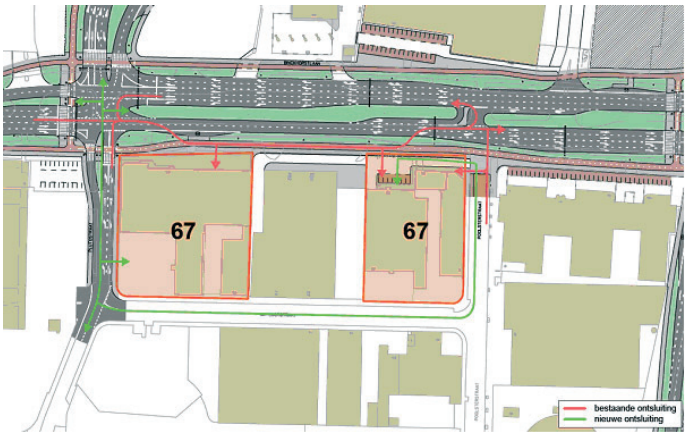
Reactie 2

Er is een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd in het kader van het MER (Achtergrondrapport Externe Veiligheid). Hierbij is ook ingegaan op de tunnelveiligheid en de daarin opgenomen maatregelen om te voorkomen dat brandbare gassen door de tunnel getransporteerd worden, Ook is hier in gegaan op het vervoer van giftige stoffen.. Het voorkomen van het vervoer van deze stoffen door de Rotterdamsebaan wordt met behulp van camera's gemonitord. Dit is opgenomen in het Tunnelveiligheidsplan dat een bijlage vormt bij het bestemmingsplan.

Zienswijze 67 – Vestam Den Haag BV

De verzoeken en naar voren gebrachte punten komen overeen met zienswijze 50.

Ten aanzien van de bestaande ontsluiting van de percelen van indiener en de nieuwe ontsluiting wordt verwezen naar onderstaande figuur.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Zienswijze 68 – Bouwbedrijf Breumelhof BV

1. *Indiener maakt bezwaar tegen de verslechterde bereikbaarheid van het bedrijventerrein in het algemeen alsmede de verslechterde bereikbaarheid van het bedrijf en pand in het bijzonder. De algemene bereikbaarheid van het bedrijventerrein Binckhorst verslechtert zeer sterk. Zowel de Rotterdamsebaan als de nieuw aan te leggen Stedelijke Hoofdweg, de Spoorboogweg, zijn bedoeld voor de aan- en afvoer van autoverkeer naar en van de snelwegen A12 en A4. Daarmee wordt de ontsluiting van de Binckhorst enorm beperkt. Het tracé van de Wegastraat, de alternatieve ontsluitingsweg vanaf de A12, wordt zodanig breed opgezet dat het voetpad/trottoir vlak langs de gevel van de Wegastraat 69-75 komt te lopen, en slechts 3 parkeerplaatsen overblijven. Naar verluid zullen ca 1850 motorvoertuigen per uur van de weg gebruik maken, hetgeen dus betekent dat het bedrijf van Breumelhof in feite onbereikbaar wordt, althans zal het leiden tot gevaarlijke en ernstige verkeersproblemen, omdat de hoge verkeersintensiteiten niet gecombineerd kunnen worden met een normaal en bestendig gebruik van de opstallen van Breumelhof. Consequentie van deze wijze van bestemmen zal dus zijn dat het bedrijf dan niet op een normale wijze kan functioneren en dus moet worden verworven.*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I “De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst” en de navolgende figuur specifiek ten aanzien van het perceel van indiener. Het pand aan de Wegastraat 71 is bereikbaar vanaf het deel van de Wegastraat dat parallel aan de begraafplaats loopt en de Spoorboogweg. Het aantal directe aansluitingen op de route Regulusweg-Spoorboogweg is beperkt gehouden. De aansluiting van de Wegastraat is beperkt tot een aansluiting op de westelijke rijbaan (rechts in en rechts uit). De bereikbaarheid van het pand vanuit de richting van het centrum is in de voorgestelde situatie beter dan in de huidige. Vanuit de richting Voorburg / A12 zijn verschillende opties, er kan via de Maanweg-Binckhorstlaan-Wegastraat worden gereden of via de Regulusweg –Mercuriusweg – Siriusweg – Wegastraat. Beide routes zijn langer in afstand, maar in reistijd is de toename beperkt.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

In het deel van de Wegastraat dat onderdeel uit gaat maken van de stedelijke hoofdroute Regulusweg-Spoorboogweg zullen de huidige langsparkeerplaatsen worden opgeheven vanwege het benodigde ruimtebeslag en vanwege de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie van de route. Het deel van de Wegastraat parallel aan de begraafplaats verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. In het concept Voorlopig Ontwerp was het parkeren en laden & lossen gecombineerd op het voorterrein. Naar aanleiding van de zienswijze van indiener is het Voorlopig ontwerp aangepast. Voor de op te heffen parkeerplaatsen op het terrein van de indiener wordt een parkeerterrein ingericht direct aan de overzijde van de Wegastraat. Het laden en lossen kan dan plaatsvinden op het voorterrein.

2. *Tijdens de aanleg van de Spoorboogweg zal ons bedrijf gedurende enkele maanden volkomen onbereikbaar zijn. Om de continuïteit van ons bedrijf te waarborgen is het noodzakelijk dat er een goed onderbouwd bereikbaarheidsplan gemaakt wordt voor deze periode.*

Reactie 2

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

In deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" is een concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren. De aanleg van de Spoorboogweg kan nagenoeg geheel buiten de bestaande infrastructuur plaatsvinden en zal dan ook zeer beperkt verkeershinder veroorzaken. Daarmee blijft de bereikbaarheid van het pand van indiener verzekerd.

3. *De bereikbaarheid van Breumelhof na realisatie Rotterdamsebaan is een probleem:*
   - *Vanwege de doorlopend verhoogde middenberm kan personeel met de auto vanuit Voorburg, Utrecht en Rotterdam het bedrijf slechts via een lange omweg bereiken. Zij zullen moeten keren op het kruispunt Plutostraat/ Bickhorstlaan/Spoorboogweg, wat bovendien niet zonder gevaar is.*
   - *Eigen vrachtauto's en de vrachtwagens van de leveranciers kunnen het bedrijf niet meer bereiken. De rijbanen van de Spoorboogweg en het kruispunt Plutostraat/Binckhorstlaan/ Spoorboogweg zijn voor een vrachtwagen te krap om de draairichting Breumelhof te maken. Ook de bocht naar links vanaf de ventweg Binckhorstlaan/Wegastraat is te krap voor een vrachtwagen. De vrachtwagen vanuit het centrum Den Haag kan ook niet vanaf de ventweg Binckhorstlaan linksaf de Wegastraat in ivm te krappe bocht.*
   - *Vanwege de doorlopende verhoogde middenberm kan personeel op de (brom) fiets vanuit Voorburg/Utrecht/Rotterdam het bedrijf helemaal niet meer bereiken. Er is geen oversteekplaats voor de deur en er is geen fietspad ingepland aan de Breumelhofzijde van de Spoorboogweg. Dit zorgt er ook voor dat de (brom)fietsers vanuit Den Haag Breumelhof niet meer (legaal) kunnen bereiken.*
   - *Omdat de stoep voor ons bedrijf een stuk smaller wordt kunnen er bij het laden en lossen van vrachtwagens zeer gevaarlijke situatie's ontstaan. Het gebeurt nu al dat er grote vrachtwagens op de weg moeten staan om te lossen. Dat zal in de nieuwe situatie zeker problemen gaan opleveren.*
   - *De bewoners van de woning op Wegastraat 75 zullen veel milieuhinder ondervinden van een druk bereden weg op enkele meters van de voorgevel.*
   - *De parkeercapaciteit zal in het gehele gebied met ca 250 plaatsen afnemen. Waar kunnen de 23 bedrijfsbussen en 7 personenauto's(kantoorpersoneel) straks geparkeerd worden?*
   - *Door de hoge middenberm is er straks geen uitwijkmogelijkheid in geval van calamiteiten op een weghelft, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken.*
   - *Uit veiligheidsoverwegingen zal het vervoer van gevaarlijke stoffen(brandbare gassen etc.) niet via de tunnel van het tracé Rotterdamsebaan lopen maar via de Spoorboogweg.. In combinatie met het laden/lossen van vrachtauto's leidt dit tot gevaarlijke situaties.*
   - *Volgens het V&G plan is het Diaconessenhuis te Voorburg(Fonteynenburghlaan 5) met een afstand van 2 kilometer het dichtstbijzijnde ziekenhuis. Dankzij de verhoogde, ononderbroken middenberm moet de ambulance nu enkele kilometers omrijden(tot het einde van de Spoorboogweg en weer terug) om het bedrijf te bereiken.*
   - *Mocht het nieuw te volgen tracé van de Spoorboogweg zoals voorgesteld in het voorontwerp werkelijkheid worden, dan zal dit Bouwbedrijf Breumelhof ernstig in haar bedrijfsvoering belemmeren. Het beleid van de gemeente Den Haag inzake de Spoorboogweg is geheel in tegenspraak met haar 'Actieprogramma economische visie', een uit 2011 stammend rapport van de gemeente Den Haag. In het toekomstprofiel 'Economische Visie Den Haag — de kracht van kwaliteit', zet de gemeente nog vol in op 'Sterke economische clusters en een vitaal mbk'.*

Reactie 3

- De route Spoorboogweg - Regulusweg is een stedelijke hoofdweg. Op deze wegen moet een vlotte en betrouwbare doorstroming gegarandeerd zijn zodat de bereikbaarheid van de stad op orde is en lokalere infrastructuur zoveel mogelijk wordt ontlast van doorgaand verkeer. Een middenberm zorgt ervoor dat het wegbeeld aansluit bij de functie van de weg en dat ongewenste afslaande bewegingen worden voorkomen. Voor een beschrijving van de bereikbaarheid van het pand wordt verwezen naar reactie 1 uit deze zienswijze. Keerbewegingen op de genoemde kruising zijn dus niet nodig en bovendien ongewenst.
- Alle openbare doorgaande wegen en kruispunten zijn ontworpen op een vrachtwagen met oplegger van 16,5 meter lang met starre achteras. Dat betekent dat terrein van indiener van de zienswijze voor vrachtverkeer bereikbaar is.
- Het klopt dat fietsers niet meer voor de deur bij het pand van de indiener van de zienswijze kunnen oversteken. Fietsers dienen gebruik te maken van de oversteekplaats bij de Mercuriusweg.

Dit betekent ten opzichte van de huidige situatie een iets langere fietstijd. Hier staat een verbeterde veiligheidsituatie tegenover.
- Laden en lossen dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Bij laden en lossen dient een trottoir langs de openbare weg vrij te worden gehouden. Dit is in de huidige situatie ook al het geval.
- Parkeren door bedrijfswagens en personeel dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Met indieners wordt gekeken naar een oplossing voor het terugbrengen van openbare parkeerplaatsen in de directe nabijheid.
- In reactie 1 is de bereikbaarheid van het pand beschreven in de nieuwe situatie. De huidige route voor ambulances vanuit het Diaconessenhuis via de Binckhorstlaan blijft gelijk aan de huidige situatie (ca. 2,0 km.). Ambulances kunnen ook rijden via de route Regulusweg, op dit moment is deze route ca. 1,6 km., in de voorgestelde situatie kan een ambulance keren bij de kruising met de Mercuriusweg (lengte is ca.1,9 km.). De breedte van de rijbaan is overeenkomstig het Haagse Handboek openbare ruimte voor een stedelijke hoofdroute (4,5 meter) en voldoende om in geval van calamiteiten een doorgang te bieden.
- De verkeersstructuur en het ontwerp zijn met de hulpdiensten besproken en akkoord bevonden.
- Voor de bereikbaarheid tijdens de bouw wordt verwezen naar deel I 'Bereikbaarheid Binckhorst tijdens de aanleg van infrastructuur. De aanleg van de Spoorboogweg kan nagenoeg geheel buiten de bestaande infrastructuur plaatsvinden en zal dan ook zeer beperkt verkeershinder veroorzaken.
- Ten aanzien van de geluidbelasting op de woning aan de Wegstraat 75. Deze woning is specifiek onderzocht in het geluidonderzoek. Vanwege de toename van het verkeer op wegen langs de woning wordt stil asfalt aangelegd op diverse stukken van de weg, zodat de geluidbelasting weliswaar toeneemt, maar binnen de wettelijke blijft (62 dB). Het toepassen van stil asfalt op deze plaats leidt er ook toe dat ter plaatse van andere bedrijfswoningen nabij dit pand er geen hogere waarden verleend te hoeven worden.

4. *Financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid: er bestaan twijfels over de financiële haalbaarheid van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarnaast lijkt het plan ook feitelijk niet haalbaar. Het ontwerp-bestemmingsplan moet binnen 10 jaar worden gerealiseerd. Voor een dermate ingrijpende wijziging van de bestemming van het gebied in combinatie met twijfels omtrent de financiële haalbaarheid van het plan en de huidige economische situatie zal de realisatie van het ontwerp-bestemmingsplan binnen 10 jaar absoluut niet mogelijk zijn.*

Reactie 4
De kosten (inclusief risicovoorziening) van het project Rotterdamsebaan worden volledig gedekt uit de door de gemeente Den Haag, het Stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar gestelde middelen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het raadsbesluit (rv 78) van 27 juni 2013 (RIS 259498). De economische uitvoerbaarheid is daarmee zeker gesteld. De Rotterdamsebaan wordt volgens planning eind 2019 voor gebruik open gesteld.

5. *Er is weinig tot geen parkeergelegenheid meer voor klanten en onszelf.*

Reactie 5
Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

In het deel van de Wegastraat dat onderdeel uit gaat maken van de stedelijke hoofdroute Regulusweg-Spoorboogweg zullen de huidige langsparkeerplaatsen worden opgeheven vanwege het benodigde ruimtebeslag en vanwege de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie van de route. Het deel van de Wegastraat parallel aan de begraafplaats verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. In het concept Voorlopig Ontwerp was het parkeren en laden & lossen gecombineerd op het voorterrein. Naar aanleiding van de zienswijze van indiener is het Voorlopig ontwerp aangepast. Voor de op te heffen parkeerplaatsen op het terrein van de indiener wordt een parkeerterrein ingericht direct aan de overzijde van de Wegastraat. Het laden en lossen kan dan plaatsvinden op het voorterrein.

6. *De verkeerssituatie is dermate slecht dat dit zeer gevaarlijke situaties kan creëren, onder andere door de verhoogde middenberm bij de Spoorboogweg.*

Reactie 6
De route Spoorboogweg / Regulusweg is een stedelijke hoofdweg, op deze wegen moet een vlotte en betrouwbare doorstroming gegarandeerd zijn zodat de bereikbaarheid van de stad op orde is en lokalere infrastructuur zoveel mogelijk wordt ontlast van doorgaand verkeer. Een middenberm zorgt ervoor dat het wegbeeld aansluit bij de functie van de weg en dat ongewenste afslaande bewegingen worden voorkomen. Voor een beschrijving van de bereikbaarheid van het pand wordt verwezen naar reactie 1 uit deze zienswijze.

7. *Door de verhoogde middenberm kunnen personeel, leveranciers en klanten die uit de richting van Voorburg komen indiener van de zienswijze niet bereiken. Dit kan alleen door een gevaarlijke manoeuvre uit te halen ter hoogte van de kruising Plutostraat, Binckhorstlaan en Spoorboogweg. De rijbanen van de Spoorboogweg zijn verhoogd met een middenberm en de draai ter hoogte van het kruispunt Plutostraat, Binckhorstlaan en Spoorboogweg is te krap om te kunnen keren.*

Reactie 7
Zie reactie 1 en reactie 4.

Zienswijze 69 – KPN NV

1. De Regulusweg heeft in het Ontwerp Bestemmingsplan Rotterdamsebaan een doorgaande functie. Dit heeft als gevolg dat er zo min mogelijk afslaande bewegingen van het doorgaande verkeer zullen worden gerealiseerd. Voor KPN heeft dit een aantal negatieve consequenties:

a. Het ontbreken van de aansluiting Saturnusstraat/Regulusweg. De huidige aanrijdroute voor KPN medewerkers richting de parkeercapaciteit gelegen (of ingang hebbende) aan de Saturnusstraat vindt plaats via deze routing. Indien deze wordt afgesloten zal, om bereikbaarheid te garanderen, een gedegen alternatief gerealiseerd moeten worden. In het Ontwerp Bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt de realisatie van de verlengde Melkwegstraat als alternatief gegeven.

b. Geen toegang tot parkeergarages "TP7/TP9" (ruim 200 parkeerplaatsen). In de huidige planvorming is geen toegang/afslag gerealiseerd tot deze parkeergarages, de genoemde parkeercapaciteit is hierdoor niet bereikbaar. KPN stelt voor een aanpassing op deze plannen te maken in de vorm van de realisatie van een afslag op de Regulusweg of een ander acceptabel alternatief.

c. Afname parkeercapaciteit openbare ruimte Regulusweg. Er zullen 125 openbare parkeerplaatsen verdwijnen en deze worden niet gecompenseerd. KPN beseft dat zij door de onlangs gerealiseerde parkeergarage aan de Saturnusstraat en de beschikbare parkeervoorzieningen op het Maanplein relatief veel parkeercapaciteit heeft maar ervaart ook iedere dag dat de openbare plekken langs de Regulusweg zeer intensief gebruikt worden. Met het verdwijnen hiervan voorziet KPN overlast in de openbare ruimte rondom het Maanplein.

d. De herinrichting van de Regulusweg leidt ertoe dat op zeer korte afstand van de gebouwen een verkeersstroom met een veel hogere intensiteit zal ontstaan, die door verslechtering van de luchtkwaliteit en toeneming van verkeerslawaai tot hinder, overlast en dalende arbeidsproductiviteit kan leiden. KPN maakt zich daar zorgen over, ook al geeft u in uw MER aan dat er nergens de kritische grenswaarden worden overschreden. Ook ten aanzien van de realisatieperiode van de Rotterdamse heeft KPN zorgen: een aantal afdelingen van KPN werken 24 uur per dag en hebben klantcontacten die niet gehinderd kunnen worden door geluidsoverlast van de werkzaamheden aan de Rotterdamsebaan. De realisatie van de Rotterdamsebaan zal (mogelijk) ook een toenemende mate van vervuiling van het KPN complex (zowel het terrein als de gebouwen zelf) met zich mee brengen. Als huurder van dit complex heeft KPN de verantwoordelijkheid jegens eigenaar om het gehuurde voldoende te onderhouden en schoon te maken. KPN acht het waarschijnlijk dat zij door de werkzaamheden hogere onderhouds/schoonmaakkosten zal hebben om aan de verplichting jegens eigenaar te voldoen.

Reactie 1

a. Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst" en navolgende figuur voor specifiek de percelen van indiener.

De Saturnusstraat heeft in het ontwerp geen aansluiting meer op de Regulusweg. In de bestaande situatie sluit de Saturnusstraat relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de tak van de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg

Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg

Met een 'halve' aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een 'halve' aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

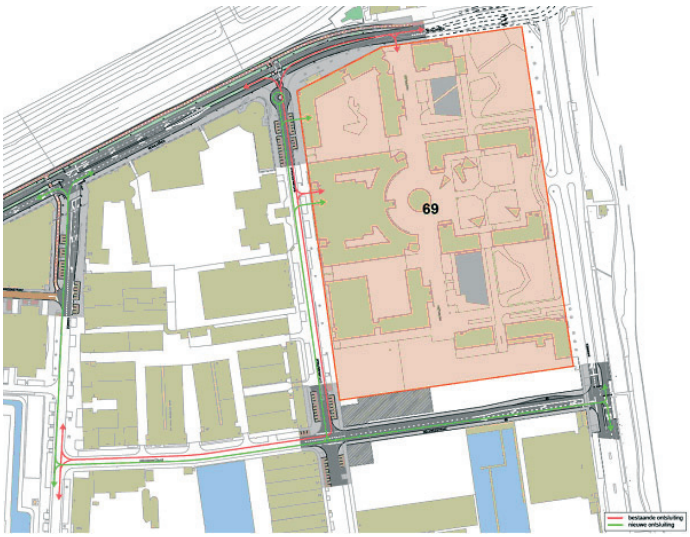
De manier waarop deze wegenstructuur functioneert, is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.

In deel I ‘Definitieve bereikbaarheid van de Binckhorst’ wordt in detail ingegaan op de aanwezige verkeersaantallen en de problematiek bij de kruising Maanweg/Regulusweg.

Door de Verlengde Melkwegstraat ontstaat er een nieuwe route van en naar het omliggende wegennet. Tegenover het doodlopend maken van de Saturnusstraat staat echter dat er een betere verkeersafwikkeling op de Regulusweg en de kruising daarvan met de Maanweg wordt bereikt. Bovendien ontstaat via de Regulusweg-Spoorboogweg een betere verbinding met het centrum van Den Haag. Ook zal de bereikbaarheid van de Saturnusstraat vanuit de Maanweg (bijvoorbeeld vanuit Rijswijk) door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat toenemen.

b. In overleg met de eigenaar/gebruiker van het complex wordt bezien hoe het in- en uitrijden van de garage via de Saturnusstraat kan plaats vinden, waarna de inrichting in het Definitief Ontwerp kan worden vastgelegd.
c. Omdat de Regulusweg onderdeel uit gaat maken van de stedelijke hoofdroute Regulusweg-Spoorboogweg worden de huidige langsparkeerplaatsen vanwege het benodigde ruimtebeslag en vanwege de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie van de route. Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I ‘Parkeren in de Binckhorst’. De gemeente weet dat KPN op eigen terrein over voldoende parkeercapaciteit beschikt om personeel en bezoekers van KPN te faciliteren. Het verlies aan openbare parkeerplaatsen brengt daarom geen overlast voor KPN.
d. Uit het MER blijkt dat de wettelijke normen niet overschreden worden. Wel is ter plaatse van de nieuwe Spoorboogweg sprake van een toename van de geluidbelasting en concentraties luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. Daar staat een verbetering van de leefkwaliteit bij de Maanweg tegen over.

Ten aanzien van de werkzaamheden tijdens de aanleg van de Spoorboogweg zijn de zorgen van de indiener van de zienswijze begrijpelijk. In de aanbesteding is dit een belangrijk criterium. Daarnaast is dit ook een belangrijk aandachtspunt in de Begeleidingscommissie Binckhorst. Daarnaast zullen ook in de individuele gesprekken met bedrijven aandachtspunten ten aanzien van hinder besproken kunnen worden.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

2. Als alternatief voor de heringerichte Regulusweg zal de huidige Melkwegstraat worden doorgetrokken naar de Maanweg en gaan fungeren als belangrijkste ontsluitingsroute van Binckhorst-Zuid. Ten aanzien van de plannen zoals geformuleerd in het Ontwerp Bestemmingsplan Rotterdamsebaan er een aantal punten dat KPN zorgen baart:

a. Gezien de functie van de verlengde Melkwegstraat en het verwachtte intensieve gebruik, vraagt KPN zich af of deze in huidige opzet wel van voldoende capaciteit zal zijn om in een goede ontsluiting van Binckhorst-Zuid te kunnen voorzien. Met name de bereikbaarheid van de parkeergelegenheid aan de Saturnusstraat (parkeergarage “TP11” en parkeergarage “TP5”, ruim 630 parkeerplaatsen) is voor KPN een grote zorg.

b. De bushalte die momenteel op de Saturnusstraat is gesitueerd, en intensief door KPNmedewerkers wordt gebruikt, is in de huidige planvorming op een tekening gelokaliseerd aan de nieuw te realiseren verlengde Melkwegstraat. Gezien de huidige, in de ogen van KPN beperkte, opzet van deze verlengde Melkwegstraat vraagt KPN zich af de bushalte zoals nu weergegeven geen grote ‘stoorzender’ zal zijn in de doorstroom van het verkeer op de verlengde Melkwegstraat. Zeker gezien het feit dat reizigers komende vanaf het Centrumgebied en het KPN-complex als bestemming hebben de verlengde Melkwegstraat zullen moeten oversteken.

Afhankelijkheid t.a.v. planrealisatie. In de planrealisatie zitten een groot aantal onzekerheden en afhankelijkheden (verhuizen ICC, invulling kavel AM/BAM) die van invloed zijn op de realisatie van de verlengde Melkwegstraat als alternatief voor de nieuwe invulling van de Regulusweg. KPN zou graag een garantie zien dat de werkzaamheden aan de Regulusweg en de afsluiting naar de Staturnusstraat niet eerder zullen starten dan dat de verlengde Melkwegstraat is gerealiseerd. Afsluiting/slechte doorgankelijkheid van de Regulusweg zonder dit alternatief maken het KPN complex zo goed als onbereikbaar en zoals eerder aangegeven is bereikbaarheid van het hoofdkantoor absoluut essentieel voor de continuïteit van KPN’s bedrijfsuitoefening en dienstverlening op deze locatie.

Reactie 2

a. Het profiel van de nieuwe Verlengde Melkwegstraat sluit aan op de gebiedsontsluitende functie. De aansluiting op de Maanweg is gedimensioneerd op de te verwachten hoeveelheid verkeer, zie ook de reactie bij 1.
b. In het ontwerp van de nieuwe Verlengde Melkwegstraat is een bushalte opgenomen. Daarmee is er op korte afstand een goed alternatief voor de te vervallen halte op de Saturnusstraat. Deze halte ligt in een haltekom buiten de rijbaan, danwel ter hoogte van de opstelstroken van de kruising. Daardoor is de hinder van een halterende bus voor het overige verkeer beperkt.
c. De Saturnusstraat wordt niet eerder afgesloten dan wanneer de Verlengde Melkwegstaat, al dan niet in definitieve vorm, beschikbaar is. De alternatieve route vanwege het afkoppelen van de Saturnusstraat van de Regulusweg wordt de Verlengde Melkwegstraat. De definitieve aanleg vindt plaats nadat de benodigde grond is verworven en nadat het Internationaal Strafhof en Eurojust zijn verhuisd. Deze organisaties gebruiken momenteel de locatie waarop de Verlengde Melkwegstraat is geprojecteerd als parkeerplaats.

Zienswijze 70 – Oceans Consultants BV

Er is een aantal zaken waar indiener van de zienswijze zich zorgen om maakt:

1. *Het bestemmingsplan is nog niet gereed. Indiener van de zienswijze weet dus niet wat definitief verwacht kan worden.*

Reactie 1

Het ontwerp-bestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen, wordt op basis van de ingebrachte zienswijzen gewijzigd op enkele punten. Deze wijzigingen zijn ook beschreven in het raadsvoorstel bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Echter, de wet schrijft voor dat er geen grote wijzigingen meer mogen plaats vinden in het ontwerp-bestemmingsplan zonder dat het opnieuw ter inzage heeft gelegen. Deze grote wijzigingen zijn dan ook niet doorgevoerd, het gaat om enkele kleine wijzigingen of optimalisaties. Dit ontwerp-bestemmingsplan geeft derhalve reeds een volledig beeld van wat de indiener van de zienswijze kan verwachten.

2. *Het uitvoeringsplan is nog niet gereed. De globale periode staan genoemd, maar wat te verwachten inzake de bereikbaarheid van ons kantoor?*

Reactie 2

De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.

In deel I “De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden” is een concept Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren. Uitgangspunt is dat alle bedrijven in de Binckhorst bereikbaar blijven tijdens de bouwperiode. Het uitgangspunt is daarnaast dat mogelijke hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.

3. *Tijdens de periode dat indiener van de zienswijze niet bereikbaar zijn, staat niet beschreven of en hoe gecompenseerd worden. Zoals:*

- *Indiener van de zienswijze zal zijn klantafspraken elders moeten laten plaatsvinden en daar gaan kosten mee gepaard.*
- *Tevens zijn als indiener van de zienswijze tijdens de verbouwing nauwelijks of niet toegankelijk voor nieuwe en bestaande klanten.*
- *Indiener van de zienswijze hebben wervingsactiviteiten dat elke week plaats vind. Het is niet helder of en hoe indiener van de zienswijzen gecompenseerd worden bij onvoldoende bereikbaarheid.*
- *Tenslotte is het kantoor voor (inclusief) personeel moeilijk of niet bereikbaar.*
- *Door het wijzigen in de leidingen kan indiener van de zienswijze verwachten dat wij geen nuts voorzieningen hebben.*
- *Tevens kan indiener van de zienswijze verwachten dat de telefoon of internet verbindingen kunnen uitvallen, wat niet kan, in verband met opgelegde deadline van de Belastingdienst of gemeentelijke organisaties. Omdat er boetes (bestuurlijke) aanhangen.*

Reactie 3

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 2. Daarnaast staat meer informatie over hinder en schade in deel I ‘Planschade en nadeelcompensatie’.

4. *Na de realisatie wordt het betaald parkeren. Eén van de grootste voordelen en reden voor indiener van de zienswijze om te vestigen in de Binck-Twins is de mogelijkheid om kosteloos te parkeren. indiener van de zienswijze heeft klanten buiten onze regio die een afstand afreizen voor adviesgesprekken. Als deze klanten naast de factuur tevens voor het parkeren moeten betalen, gaat dit ten koste van de service- en klantvriendelijkheidsgevoel bij deze klanten. Op den duur kunnen wij hen verliezen. Zowel voor het personeel als de klanten heeft het betaald parkeren consequenties. Daarbij is er ook niets bekend inzake het openbaar vervoer.*

Reactie 4

Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I ‘Parkeren in de Binckhorst’. In de omgeving van Binck-Twins blijft de hoeveelheid parkeerplaatsen langs de openbare straat nagenoeg gelijk aan de huidige situatie, er is zelfs een lichte toename. Langs de huidige ventweg zijn diverse parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Gezien de huidige parkeerdruk, de ontwikkelingen in de omgeving van de Binckhorst, de stedelijke/regionale en landelijke trend en de wens het gebied verder te ontwikkelen is het invoeren van een vorm van regulering van het parkeren vergunningsregeling op termijn nagenoeg onvermijdelijk. De invoering van betaald parkeren is in de plantoelichting benoemd als een van de instrumenten die de gemeente in kan zetten om de parkeersituatie in de Binckhorst op een aanvaardbaar niveau te kunnen houden. Hierover wordt echter nog geen besluit genomen met dit bestemmingsplan.

Wat betreft het openbaar vervoer zijn er in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan langs dit deel van de Binckhorstlaan geen aanpassingen in het netwerk voorzien.

5. *Indiener van de zienswijze verwacht door de komst van de tunnel verkeersopstoppingen ontstaan door het extra verkeer dat via de Binckhorstlaan geleidt wordt richting het centrum en vast komen bij het Centraal station tunnel.*

Reactie 5

Het ontwerp van de diverse aan te passen wegen is uitgebreid onderzocht met zowel statische als dynamische computersimulaties. De capaciteit van de aanwezige wegen en kruisingen is voldoende om het geprognosticeerde verkeer goed te kunnen verwerken. De route Lekstraat - Koningstunnel is nu en na aanleg van de Voorkeursvariant +300 van de Rotterdamsebaan in staat om het verkeersaanbod te verwerken. De route via de Spoorboogweg naar de Lekstraat en verder wordt in het ontwerp maar beperkt gefaciliteerd. Het verkeer op deze route heeft immers betere alternatieven via de Utrechtsebaan en het Schenk- of Prins Bernhardviaduct. Er zijn in het project Rotterdamsebaan dan ook geen maatregelen opgenomen gericht op de verkeersafwikkeling in of bij de Koningstunnel. Daarnaast is ook onderzocht of de aanwezige wegen en kruisingen ook een verdere groei van het verkeer (bijvoorbeeld in 2030) kan verwerken. Uit de uitgevoerde verkeersberekeningen blijkt dit het geval te zijn.

Zienswijze 71 – Köhler Beheer BV

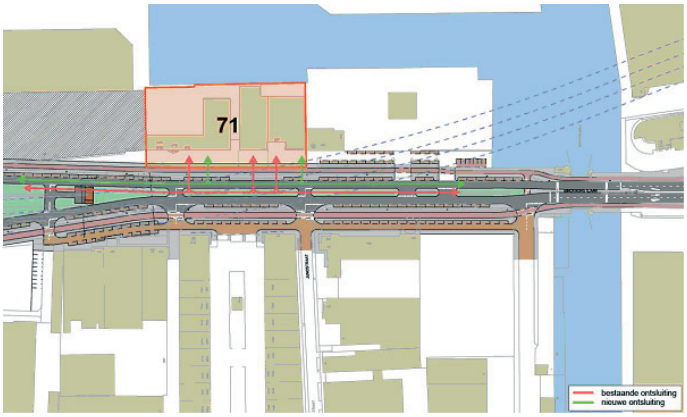
Deze zienswijze komt qua inhoud overeen met de door Köhler Autoverhuur ingediende zienswijze. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt dan ook verwezen naar de beantwoording van die zienswijze (34).

1. *Indiener is eigenaar en gebruiker van twee bedrijfspanden in het complex Binck-Twins. Deze bedrijfspanden zullen door de Rotterdamsebaan, in ieder geval tijdelijk, nauwelijks of niet meer bereikbaar zijn en na realisatie zullen de bedrijfspanden louter via een zogenaamde ventweg bereikbaar zijn. Hierdoor zal indiener financiële schade leiden als gevolg van waardevermindering van de panden. Daarnaast zal er schade worden geleden als gevolg van de ontkoppeling van de bedrijfspanden welke nodig zijn voor opslag van verhuurauto's ten behoeve van het gelieerde bedrijf 'Kohler Autoverhuur aan de overzijde (Binckhorstlaan 340-342).*

Reactie 1

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden".
De gemeente Den Haag hecht ook zeer aan een gezamenlijke aanpak van mogelijke knel- en aandachtspunten. Hiervoor is reeds de Begeleidingscommissie Binckhorst ingesteld. Daarnaast zal de gemeente Den Haag belanghebbenden in de Binckhorst tijdig informeren over de werkzaamheden, wegafsluitingen en/of omleidingsroutes. Het uitgangspunt is dat alle bedrijven gedurende de gehele bouwperiode goed bereikbaar blijven.
In de bouwfase waarin de Binckhorstlaan-zuid geheel wordt afgesloten zijn de genoemde percelen bereikbaar vanaf de Maanweg en het deel van de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan.

Voor de uiteindelijke ontsluiting van het perceel van indiener ten opzichte van de bestaande ontsluiting wordt verwezen naar onderstaande figuur.



Figuur: Bestaande en nieuwe ontsluiting

Voor zover indiener meent schade te lijden als gevolg van de werkzaamheden en/of het plan, wordt verwezen naar deel I "Planschade en nadeelcompensatie".

2. *Een bereikbaarheidsplan ontbreekt waarin de overlast voor de zittende bedrijven zoveel mogelijk wordt beperkt. Voor wat betreft de bereikbaarheid tijdens de uitvoerende werkzaamheden is altijd door de gemeente beloofd dat er voor alle zittende bedrijven naar een goede oplossing zal worden gezocht. Tijdens de laatste informatieavond is aan de ondernemers een Bereikbaarheidsplan in het vooruitzicht gesteld. Dit Bereikbaarheidsplan is nog niet gereed. Het is voor Köhler onacceptabel dat besluitvorming over het bestemmingsplan plaatsvindt voordat het Bereikbaarheidsplan gereed is.*

Reactie 2

In deel I "De bereikbaarheid van de Binkhorst tijdens de werkzaamheden" is dit Bereikbaarheidsplan opgenomen. In overleg met de Begeleidingscommissie Binckhorst zal dit Bereikbaarheidsplan nog geoptimaliseerd worden in de komende maanden/jaren.

Zienswijze 72 – Merin BV

1. *De ontsluiting van het gebied verbetert met de Rotterdamsebaan en ook de ontsluiting rondom de Binckhorslaan 131 met een parallelstructuur is een positieve ontwikkeling. Voor de herontwikkeling naar studentenwoningen is tevens een goede bereikbaarheid voor fietsers van belang. In het voorlopig ontwerp van 11 juni 2013 is te zien dat een fietspad is opgenomen aan de voorzijde van de Binckhorst Tower. Indien de ontsluiting wordt uitgevoerd zoals opgenomen in het voorlopig ontwerp, zal de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan een verbetering opleveren voor de bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied.*

Reactie 1
Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen. De conclusies worden gedeeld.

2. *Met de ontwikkeling van de Binckhorst Tower worden tussen de 136 en 172 studentenkamers ontwikkeld. In plaats van kantoren, komen hier dus geluidsgevoelige objecten. In het geluidonderzoek van Oranjewoud zijn deze geluidsgevoelige objecten, mede gezien de status van de herontwikkeling van de Binckhorst Tower, niet meegenomen. Ten behoeve van de ontwikkeling van de studentenwoningen is recentelijk door moBius consult een geluidonderzoek uitgevoerd. In dit geluidonderzoek is de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan niet meegenomen. Op basis van dit onderzoek blijkt dat de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder op een beperkt aantal punten wordt overschreden of bijna wordt overschreden. Op de locaties waar op basis van dit onderzoek een overschrijding plaatsvindt, zullen geen geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd. Wanneer op basis van de Rotterdamsebaan op meer punten de grenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden, dan zullen maatregelen nodig zijn. Op dit moment is niet duidelijk of de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan zal leiden tot een hogere geluidsbelasting. Graag wil ik u verzoeken om te bepalen of de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan zal leiden tot een hogere geluidsbelasting op de gevels van de Binckhorstlaan 131. Indien sprake is van een toename van de geluidsbelasting dat zorgt voor overschrijding van de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder, bestaat de mogelijkheid om geluidsmaatregelen aan de bron (zoals stil(ler) asfalt of rijsnelheid) of overdracht (zoals geluidschermen) mee te nemen in de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan. Bovendien bestaat de mogelijkheid dat de herontwikkeling van de Binckhorstlaan 131 eerder planologisch mogelijk is gemaakt dan de Rotterdamsebaan, waardoor de studentenwoningen planologisch aangemerkt kunnen worden als geluidsgevoelige objecten waar rekening gehouden dient te worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan.*

Reactie 2
De transformatie van kantoor naar studentenwoningen is in dit bestemmingsplan niet meegenomen. Deze ontwikkeling is derhalve ook niet onderzocht in het MER en het ontwerp-bestemmingsplan. Ten aanzien van de geluidbelasting op de Rotterdamsebaan in de Binckhorst kan wel aangegeven worden dat de geluidbelasting netto daalt, ondanks de toename van het verkeer. Deze afname is het gevolg van het toepassen van stil asfalt op de Rotterdamsebaan. De locatie ligt op een dermate afstand van de tunnelmond dat er geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden in 2019.
De Rotterdamsebaan wordt middels de vaststelling van dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt. De vaststelling van dit bestemmingsplan vindt eerder plaats dan het mogelijk maken van de transformatie van kantoren naar studentenwoningen. Geadviseerd wordt om in het geluidonderzoek ten behoeve van de planologische procedure voor deze transformatie de Rotterdamsebaan als referentiesituatie te hanteren.

3. *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. Het transport van gevaarlijke stoffen, in het bijzonder de brandbare gassen, zullen naar verwachting niet meer over de Binckhorstlaan gaan rijden, maar via de nieuwe Spoorboogweg. Daarnaast hebben de voorgenomen lokale verleggingen van de hogedruk aardgasleidingen geen invloed op het plaatsgebonden risico. Ook in de toekomstige situatie is er geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontour voor beide leidingen. Dit betekent dat de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan een positieve ontwikkeling is met betrekking tot de herontwikkeling naar studentenwoningen.*

Reactie 3
Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen. De conclusies worden gedeeld.

4. *De Binckhorst Tower is gelegen binnen de milieuzone van het voorgelegen tankstation. Aan Merin B.V. is door de gemeente voor de herontwikkeling het uitgangspunt meegegeven dat bij de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan het tankstation verwijderd zou worden. In de toelichting, noch in het milieueffectrapport, is iets terug te vinden over het verwijderen van dit tankstation. Binnen de bestemming 'Verkeer' is een tankstation niet toegestaan, maar op basis van het overgangsrecht kan deze hier blijven bestaan. Ten behoeve van de rechtszekerheid wil indiener van de zienswijze vragen in kaart te brengen welke objecten geamoveerd worden en waar dien ten gevolge geen rekening mee gehouden hoeft te worden, en dan specifiek met betrekking tot de milieuzonering van het voorgelegen tankstation.*

Reactie 4
Op grond van het bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid, onherroepelijk 28 november 2012 is het voorgelegen tankstation reeds wegbestemd en onder het overgangsrecht geplaatst.

Met het bestemmingsplan Rotterdamsebaan wordt het tankstation direct wegbestemd. De huurovereenkomst met de exploitant van het tankstation is inmiddels opgezegd.

Zienswijze 73 – Provincie Zuid-Holland

1. *De planregels zijn op een aantal punten in strijd met het detailhandelsbeleid zoals opgenomen in de Verordening Ruimte. Verzocht wordt om de volgende punten te schrappen of aan te passen overeenkomstig de Verordening Ruimte:*

a. *In artikel 1 onder de begripsomschrijvingen 1.9: Schrappen van de detailhandel bij een ambachtelijk bedrijf: laatste deel van de omschrijving vanaf 'waaronder tot en met ambacht, wegens strijd met Verordening Ruimte (VR) artikel 9, lid 2.f,*

b. *1.96: indien het nieuwe vestigingen betreft a en b schrappen (wegens strijd met VR art 9, lid 5), c schrappen (wegens strijd met VR art 9.lid 2.d), d alles behalve "tenten" schrappen (wegens strijd met VR art 9,Jid2 d) en in f het woord "zoals" schrappen; indien het reeds gevestigde bedrijven betreft dienen deze een maatbestemming conform een van de categorieën uit VR art 9.lid 2a, b , c of d te krijgen;*

c. *Bij artikel 5: toevoegen onze regeling voor nevenassortimenten (VR art 9,lid 3); In artikel 22.1.2.d; schrappen zinsdeel "uitgezonderd" tot en met "beroep".*

Reactie 1

Ad a

In artikel 9 lid 1 van de VR staat: Een bestemmingsplan voor gronden die zijn gelegen buiten de bestaande winkelconcentraties in de centra steden, dorpen en wijken of nieuwe wijkgebonden winkelcentra, wijst geen bestemmingen aan die nieuwe detailhandel mogelijk maken. Aangezien het blijkens de VR om nieuwe detailhandel gaat ,is het van belang om te zien wat er op grond van het huidig bestemmingsplan mogelijk is zodat kan worden bepaald of het bestemmingsplan Rotterdamsebaan voorziet in nieuwe detailhandel.

Detailhandel bij een ambachtelijk bedrijf heeft niet de bestemming detailhandel maar de bestemming bedrijf. In VR is overigens geen definitie opgenomen voor een bedrijf. Verder blijkt uit het bestemmingsplan Binckhorst 1989 dat de vloeroppervlakte van de bij een bedrijf behorende verkoopruimte ten behoeve van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, bewerkt of hersteld niet meer dan 80 m² mag bedragen.

Er is in dit bestemmingsplan geen sprake van nieuwe detailhandel en bovendien is er sprake van een verworven planologisch recht binnen de bestemming bedrijf op basis van het bestemmingsplan Binckhorst 1989. Van strijdigheid met de VR is naar onze mening geen sprake. Voor de volledigheid zal in de gebruiksregels deze vorm van detailhandel conform Binckhorst 1989 worden beperkt tot 80 m²

Voorstel

In artikel 5 lid 4 wordt de volgende zin onder 'd' toegevoegd "de vloeroppervlakte van de bij een bedrijf behorende verkoopruimte ten behoeve van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, bewerkt of hersteld mag niet meer bedragen dan 80 m²"

Ad b

Ook hier is van belang om vast te stellen dat er geen sprake is van nieuwe detailhandel. Dit onderscheid is van belang aangezien naast de in VR geformuleerde (perifere) detailhandel er detailhandel in volumineuze goederen is toegestaan op grond van het bestemmingsplan Binckhorst 1989. Er zijn immers verworven planologische rechten binnen de bestemming bedrijf. Volgens het bestemmingsplan Binckhorst 1989 wordt onder volumineuze goederen verstaan: detailhandel in auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, grove bouwmaterialen, machinerieën ten behoeve van bedrijven en landbouwwerktuigen en machines.

Deze definitie is enger dan de definitie die door de Provincie wordt gehanteerd waar het gaat om perifere detailhandel.

Om aan de zienswijze tegemoet te komen zal de definitiebepaling in artikel 1.96 worden geschrapt. in artikel 5 lid 4 van de planregels zal perifere detailhandel bovendien worden beperkt tot datgene wat nu reeds in het bestemmingsplan Binckhorst 1989 is toegestaan. Dit betekent dat dit bestemmingsplan geen nieuwe detailhandel mogelijk maakt. Zo worden er bijvoorbeeld binnen de bestemming bedrijf geen nieuwe (perifere) detailhandel zoals tuincentra en bouwmarkten e.d. toegestaan. Uitsluitend bestaande (volumineuze) detailhandel zoals verwoord in artikel 5 lid 4 en conform het bestemmingsplan Binckhorst 1989.

Voorstel

In artikel 5 lid 4 wordt de volgende zin onder 'e' toegevoegd: " van de in artikel 5 lid 1 onder b genoemde perifere detailhandel is uitsluitend toegestaan: detailhandel in auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, grove bouwmaterialen, machinerieën ten behoeve van bedrijven en landbouwwerktuigen en machines tot een maximum van 2.000 m²."

Afwijking van het voorgaande lid is uitsluitend mogelijk indien er een distributieplanologisch onderzoek is uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen sprake is van ontwrichting van de detailhandelstructuur en nadat ter zake advies is ingewonnen bij het Regionaal Economisch Overleg (REO).

Ad c

De regeling over het nevenassortiment wordt conform artikel 9 lid 3 VR overgenomen

Voorstel

In artikel 5 lid 4 wordt de volgende zin onder 'f' toegevoegd.

1. Voor zover het gebruik van de gronden betrekking heeft op detailhandel worden er regels gesteld aan nevenassortimenten. De oppervlakte van deze winkelvoorzieningen mag voor een deel voor de verkoop van nevenassortiment worden gebruikt indien:

a. Het nevenassortiment past bij het hoofdassortiment;

b. Het nevenassortimentsdeel neemt niet meer ruimte in beslag dan 20% van het netto verkoopvloeroppervlak;

c. Uit distributieplanologisch onderzoek blijkt dat er geen sprake is van ontwrichting van de detailhandelstructuur.

2. *In onze vooroverlegreactie is verzocht om de kanteldijken te bestemmen als regionale waterkering, klasse 3. De kanteldijken worden wel beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan maar staan niet op de planverbeelding. Het gaat hier zowel om kruisingen met waterkeringen langs de Vliet als in Ypenburg. In overleg met het Hoogheemraadschap van Deifland kan worden nagegaan over welke lengte en breedte de grond ter hoogte van*

deze toekomstige kanteldijken moet worden bestemd. Vervolgens zullen deze kanteldijken worden opgenomen op de kaart behorend bij de Waterverordening Zuid-Holland en de Verordening Ruimte.

Reactie 2
De kanteldijken zullen worden opgenomen op de digitale verbeelding (plankaart).

Voorstel:
De kanteldijken opnemen op de digitale verbeelding (plankaart).

3. *Binnen het plangebied liggen twee gezoneerde industrieterreinen, Binckhorst-Noord en Binckhorst-Zuid die nog steeds bestaan. Op pag. 73 van de Toelichting staat: "In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen aanwezig waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd" Echter, de geplande weg doorkruist Binckhorst-Noord maar mogelijk ook Binckhorst-Zuid. De grenzen van de geluidzones dienen te worden aangegeven op de plankaart en in de toelichting dient melding te worden gemaakt van de aanwezigheid van 2 geluidzones in het plangebied en de consequenties daarvan.*

Reactie 3
In de toelichting zal in hoofdstuk 4.6.1 melding worden gemaakt van de aanwezigheid van twee geluidscontouren. De omissie zal worden hersteld en de geluidscontour zal worden opgenomen in de regels (Algemene aanduidingsregels, geluidszone – industrie)

Voorstel
In de toelichting zal in hoofdstuk 4.6.1 melding worden gemaakt van de aanwezigheid van twee geluidscontouren.

De geluidszonering zal op de digitale verbeelding van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan worden opgenomen en worden opgenomen in de regels (Algemene aanduidingsregels, geluidszone – industrie)

4. *Voor het realiseren van een kruising met onze vaarweg (plan en uitvoering) is ontheffing nodig op basis van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland. De aanvraag zullen wij toetsen aan de instandhouding, de bruikbaarheid en de beschikbaarheid van de vaarweg voor het scheepvaartverkeer. Hij moet dus voldoen aan de eisen van de provincie als vaarwegbeheerder. Daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld eisen van het minimale vaarwegprofiel en voorwaarden om de oeverconstructies in stand te houden. De opdrachtgever dient hiervoor tijdig vooraf met de vaarwegbeheerder in overleg te treden.*

Reactie 4
In het kader van de ontheffing van de Vaarwegenverordening zal spoedig contact op worden genomen met de provincie Zuid-Holland.

5. *Naast de toestemming/ontheffing op grond van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland, die de provincie afgeeft (met voorschriften) voor de eindsituatie van de tunnel, zal gedurende de diverse bouwfasen onder/in het Rijn-Schiekanaal (afhankelijk van de bouwmethode) stremmingen van scheepvaart nodig zijn of werkmaterieel in het vaarwater aanwezig zijn. Alles wat inbreuk maakt op veilige scheepvaart op het Rijn-Schiekanaal en inbreuk maakt op de instandhouding van de vaarweg en de oever, is in principe veboden, maar de mogelijkheid van ontheffing hiervoor wordt geboden. Wordt de tunnel diep onder de vaarweg geboord bijvoorbeeld, dan vallen al een flink deel van de aandachtpunten weg. Kortom: de provincie als vaarwegbeheerder kijkt zeker mee met dit project*

Reactie 5
Deze reactie wordt ter kennisname aangenomen. Er zal blijvend overleg worden gevoerd met de provincie. Onder meer omtrent dit punt.

Zienswijze 74 – Mevr. M.J.M. Peters

Deze zienswijze komt qua inhoud geheel overeen met zienswijze 17, derhalve wordt voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de beantwoording aldaar.

Zienswijze 75 – Aberdeen Asset Management Deutschland AG

Aberdeen is de eigenaar van het perceel Maanplein 110 waarop een bedrijfspand gevestigd is.

1. *Het plan voor de Rotterdamsebaan in de huidige opzet zal weliswaar een positief nettoresultaat kunnen hebben voor wat betreft de bereikbaarheid van de Centrale Zone als geheel, dit laat onverlet dat het resultaat per kerngebied – en voor de Binckhorst in het bijzonder – negatief kan zijn. Het beoogde tunneldeel dat tussen Vlietzone en Binckhorst komt te liggen heeft tot gevolg dat een belangrijk gedeelte van de Binckhorst wordt 'afgesneden' van de verkeersader Rotterdamsebaan. Het gebied tussen de Zonweg en Maanweg boet in aan bereikbaarheid. Dit effect wordt verder versterkt door het afsluiten van de Saturnusstraat en de afslagen Zonweg en Wegastraat. Ter ontsluiting van de Binckhorst voorziet het plan in een nieuwe ontsluitingsweg die bestaat uit een verlenging van de Melkwegstraat. De huidige opzet van deze ontsluiting is naar het idee van Aberdeen te minimalistisch. Aangezien de ontsluitingsweg de toekomstige hoofdaansluiting op de snelweg vormt, strookt de beoogde capaciteit van deze ontsluiting hier naar het idee van Aberdeen onvoldoende mee. Aberdeen stelt voor dat het wellicht mogelijk is de bereikbaarheid van de Binckhorst te vergroten door:*
   - *Te voorzien in een directere aansluiting op de Rotterdamsebaan (bijvoorbeeld een afslag ter hoogte van de Wegastraat);*
   - *De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg te herstellen; en*
   - *De capaciteit van de nieuwe ontsluitingsweg te vergroten.*

Reactie 1

In het voorgaande planproces is een aantal stappen gezet waarin uiteindelijk de voorkeursvariant bepaald is. Daarbij is vastgelegd dat de tunnel voorbij de Zonweg eindigt. Tussen de tunnelmond en de Mercuriusweg is onvoldoende ruimte voor een helling en een aansluiting op de Wegastraat.

Voor de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst in de situatie na de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I "De nieuwe verkeersstructuur in de Binckhorst" en onderstaande figuur ten aanzien van de percelen van indiener.



Figuur Bestaande en nieuwe ontsluiting

De Saturnusstraat heeft in het ontwerp geen aansluiting meer op de Regulusweg. In de bestaande situatie sluit de Saturnusstraat relatief dicht aan bij de kruising Maanweg-Regulusweg. Het handhaven van deze aansluiting heeft in de toekomstige situatie, met de Regulusweg/ Spoorweg als stedelijke hoofdroute, daardoor een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de Binckhorst. Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg goed te kunnen reguleren is de Verlengde Melkweg geïntroduceerd. De aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg kan daardoor komen te vervallen. Met de herverdeling van het bestemmingsverkeer wordt bereikt dat de verkeerstromen in Binckhorst-zuid veranderen en de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. Met de aangepaste ontsluitingsstructuur verbetert gelijktijdig de bereikbaarheid van de bedrijven in Binckhorst-zuid (Binckhorsthavengebied), omdat een groot deel van de Maanweg veel minder druk bereden wordt.

In de huidige situatie rijdt het doorgaande verkeer (tussen centrumring en A12) merendeels via de Maanweg en het bestemmingsverkeer (tussen kantoren en A12) merendeels via de Regulusweg. Beide takken van de kruising zijn ongeveer even zwaar belast. Met de realisatie van de Rotterdamsebaan maakt het doorgaande verkeer (centrumring - A12) gebruik van de Regulusweg-Spoorboogweg. Het bestemmingsverkeer naar de kantoren rijdt in de nieuwe situatie via de tak van de Maanweg naar de Verlengde Melkwegstraat.

Gevolgen van een volledige aansluiting op de Regulusweg

Afgezien van de gewenste regulering van de verkeerstromen heeft afslaand verkeer een negatieve invloed op de doorstroming van het doorgaande verkeer op de stedelijke hoofdroute. Het risico bestaat dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) vastloopt.

Bij de kruising Saturnusstraat kan onvoldoende opstelruimte worden gecreëerd om het bestemmingsverkeer af te laten slaan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een geregelde kruising is onmogelijk gelet op de afstand tot de kruising Maanweg-Regulusweg. Kortom een volledige aansluiting belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer en verslechtert de situatie voor het bestemmingsverkeer in de Binckhorst.

Gevolgen van een halve aansluiting op de Regulusweg

Met een ‘halve’ aansluiting wordt hier bedoeld een aansluiting van de Saturnusstraat met een rechts-in/rechts-uit op de Regulusweg. Een dergelijke aansluiting zorg voor een zware extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg door de werknemers/bezoekers van de kantoren/bedrijven in het Binckhorsthavengebied. Een ‘halve’ aansluiting belemmert de doorstroming naar de A12.

De manier waarop deze wegenstructuur functioneert, is dus zowel gericht op de tijdelijke situatie waarbij de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, als de uiteindelijke situatie na realisatie van de Rotterdamsebaan.

Door de Verlengde Melkwegstraat ontstaat er een nieuwe route van en naar het omliggende wegennet. Tegenover het doodlopend maken van de Saturnusstraat staat echter dat er een betere verkeersafwikkeling op de Regulusweg en de kruising daarvan met de Maanweg wordt bereikt. Bovendien ontstaat via de Regulusweg-Spoorboogweg een betere verbinding met het centrum van Den Haag. Ook zal de bereikbaarheid van de Saturnusstraat vanuit de Maanweg (bijvoorbeeld vanuit Rijswijk) door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat toenemen. Mocht indiener van de zienswijze desalniettemin van mening zijn schade te lijden als gevolg van de gewijzigde rijroutes dan kan een verzoek om planschade dan wel nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor deel I “Planschade en nadeelcompensatie”.

Het profiel van de nieuwe Verlengde Melkwegstraat sluit aan op de gebiedsontsluitende functie. De aansluiting op de Maanweg is gedimensioneerd op de te verwachten hoeveelheid verkeer.

2. *Het plan voorziet niet in een ‘ruimtelijke’ bijdrage voor de omgeving van het Maanplein, zo zijn er geen groenvoorzieningen opgenomen en verdwijnen de openbare parkeerplaatsen aan de Regulusweg. Deze parkeerplaatsen worden thans gebruikt door koeriers en taxi’s en zijn daarmee van groot belang voor de logistieke situatie van het bedrijfspand en omringende bedrijven. Het verdwijnen van deze parkeerplaatsen zal dan ook niet alleen leiden tot een waardedaling van de omringde bedrijfspanden, maar zal bovendien leiden tot logistieke problemen voor Aberdeen en omringende bedrijven in brede zin. Niet alleen zullen koeriers en taxi’s het bedrijfspand moeilijker kunnen bereiken, bovendien is een verhoogd gebruik van de openbare weg, door bijvoorbeeld laad en los activiteiten, te verwachten.*

Reactie 2

Binnen de beperkte ruimte in het profiel van de Spoorboogweg en Regulusweg is gezocht naar een zo groen mogelijke inrichting. Aan de spoorzijde van de Regulusweg en Spoorboogweg is een continue bomenrij opgenomen die waar mogelijk aan de overzijde wordt aangevuld met een onderbroken bomenrij. In de directe omgeving van het Maanplein heeft de verkeersfunctie zoveel ruimte nodig dat deze bomenrijen pas na het gebouw de Haagse Arc kunnen worden ingezet. Tot voorbij de Saturnusstraat zijn aan beide zijden bomen voorzien.

Laden en lossen dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden. Gezien het doorstromingsprofiel van de Regulusweg zijn parkeerplaatsen en/of laad- en losvoorzieningen direct langs deze route ongewenst. Voor bestaande situaties worden in overleg oplossingen uitgewerkt. Via de Verlengde Melkwegstraat ontstaan er meer mogelijkheden om het gebied te bereiken en het laden en lossen elders te laten plaatsvinden.
De bestaande parkeerplaatsen aan de Maanweg blijven gehandhaafd zodat in de nabijheid van het pand van indiener ook voldoende openbare parkeerplaatsen aanwezig blijven.

3. *Het 'doorgaand' maken van de Regulusweg heeft tot gevolg dat de in- en uitrit van de parkeergarage van het bedrijfspand dienen te verdwijnen dan wel anders ingericht dienen te worden. Het spreekt voor zich dat zonder ingrijpende wijzigingen (en de daarmee gepaard gaande kosten) zowel de bereikbaarheid als de gebruikswaarde van het bedrijfspand drastisch beperkt worden. Het 'verdwijnen' van de in- en uitrit van de garage is voor Aberdeen dan ook niet acceptabel. Aberdeen stelt dan ook voor om het plan zodanig aan te passen dat het niveau van bereikbaarheid van het bedrijfspand behouden blijft door in ieder geval:*
   - *De aansluiting van de parkeergarage met de Regulusweg te herstellen, dan wel in een andere oplossing te voorzien die ten soartzt in- en uitgaand verkeer voorkomst); en*
   - *De parkeerplaatsen aan de Regulusweg te laten bestaan, althans te voorzien in parkeergelegenheid die zich ten minste binnen de huidige actieradius bevindt.*

Reactie 3
In overleg met de eigenaar/gebruiker van het complex wordt bezien hoe het in- en uitrijden van de garage via de Saturnusstraat kan plaats vinden, waarna de inrichting in het Definitief Ontwerp kan worden vastgelegd. Omdat de Regulusweg onderdeel uit gaat maken van de stedelijke hoofdroute Regulusweg-Spoorboogweg worden de huidige langsparkeerplaatsen vanwege het benodigde ruimtebeslag en vanwege de verkeersveiligheid en doorstroomfunctie van de route opgeheven.

Voor de aanpak van het verlies aan parkeerplaatsen in de Binckhorst door de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt verwezen naar Deel I 'Parkeren in de Binckhorst'.

Ten behoeve van het bedrijfspand aan Maanweg 110 voorzien de bij het pand behorende parkeergarages in voldoende capaciteit. Het verlies aan openbare parkeerplaatsen beperkt indiener daarom niet in de exploitatiemogelijkheden van haar pand.

Zienswijze 76 - JOVI Investments Business & Events II BV

Deze zienswijze is buiten de termijn verzonden en binnengekomen en is derhalve niet ontvankelijkheid.

BIJLAGE 1

LIJST VAN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

Ingediende zienswijzen bij de gemeente Den Haag en Leidschendam-Voorburg

Met de RA nummer zijn de zienswijzen binnen gekomen in Den Haag aangeduid. Met LDV de zienswijzen bij Leidschendam-Voorburg. Waar zienswijzen waar beide gemeenten genoemd staan, betreft het gelijkluidende zienswijzen.

Nr.	Kenmerk	Naam
1	RA 451	Vereniging Park Hoornwijck
2	RA341	HTM
3	RA342	Dhr. J. Kruyswijk en mevr. A.M. Kruyswijk - v.d. Heijden
4	RA344	Dhr./mevr. A.H.A.M. Meijer-Hogenboom
5	RA345	Dhr. /mevr. M. Faber
6	RA346	Mevr. M. Sikkens
7	RA347	Dhr. E. de Jong
8	RA354 / LDV-1	Anoniem
9	RA355	Mevr. S. Ozir
10	RA360	Mevr. L. Nijdam
11	RA361	Dhr./mevr. P.A. van der Horst
12	RA362	Anoniem
13	RA365 / LDV-3	Hoogheemraadschap Delfland
14	RA366	Dhr. M.A.J. Smitsloo
15	RA367	Dhr. K. Van Ameijde BV
16	RA368	Mevr. N. van Ameijde-Van der Kooij en dhr. K. van Ameijde
17	LDV - 2	Mevr. A. Knuttel
18	RA 379	Auto Haagstad BV
19	RA 380	Pontmeyer
20	RA 381	Mc Donald's Nederland BV.
21	RA 382	Solon advocaten
22	RA 383	Stichting Bewonersorganisatie Archipel en Willemspark
23	RA 384	Dhr./mevr. P.A.W. Verhoeven
24	RA 385	Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh
25	RA 386	Watersportvereniging De Vlietstreek
26	RA 387	Familiepark Drievliet
27	RA 388	Bewonersplatform Ypenburg
28	RA 389	Binckubator
29	RA 390	Tennet TSO b.v.
30	RA 391	Koninklijke BAM Groep n.v.
31	RA 392	TLN, EVO en VNO-NCW
32	RA 393	Autobinck Vastgoed Nederland BV
33	EA 395	Fietsersbond Haagse regio
34	RA 396	Köhler Autoverhuur BV
35	RA 397	Dhr. J.C. Verboon
36	RA 398	Contentus BV
37	RA 399	B. Kerkhof & Zn. BV en Autoschadebedrijf van Vreden Binckhorst b.v.
38	RA 400	Stichting Meyvliet en buitenplaatsen
39	RA 401	Dyckerhoff Basal Betonmortel BV
40	RA 402	Verffabriek H. de Vos & Zn BV

Nr.	Kenmerk	Naam
41	RA 403	Locatie Marketing en Management Company BV
42	RA 432	Haags Milieucentrum
43	RA 433	Dhr. T.M. Klapwijk en mevr. J. Klapwijk-Noort
44	RA 434	Spuigroep b.v., Spuigroep Vastgoed b.v., Europcarverhuur b.v. Achilles Brandstoffen Maatschappij b.v., Achilles Autolease b.v. en Boedelbak aanhangwagen verhuur b.v.
45	RA 435	Dhr. P.H.J. van der Heem
46	RA 436 / LDV-9	BEO Vastgoed Warmond BV
47	RA 437	Multi Energy b.v., Markeur Beheer b.v., Markeur Holding b.v., Multirent b.v., Het Motorhuis, Het autoschadehuis b.v.
48	RA 438	Meeuwisse Nederland BV
49	RA 439	Albema BV
50	RA 440	Boele & Van Eesteren BV
51	RA 441	Moerkerk Zandstra BV
52	RA 442	Expoplus BV.
53	RA 443	Dhr. R.P. Rietveld
54	RA 444	Letterop Reclamemakers BV
55	RA 445	Renpart Vastgoed Holding NV
56	LDV-4	Bewonerskring Park Leeuwenbergh
57	RA 446	Maarseveen Bedrijfskleding & Producten BV
58	RA 447	Maxy Nederland BV
59	RA 448	Bedrijvenvereniging Laakhaven en Binckhorst
60	RA 449 / LDV-5	Vereniging Houdt Vlietrand Groen
61	RA 450	Dhr. M.W.J. Frima
62	RA 335	Anoniem
63	RA 452	Immorand BV
64	RA 453	Dhr. J.C.M. Waldschmit, C. Waldschmit en H.J.L. Waldschmit BV
65	RA 454 / LDV-8	Mevr. A. Douwes
66	RA 455 / LDV-7	Stadsgewest Haaglanden
67	RA 456	Vestam Den Haag BV
68	RA 457	Bouwbedrijf Breumelhof BV.
69	RA 458	KPN NV
70	RA 459	Ocean Consultants BV
71	RA 460	Köhler Beheer BV
72	RA 461	Merin BV
73	LDV-6	M.J.M. Peters
74	RA 475 / LDV-10	Provincie Zuid-Holland
75	RA 489	Aberdeen Asset Management Deutschland AG
76	RA 609	JOVI Investments Business & Events Company II BV

Ingediende zienswijzen bij de gemeente Rijswijk

Er zijn bij de gemeente Rijswijk geen zienswijzen binnengekomen.

BIJLAGE II

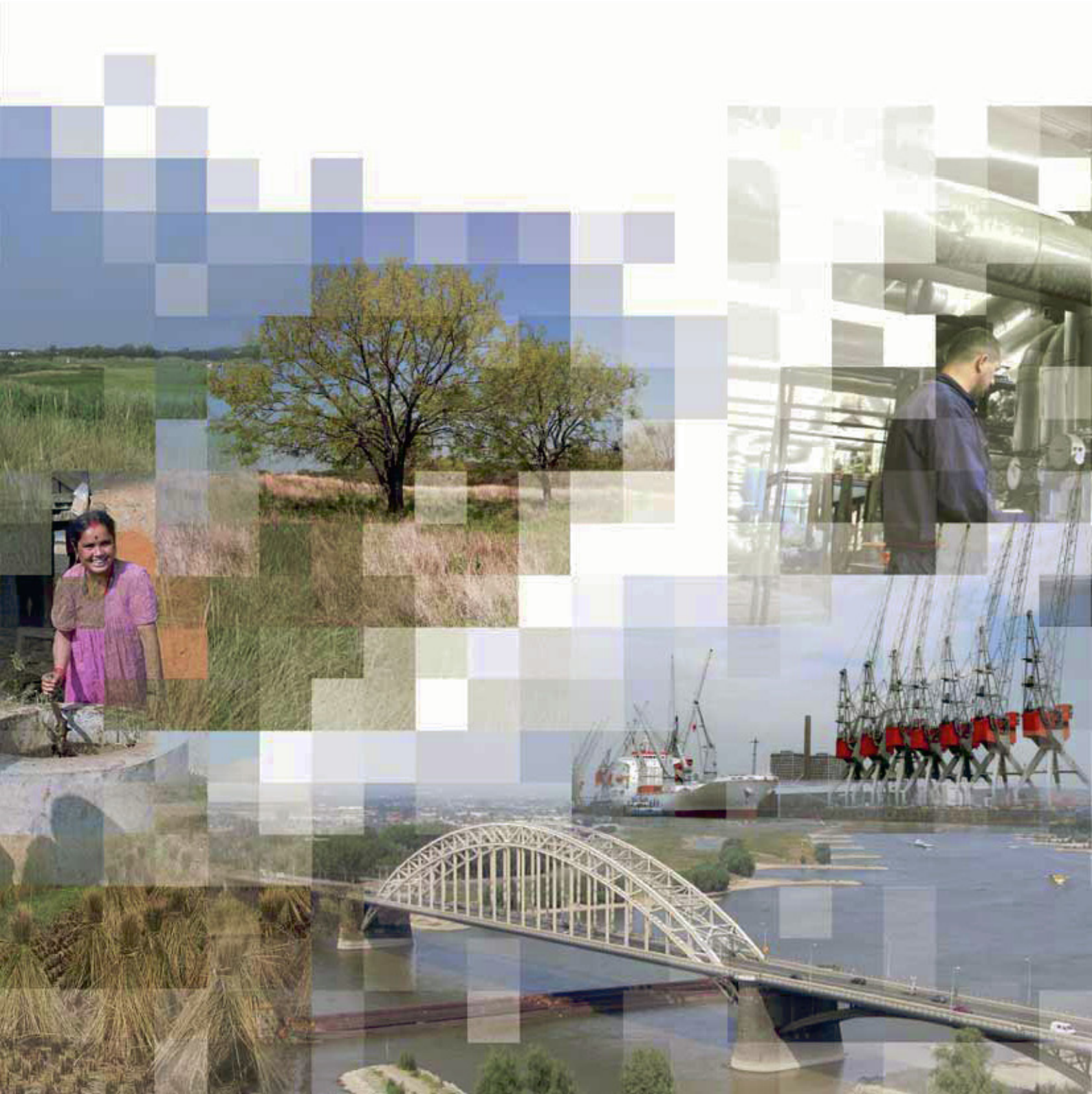
TOETSINGSADVIES COMMISSIE M.E.R.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rotterdamsebaan te Den Haag

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 september 2013 / rapportnummer 2675-104



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A13 en de Centrale Zone van Den Haag. De weg loopt door de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. De Rotterdamsebaan kan ingedeeld worden in vier deeltracés:

- Aansluiting knooppunt Ypenburg;
- Inpassing in de Vlietzone;
- Boortunnelgedeelte;
- Aansluiting op de centrumring in de Binckhorst.

Om de Rotterdamse baan mogelijk te maken zijn nieuwe bestemmingsplannen nodig. Om de besluitvorming hierover door de gemeenteraden van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg te ondersteunen wordt is een nieuw milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Voortraject

De planvorming van de Rotterdamsebaan (ook bekend als Trekvliettracé) startte in 1990. Sindsdien zijn veel mogelijke (tracé)alternatieven en varianten voor de Rotterdamse Baan onderzocht en is een voorkeur uitgesproken voor het tracé 'de Noordelijke boortunnel'. Voor de wijziging van het bestemmingsplan is destijds een MER opgesteld dat ook door de Commissie[1] is getoetst.[2] Het 'Trechteringsdocument Rotterdamsebaan' geeft een goed overzicht van deze geschiedenis.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')[3] zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER (en de aanvulling tezamen).

De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over de bestemmingsplannen waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Het MER geeft een uitgebreid en compleet beeld van de milieugevolgen van de Rotterdamse Baan. Daaruit blijkt dat er na de realisatie van de Rotterdamse Baan nog steeds knelpunten blijven bestaan voor de leefomgeving maar dat deze knelpunten met mitigerende maatregelen, zoals stil asfalt grotendeels opgelost kunnen worden. In de toekomst kan de verkeersontwikkeling mogelijk leiden tot nieuwe knelpunten. In hoofdstuk 2 geeft de Commissie hiervoor enkele aanbevelingen.

---

1 De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en stukken zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl .

2 Zie projectnummer 1574 op www.commissiemer.nl .

3 De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl .

2. Aandachtspunten voor het vervolgtraject

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

2.1 Verwachte zettingen boortunnel

In het MER worden de risico's voor zettingen in kaart gebracht en wordt de bandbreedte van zettingen bij de aanleg van de boortunnel beschreven. In het MER wordt geconcludeerd dat de tunnel wordt uitgevoerd in een diepliggende, dichte zandlaag en dat er daardoor geringe problemen te verwachten zijn. De initiatiefnemer verwacht dat de theoretische berekende mogelijke zettingen in de praktijk lager uit zullen vallen. Daarnaast zijn mitigerende maatregelen aangegeven die het risico op zettingen verder kunnen beperken.

Er lijkt echter geen rekening gehouden te zijn met een kleilaag van ongeveer 5 meter dikte die tijdens het dalen en het stijgen van de boortunnel gepasseerd moet worden. Een dergelijke doorsnijding geeft meer risico's voor extra zakkingen door het verschil in afbouw van het zand en de klei in een zogenaamd "mixed-front". Daarbij kan mogelijk een relatief groter volume zand dan klei wordt afgevoerd, bijvoorbeeld door verkleving van de klei op de snijmiddelen van de boormachine. Dit zou extra zakking van de kleilaag en de erboven op palen in het zand gefundeerde kadewand kunnen veroorzaken. Voor het gebied van de Binckhorsthaven wordt in het MER een "behoorlijk risico voor een blow-out" aangegeven[4], door verschil in maaiveldhoogte.
De combinatie van een "blow-out"[5] en extra zakking van de kleilaag kan ernstige gevolgen hebben. De risico's van zo'n extra zakking van de kleilaag, al dan niet, in combinatie met een blow-out zijn in het MER niet onderzocht.

In een door de initiatiefnemer aangeleverde memo over het zettinggedrag van kleilagen[6] wordt gesteld, dat bij een goed beheerst boorproces de kleilagen geen "extra" risico vormen met betrekking tot zettingen. Uit een in de memo gepresenteerde figuur met een doorsnede van het grondprofiel en de ligging van de tunnel blijkt bovendien, dat de aansnijding van de kleilaag voorbij de oostelijke kademuur van de Binckhorsthaven plaatsvindt. Het risico van blow-out ligt dus niet in bebouwd gebied, maar uitsluitend ter plaatse van de Binckhorsthaven en de overige te passeren kademuren.

- De figuren van het geotechnisch lengteprofiel zijn niet bij het MER bijgesloten. De Commissie adviseert de memo over het zettinggedrag van kleilagen, inclusief deze figuren aan het MER toe te voegen, zodat dit vervolgens bij het besluit over de bestemmingsplannen betrokken kan worden.

---

4 Zie Bijlage V, Achtergrondrapport Zettingen en Boortunnels, Tabel 3.5.2.

5 Bij een "blow-out" vindt er een doorbraak plaats naar het maaiveld van de onder druk staande steunvloeistof aan de voorzijde van het boorschild.

6 'Memo Zettingsgedrag kleilagen bij aanleg boortunnel RoBa', Arthecs (juli 2013)

2.2 Variant verdubbeling weefstroken A13 en robuustheid Rotterdamsebaan

De variant waarbij de weefstroken bij de aansluiting met de A13 worden verdubbeld, is in hoofdstuk 17 van het MER beschreven. Aangegeven is dat die verdubbeling zo goed als zeker is. Het verkeersrapport (bijlage Ib) waarin het ontwerp wordt getoetst, gaat ook uit van deze variant. In dat verkeersrapport blijkt dat de intensiteiten en verkeersstromen op de Rotterdamsebaan (maar ook op andere delen van het OWN) toenemen met 10-15% (van 32.000 naar 36.000 motorvoertuigen). Het hele MER gaat uit van de situatie met enkele weefstroken, maar voor de belangrijkste milieueffecten is ook het effect van dubbele weefstroken onderzocht.

In de verkeersstudie (bijlage I) wordt de capaciteit van de kruisingen in het knooppunt Ypenburg onderzocht. Geconstateerd wordt dat de afwikkeling op sommige richtingen kritisch is, met name de richtingen die vanuit de tunnel komen. In het MER wordt geen duidelijkheid gegeven of het knooppunt Ypenburg en de Neherkade een verdere toename tot 15% extra verkeer aankunnen.[7]

- De Commissie adviseert de toekomstige ontwikkeling van het verkeer naar de tunnel te monitoren. De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van een verkeersmonitoringprogramma extra maatregelen achter de hand te overwegen om de toevoer van het verkeer in de toekomst te kunnen beperken en zo te voorkomen dat het verkeer in de toekomst in de tunnel stil komt te staan.

[7] Het bewonersplatform Ypenburg en Transport en Logistiek Nederland verwachten dat er door de grote drukte op het verkeersplein Ypenburg waarschijnlijk terugslag op het Haagse hoofdwegennet en mogelijk op de A13 en afritten A4 zal plaatsvinden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk

Bevoegd gezag: Gemeenteraden van de gemeenten Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg en gemeente Rijswijk

Besluit: vaststellen van bestemmingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2
plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A13 en de Centrale Zone van Den Haag

Procedurele gegevens:
aankondiging start procedure in De Posthoorn van: 23 mei 2012
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: van 25 mei t/m 6 juli 2012
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 mei 2012
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 26 juli 2012
kennisgeving MER in Staatscourant van: 6 juni 2013
ter inzage legging MER: 7 juni tot en met 18 juli 2013
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 4 juni 2013
toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2013

Samenstelling van de werkgroep:
Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dhr. ing. E.H.A. de Beer
dhr. drs. S.J. Harkema (secretaris)
dhr. drs. S.R.J. Jansen
dhr. ir. J.E.M. Lax
dhr. dr. ir. F. Schokking
mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)
mw. drs. N.F.H.H. Vossen

Werkwijze Commissie bij toetsing:
Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.
Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie *www.commissiemer.nl* op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:
De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Rotterdamsebaan, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 15 mei 2013
- Milieueffectrapport Rotterdamsebaan, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 15 mei 2013
- Milieueffectrapport met bijlagen Verkeer en Geluid, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 2013
- Milieueffectrapport met bijlagen Luchtkwaliteit, Externe veiligheid, Zettingen, Bodem, Water, Ecologie, Passende beoordeling, Cultuurhistorie en archeologie, Onderzoek Vestaweg (december 2012), Advies-en Ingenieursbureau Oranjewoud, Ingenieursbureau Movares, 2013

De Commissie heeft kennis genomen van 106 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 29 juli 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Rotterdamsebaan te Den Haag

ISBN: 978-90-421-3819-3

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
W www.commissiemer.nl



BIJLAGE III

DE NIEUWE VERKEERSTRUCTUUR IN DE BINCKHORST

Inleiding

In de huidige situatie is de Binckhorst van buiten de stad bereikbaar via de routes: Utrechtsebaan, Haagweg-Rijswijkseweg - Neherkade en Haagweg - Geestbrugweg - Binckhorstlaan. Deze routes staan alle drie onder druk. In de beide spitsperioden is er sprake van filevorming en daardoor langere reistijden. Ook zijn er in de avondspits vaak lange wachtrijen in de Binckhorst zelf op de Maanweg en Regulusweg om de Utrechtsebaan op te kunnen rijden.

De Binckhorstlaan heeft in de huidige situatie de functie van zowel een doorstroomweg als een weg voor bestemmingsverkeer. Hierdoor is er sprake van een onrustig wegbeeld, doordat auto's ook op de doorgaande rijbanen moeten wachten om af te kunnen slaan naar de diverse zijwegen en inritten. Dit is een ongewenste situatie die fors afbreuk doet aan de doorstroming.

De verkeerstructuur in de Binckhorst verandert ingrijpend door de realisatie van de Rotterdamsebaan. Niet alleen wordt de Rotterdamsebaan zelf mogelijk gemaakt. Ook is sprake van nieuwe parallelwegen, de realisatie van de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat en van de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Door de aanpassingen in de verkeerstructuur wordt de bereikbaarheid van de Binckhorst sterk verbeterd: er komen meer en snellere toegangswegen, kruisingen worden minder zwaar belast en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer worden ontvlochten. Van een aantal wegvakken zoals de Regulusweg en de Binckhorstlaan–Zuid verandert de functie en moet de inrichting van deze wegvakken daarop worden afgestemd. Ook wordt de inrichting van de Mercuriusweg en de Binckhortslaan-Noord in overeenstemming gebracht met de functie als deel van de centrumring. De verandering van functie van deze wegen wordt in de volgende paragraaf beschreven.

Daarnaast zijn er op het ontsluitend wegennet enkele aanpassingen opgenomen voor een goede bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst. In dat kader wordt met name de Verlengde Melkwegstraat aangelegd. Dit is een nieuwe weg tussen de Maanweg en de Saturnusstraat, ter hoogte van de Melkwegstraat. Deze weg wordt enerzijds aangelegd om de bestaande aansluiting van de Saturnusstraat bij de (opgewaarde) Regulusweg te kunnen laten vervallen met het oog op een goede doorstroming. Anderszijds is de Verlengde Melkwegstraat nodig om de verschillende verkeersstromen op de kruising Maanweg – Regulusweg te kunnen verwerken als de Spoorboogweg-Regulusweg de verbinding wordt tussen de A12 en de centrumring.

In deze bijlage wordt nader ingegaan op deze nieuwe verkeerstructuur. Hierbij wordt uitgegaan van de definitieve situatie, dus na 2019. De diverse wegen van de nieuwe verkeerstructuur worden benoemd en beschreven. Daarbij wordt ook nader ingegaan op de veranderingen van de bereikbaarheid voor enkele percelen/gebieden in de Binckhorst. Deze bijlage start met een algemenere inleiding over de nieuw aan te leggen infrastructuur.

De route Rotterdamsebaan en route Spoorboogweg/Regulusweg

In de Binckhorst worden twee belangrijke verbindingen gerealiseerd tussen de centrumring en het hoofdwegennet A4/A13 en A12). De Rotterdamsebaan is de nieuwe snelle verbinding tussen het hoofdwegennet (A4/A13) vanuit knooppunt Ypenburg en de centrumring van Den Haag. De Rotterdamsebaan start in knooppunt Ypenburg en gaat onder de Laan van Hoornwijck door naar de Vlietzone. De Rotterdamsebaan sluit met op- en afritten aan op de Laan van Hoornwijck. Vanuit de Vlietzone gaat de Rotterdamsebaan met een lange boortunnel onder Voorburg-West door. In de Binckhorst ligt de Rotterdamsebaan tot de Zonweg onder de grond. De Rotterdamsebaan sluit in de Binckhorst aan op de centrumring op de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusweg. Via de Rotterdamsebaan ontstaat hiermee een nieuwe directe verbinding tussen centrumring en knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Laan van Hoornwijck.

De centrumring en de A12 worden na aanleg van de Rotterdamsebaan op een andere manier verbonden , via de nieuwe route Spoorboogweg/Regulusweg. Deze nieuwe route is nodig, omdat het kruispunt Binckhorstlaan-Mercuriusweg niet ook het verkeer goed kan verwerken tussen centrumring en A12. Hierdoor zou anders een te groot en complex kruispunt gerealiseerd moeten worden. Daarom is gekozen voor een dubbele T-structuur. In deze structuur vervalt de aansluiting van de Mercuriusweg. De aansluiting van de centrumring (Binckhorstlaan) met de A12 loopt in de nieuwe verkeersstructuur via de nieuwe stedelijke hoofdroute Regulusweg/Spoorboogweg. Dit is een nieuwe weg die de Maanweg –en de aansluiting A12 Voorburg- direct verbind met de het noordelijke deel van de Binckhorstlaan. Deze weg wordt de nieuwe ontsluiting richting de Utrechtsebaan, voornamelijk voor verkeer richting Utrecht en Amsterdam. Hiervoor wordt ook de bestaande Regulusweg opgewaardeerd tot een stedelijke hoofdweg. Een stedelijke hoofdweg heeft een belangrijke doorstroomfunctie, waardoor ook het aantal kruisingen beperkt moet worden.

Met deze twee nieuwe kruisingen op de centrumring ontstaat een dubbele T-aansluiting van de belangrijke invalsroutes op de centrumring (Neherkade en Lekstraat). De eerste T-aansluiting wordt gevormd door de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg waarbij het oostelijke deel van de Mercuriusweg van deze kruising wordt losgekoppeld. De tweede T-aansluiting betreft de aansluiting van de Spoorboogweg op de Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat. In de hoofdverkeerstructuur ontstaat daarmee een tweede T-aansluiting. De aansluiting van de Spoorboogweg op de Binckhorstlaan is geen zuivere T-aansluiting omdat ook de Plutostraat daarop is aangesloten die het achterliggende gebied ontsluit. De Mercuriusweg en de Binckhorstlaan–Noord zijn hiernaast belangrijke schakels in de centrumring tussen de Neherkade en de Lekstraat om het verkeer rond de binnenstad te geleiden. Ook verzorgt de dubbele T-aansluiting een groot deel van de lokale ontsluiting van de Binckhorst.

Functie en inrichting (nieuwe) wegen in de Binckhorst

In de nieuwe verkeerstructuur worden de Regulusweg en de Spoorboogweg stedelijke hoofdwegen. De inrichting daarvan zal worden afgestemd op deze functie. De Binckhorstlaan-Noord en de Mercuriusweg (tussen Neherkade en Binckhorstlaan) zijn op dit moment al stedelijke hoofdwegen. Bij de herinrichting van deze wegvakken in

het kader van de Rotterdamsebaan is het functioneren als stedelijke hoofdweg leidend voor de aanpassing. Voor een stedelijke hoofdweg ligt de nadruk op een goede doorstroming van het verkeer. De gewenste trajectsnelheid is 30-35 kilometer per uur. De weginrichting van een stedelijke hoofdweg bestaat uit rijbanen met een middenberm en vrijliggende fietspaden. Een middenberm past bij het gewenste wegbeeld van stedelijke hoofdwegen en dient ook om (de hinder door) afslaand verkeer te beperken. Het aantal kruisingen en aansluitingen op stedelijke hoofdwegen wordt eveneens zo beperkt mogelijk gehouden. Bij de met verkeerslichten geregelde kruisingen dient voldoende opstelgelegenheid te zijn. Met het oog op de doorstroming en veiligheid zijn er langs stedelijke hoofdwegen geen parkeerplaatsen aanwezig en wordt het aantal in-/uitritten naar eigen terrein zo beperkt als mogelijk gehouden. In- en uitritten, parkeren etc moet vooral langs en vanaf de omliggende wegen van een lagere orde plaats vinden.

Binckhorstlaan

De Binckhorstlaan krijgt vanaf de spoorwegonderdoorgang tot de Binckhorstbrug een geheel nieuw profiel. Daarbij krijgen het noordelijke en het zuidelijke deel een andere functie. De Binckhorstlaan-Zuid wordt een gebiedsontsluitingsweg, vooral bedoeld voor lokaal verkeer. Daarnaast blijft het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan een functie vervullen als verbinding tussen Voorburg-West en de centrumring. De Binckhorstlaan-noord is en blijft een stedelijke hoofdroute.

Binckhortslaan-Zuid

In het deel van de Binckhorstlaan tussen de Binckhorstbrug en de Mercuriusweg komt de tunnelmond te liggen. Dit wegvak moet over een grote lengte worden aangepast. De beide rijbanen komen verder uit elkaar te liggen. Daardoor zal ook de T-aansluiting van de Binckhorstlaan met de Zonweg worden aangepast. Dit deel van de Binckhorstlaan sluit aan op de T-aansluiting bij de Mercuriusweg en is bedoeld voor het lokale verkeer naar de bestemmingen in de Binckhorst en voor het verkeer wat verder gaat naar Voorburg-West.

Tussen de Mercuriusweg en de Zonweg bestaat de Binckhorstlaan uit twee eenrichtingswegen aan weerszijden van de tunnelmond van de Rotterdamsebaan. Vanaf de kruising met de Zonweg ligt de Rotterdamsebaan ondergronds en versmalt het wegprofiel weer. Op dit deel van de Binckhorstlaan is het parkeren langs de weg mogelijk. Om het aantal in- en uitritten en daarmee de verkeershinder en het aantal conflictpunten met de fiets te beperken, wordt naast het wegvak tussen de Fokkerterminal en de Jupiterkade een ventweg opgenomen.

Binckhorstlaan-Noord

Het noordelijke deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Plutostraat wordt ook ingrijpend aangepast. Het is een stedelijke hoofdroute waarbij de nadruk ligt op de functie voor het doorgaand verkeer. Dit wegvak maakt onderdeel uit van de centrumring, bedoeld om doorgaand verkeer om het centrum heen te geleiden en om bestemmingsverkeer naar het centrum te verdelen over de toeleidende routes. De Binckhorstlaan heeft ook een functie in het ontsluiten van de Binckhorst zelf. Dit gebeurd niet via de aansluitingen met het onderliggende wegennet. De aanliggende bebouwing wordt ontsloten via het onderliggend wegennet aan de (achter)zijde van de bebouwing. Op dit deel van de Binckhorstlaan is geen parkeren langs de weg mogelijk. Het aantal kruisingen zal worden beperkt om een goede verkeerafwikkeling te waarborgen. In beginsel worden er geen in- en uitritten aangelegd met het oog op de doorstroming en de verkeersveiligheid (fietsers). De aansluiting van de Poolsterstraat komt te vervallen.

Spoorboogweg

De Spoorboogweg (werknaam) wordt een nieuwe weg langs het spoor in het verlengde van de bestaande Regulusweg tussen de Wegastraat en Binckhorstlaan-noord. De route Spoorboogweg-Regulusweg wordt na de realisatie van de Rotterdamsebaan een stedelijke hoofdroute in de Binckhorst waarbij de nadruk ligt op een goede doorstroming van het doorgaande verkeer. Een groot deel van het verkeer dat nu de route Binckhorstlaan-Maanweg volgt zal voor de route Spoorboogweg-Regulusweg gaan kiezen. Bij het ontwerp van de Spoorboogweg is uitgegaan van een vormgeving als stedelijke hoofdroute met het bijbehorende verkeersaanbod. Hierbij hoort een inrichting waarbij zo min mogelijk verstoring optreedt door inritten, parkeren en zijwegen. Op de Spoorboogweg is geen parkeren langs de rijbaan opgenomen en het aantal aansluitingen zal worden beperkt om een goede verkeerafwikkeling te waarborgen. Ook worden er geen in- en uitritten aangelegd. Via een nieuwe met verkeerslichten geregelde kruising met de Mercuriusweg krijgt het bestemmingsverkeer een goede aansluiting op het stedelijke hoofdwegennet.

Regulusweg

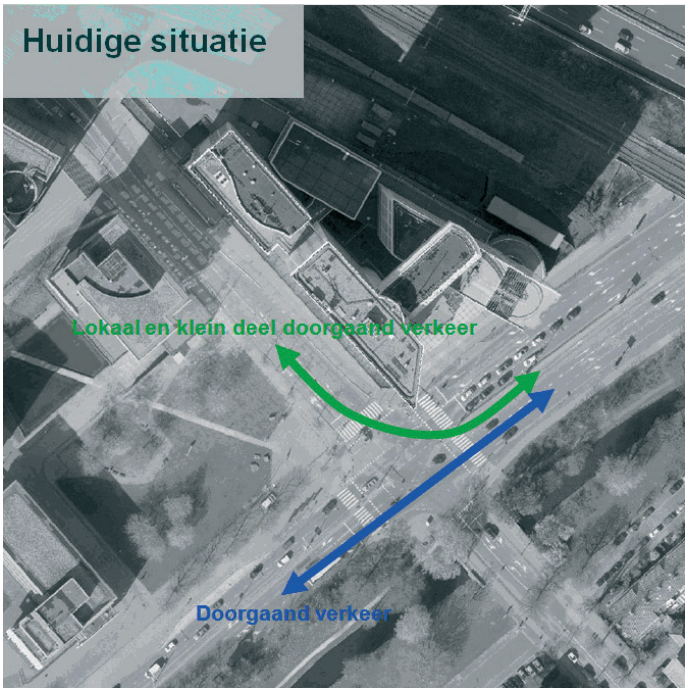
De Regulusweg vormt na de realisatie van de Rotterdamsebaan samen met de Spoorboogweg een stedelijke hoofdroute tussen de A12 en de centrumring . De inrichting van de Regulusweg zal worden aangepast op de nieuwe functie en het grotere verkeersaanbod. Het langsparkeren langs de Regulusweg komt te vervallen en het aantal kruisingen en in- en uitritten zal worden beperkt. Door de aanleg van een middenberm wordt het wegbeeld aangepast aan de nieuwe functie en afslaand verkeer voorkomen. Op de route Regulusweg- Spoorboogweg zijn ter hoogte van de Zonweg en de Mercuriusweg aansluitingen opgenomen waar het lokale verkeer de bestemmingen in de Binckhorst kan bereiken. De aansluiting met de Saturnusstraat en de Grote Beerstraat worden afgesloten voor het autoverkeer. Voor een goede bereikbaarheid van de aanliggende bedrijven wordt de ontsluitingsstructuur in dit deel van de Binckhorst aangepast door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat.

Verlengde Melkwegstraat en de afsluiting van de Saturnusstraat

Om het functioneren van de nieuwe stedelijke hoofdwegen en de bereikbaarheid van het Binckhorsthavengebied en de daar gevestigde bedrijven (o.a. KPN, Eurojust, Caballero-fabriek) te waarborgen is een aanpassing aan de ontsluitingsstructuur in dit deel van de Binckhorst nodig. Dit is de Verlengde Melkwegstraat. De Verlengde Melkwegstraat ligt in het verlengde van de Melkwegstraat en verbindt de Saturnusstraat met de Maanweg. Na openstelling van de Verlengde Melkwegstraat wordt de aansluiting van de Saturnusstraat op de aangepaste Regulusweg afgesloten. De Melkwegstraat verzorgt de bereikbaarheid van de grote kantoorlocaties rond de Maanweg en Saturnusstraat vanaf de Maanweg. . Voor het functioneren van de Spoorboogweg - Regulusweg als stedelijke hoofdroute en het op orde houden van de bereikbaarheid van de Binckhorst is een goede verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg/Regulusweg nodig. De aanleg van de Verlengde Melkwegstraat en afsluiting van de Saturnusstraat zorgen ervoor dat de verkeersstromen op de kruising Maanweg/Regulusweg veranderen waardoor het kruispunt beter kan functioneren. Hier wordt in de onderstaande passages nader op ingegaan

Kruising Maanweg - Regulusweg

Doordat het verkeer op de route Centrumring – A12 via de Regulusweg/Spoorboogweg gaat rijden veranderen de verkeersstromen op het kruispunt Maanweg-Regulusweg. Op dit moment (huidige situatie) rijdt op deze kruising zowel bestemmingsverkeer (lokaal verkeer) naar de directe omgeving (bijvoorbeeld via de Saturnusstraat) als doorgaand verkeer naar de centrumring. Het doorgaande verkeer rijdt momenteel grotendeels rechtdoor op de Maanweg naar de Binckhorstlaan. Het bestemmingsverkeer naar de kantoorcluster rijdt over het algemeen via de Regulusweg. In onderstaande figuur is dit versimpeld weergegeven.



In de kantoren rond het Maanplein is een grote concentratie van werkgelegenheid, er werken hier circa 6.000 personen. Dit levert dus ook een forse stroom verkeer op. De verkeersstroom Centrumring – A12 en de verkeerstroom kantoorcluster – A12 is ongeveer even groot. Beide armen van de kruising (Maanweg en Regulusweg) zijn in de huidige situatie even zwaar belast, met ongeveer 700 tot 1000 motorvoertuigen per spitsuur.

Op het moment dat het doorgaande verkeer Centrumring – A12 via de nieuwe stedelijk hoofdweg Regulusweg-Spoorboogweg gaat rijden (vanaf 2016 na openstelling van de Spoorboogweg en afsluiting Binckhorstlaan) is er op deze route niet voldoende ruimte en capaciteit voor en het doorgaande verkeer en een groot deel van het bestemmingsverkeer. De hoeveelheid verkeer is te groot voor de beschikbare rijstroken. Het uitbreiden van het aantal rijstroken voor afslaand verkeer van en naar de Regulusweg is niet mogelijk in verband met de beperkte ruimte op de weggedeelten van de Regulusweg en de Maanweg bij de kruising.

De doorstroming op wegen wordt voor een groot deel bepaald door de aanwezige kruisingen en de wachttijden/-rijen hierbij. Het is dus wenselijk om op drukke wegen die een belangrijke doorstroomfunctie hebben niet te veel kruisingen dicht op elkaar te hebben. De Saturnusstraat sluit relatief dicht bij de kruising Maanweg-Regulusweg aan. Deze aansluiting beïnvloed daardoor de verkeersafwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg. Een aansluiting van de Saturnusstraat zorgt voor (links)afslaand verkeer dat de doorstroming voor het doorgaande verkeer erg negatief beïnvloed. Bovendien bestaat het risico dat bij meerdere afslaande voertuigen de wachtrij terugslaat tot op de kruising Maanweg-Regulusweg, waardoor dit kruispunt (inclusief aansluiting A12) direct vastloopt. De beschikbare ruimte bij de kruising Saturnusstraat is onvoldoende om een opstelstrook te maken waarop afslaand verkeer kan staan zonder dat het doorgaande verkeer hierdoor wordt gehinderd. Een met verkeerslichten geregelde kruising is onmogelijk vanwege de nabijheid van de kruising Maanweg-Regulusweg. Geconcludeerd wordt dat een volledige aansluiting op de Saturnusstraat vanwege de congestie bij zowel deze kruising als de kruising Maanweg/Regulusweg niet wenselijk is.

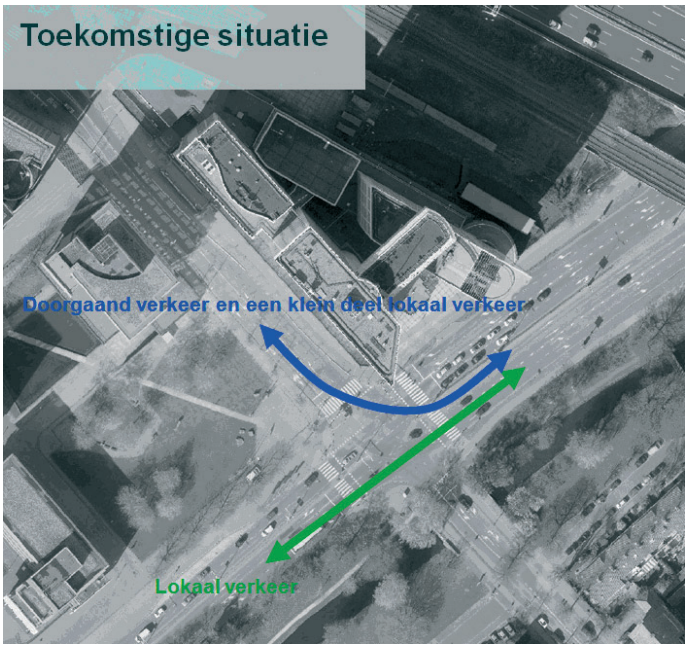
Een mogelijkheid zou zijn een halve aansluiting, bijvoorbeeld alleen rechts-in/rechts-uit. Echter ook een dergelijke aansluiting leidt nog altijd voor een extra belasting van de Regulusweg-tak van de kruising Maanweg-Regulusweg. Gezien de grote hoeveelheid arbeidsplaatsen in de kantoren zal deze extra belasting erg groot zijn, enkele honderden motorvoertuigen per uur. Dit kan, in combinatie met het doorgaand verkeer centrumring –A12, niet goed verwerkt worden op de beschikbare opstelstroken van de Regulusweg.Het kruispunt Maanweg/Regulusweg kan daardoor niet goed functioneren, waardoor de Regulusweg als snelle verbinding van van de centrumring naar de A12 ook niet functioneert. Het bestemmingsverkeer naar de Binckhorst ondervind hiervan ook veel hinder. Kortom ook een halve aansluiting bij de Saturnusstraat is niet wenselijk.

Om de verkeersstromen op de kruising Maanweg – Regulusweg te kunnen verwerken is het dus nodig het bestemmingsverkeer voor het kantorencluster veel minder van de Regulusweg gebruik te laten maken. Dit is weergegeven in volgende figuur.

De verkeerstroom van het kantorencluster (dat dus lokaal/bestemmingsverkeer betreft) gaat in de nieuwe situatie via de Maanweg rijden, door de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat en de afsluiting van de Saturnusstraat. Met de nieuwe verbinding wordt een goede nieuwe ontsluitingsstructuur gecreëerd voor het kantoorcluster via de Maanweg. Voor dit lokale verkeer op de Maanweg ontstaat voldoende ruimte door de aanleg van de Spoorboogweg. Via de Melkwegstraat (en direct langs de Maanweg) worden de parkeergarages goed bediend. De (Verlengde) Melkwegstraat wordt de nieuwe drager in de ontsluiting van het gebied rond de Maanhaven. Ook de bereikbaarheid van de gebouwen rond de haven (Saturnusstraat) en de Zonweg verbeteren door de aanpassing van de wegenstructuur.

De verandering van de ontsluitingsstructuur zorgt ervoor dat de verkeersstromen op de kruising Maanweg-Regulusweg zodanig veranderen dat de kruising goed kan functioneren. Het bestemmingsverkeer naar de Binckhorstlaan-zuid kan ook nog via de Maanweg het gebied blijven bereiken. Deze route zal beter doorstromen, omdat het ontlast wordt van het doorgaande verkeer. De Regulusweg/Spoorboogweg heeft voor het bestemmingsverkeer Binckhorst nog een functie via de aansluitingen Zonweg en Mercuriusweg. Door de realisatie van de Rotterdamsebaan wordt de A12 en de afrit Voorburg deels ontlast. De doorstroming op de A12 zal verbeteren, waardoor ook de afwikkeling

op de kruising Maanweg-Regulusweg wordt verbeterd. De bereikbaarheid van de Binckhorst wordt door de aanpassingen aan de verkeersstructuur beter.



Bereikbaarheid van de Binckhorst

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan, Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst. De bereikbaarheid wordt bepaald door de reistijd en de af te leggen afstand, maar ook door de beleving van de voorgenoemde begrippen. Door de toevoeging van nieuwe infrastructuur kan de Binckhorst sneller en beter bereikt worden via meerdere routes.

Vanuit de A4/A13 kunnen auto's via de Rotterdamsebaan, zonder files en veel verkeerslichten direct de Binckhorst bereiken. Dit geldt voor alle delen van de Binckhorst. Voor de Binckhorst-zuid is weliswaar de route via de Haagweg – Binckhorstlaan – Maanweg vanuit knooppunt Ypenburg in afstand korter, maar deze route bevat vele verkeerslichten en andere verkeersbeperkingen (brug en oversteekplaatsen) waardoor ook de reistijd in en buiten de spits zal toenemen. In tegenstelling tot de route via de Rotterdamsebaan en Spoorboogweg, die weliswaar langer is, maar waarop de doorstroming beter is en die veel minder verkeerslichten bevat. Hierdoor zal in ieder geval de route via de Rotterdamsebaan de snelste route zijn. Daarnaast kan het bestemmingsverkeer naar de Binckhorstlaan-zuid ook nog via de Maanweg het gebied blijven bereiken. Deze route zal door de aanleg van de Regulusweg Spoorboogweg beter doorstromen, omdat het ontlast wordt van het doorgaande verkeer.

Daarnaast wordt de bereikbaarheid van de Binckhorst, en in het bijzonder voor het gebied Binckhorst-Zuid, vergroot doordat de aanleg van de Rotterdamsebaan leidt tot een afname van de het verkeersaanbod op de Utrechtsebaan. Daardoor worden zowel de A12 als de afrit Voorburg deels ontlast. De doorstroming op de A12 zal verbeteren, waardoor ook de afwikkeling op de kruising Maanweg-Regulusweg verbetert. De reistijd in de spits op deze routes wordt hierdoor verkort. Verkeer vanuit de A12 en A4 dat van deze routes gebruik maakt en de bestemming in de Binckhorst heeft, krijgt dus ook een snellere verbinding dan in de referentiesituatie.

De aanleg van de Spoorboogweg zorgt voor een snellere verbinding tussen het hoofdwegennet (Utrechtsebaan en A4/A13 via de Rotterdamsebaan) en de centrumring. Dit is een duidelijke verbetering van de bereikbaarheid (zowel qua afstand als qua reistijd) ten opzichte van de huidige route: Maanweg – Binckhorstlaan of Regulusweg – Zonweg – Binckhorstlaan. De route via de Spoorboogweg heeft slechts twee verkeerslichten, waarbij de hoofdstroom prioriteit heeft. Bovendien is de doorstroming veel beter doordat er (erf)aansluitingen zijn waar verkeer afslaat dan op de andere routes. Hierdoor is een snelle uitwisseling tussen centrumring en hoofdwegennet mogelijk.

Ten slotte geldt dat de aanleg van de Rotterdamsebaan een belangrijk psychologisch voordeel heeft voor de Binckhorst. Verkeer dat straks via de Rotterdamsebaan rijdt, komt uit in de Binckhorst. Hierdoor wordt de bekendheid van het gebied sterk vergroot: het wordt de nieuwe entree in de gemeente Den Haag. Dit geldt ook voor verkeer dat niet per se in de Binckhorst moet zijn, maar hier nu wel mee geconfronteerd wordt. In de huidige situatie rijden deze auto's via de Utrechtsebaan of Haagweg niet door de Binckhorst.

Bereikbaarheid Binckhorst per locatie

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aansluiting daarvan met de dubbele T-structuur op de centrumring, alsmede de aanleg van de Spoorboogweg, opwaardering van de Regulusweg en aanleg Verlengde Melkwegstraat, verandert de bereikbaarheid van de verschillende delen van de Binckhorst voor het autoverkeer. In de nieuwe verkeersstructuur sluiten de verschillende delen van de Binckhorst via een aantal gebiedstoegangen aan op de stedelijke hoofdinfrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de Plutostraat voor de omgeving van de oude Gasfabriek. Via de verschillende gebiedstoegangen zijn de verschillende lokale wegen en panden aangesloten.

Per locatie treden er ook wijzigingen op in de interne ontsluiting waardoor de bereikbaarheid van de locatie verandert. Deels zijn dit nieuwe routes die ontstaan door de aanleg van nieuwe infrastructuur zoals de Verlengde Melkwegstraat. In een aantal gevallen gaat het om het aanpassen van de bestaande infrastructuur zoals het afsluiten van een aantal wegen of beperken van de rijrichtingen op een aansluiting.

In de Nota van Beantwoording is bij de relevante zienswijzen een figuur opgenomen waarin de oude en de nieuwe ontsluiting naar het stedelijke wegennet is weergegeven.

Verkeerstructuur voor langzaam verkeer

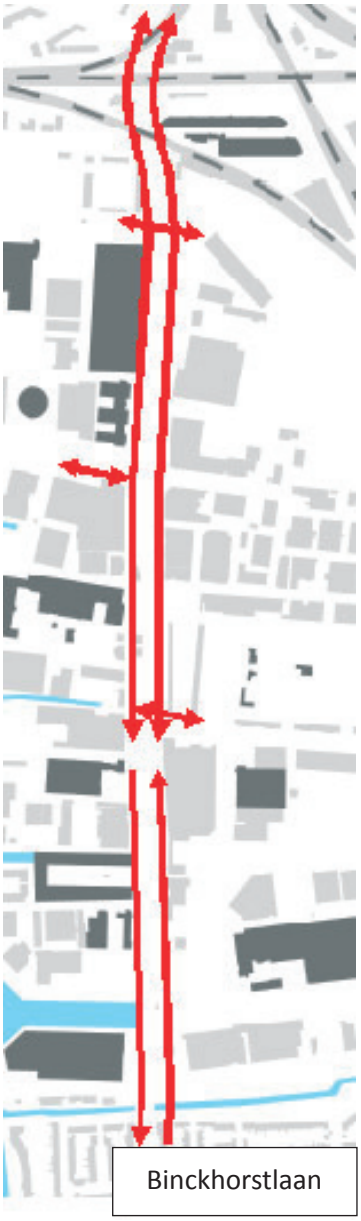
Door de Binckhorst loopt een aantal belangrijke fietsroutes, zoals die tussen het centrum van Den Haag en de wijken Ypenburg/Leidschenveen en de route tussen Laakhaven en het centrum van Voorburg. Deze relaties maken onderdeel uit van de langere regionale routes. Daarnaast is de Binckhorst zelf een gebied met een groot aantal arbeidsplaatsen dat veel fietsverkeer genereert. Door de barrières die de

A12, de spoorlijnen en de Trekvliet vormen kan maar op een beperkt aantal plekken de Binckhorst in- en uitgereden worden met de fiets. Daarmee zijn ook de fietsrelaties geconcentreerd op enkele routes. De belangrijkste routes voor doorgaand fietsverkeer op stedelijk en regionaal schaalniveau in de Binckhorst zijn:

- de Binckhorstlaan - Regulusweg;
- de route Laakweg – Mercuriusweg - Zonweg
- Binckhorstlaan.

Op deze routes zijn op dit moment niet overal fietsvoorzieningen aanwezig. Door de aanpassingen aan de infrastructuur als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt ook een forse verbetering gerealiseerd in de fietsroutes in de Binckhorst.





De aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarmee samenhangende aanpassingen van de infrastructuur in de Binckhorst worden ook gebruikt om de doorgaande fietsroutes door de Binckhorst te verbeteren. Langs de aan te leggen of her in te richten stedelijke hoofdroutes worden vrijliggende fietspaden aangelegd en/of worden bestaande fietspaden verbeterd. Zo krijgen de doorgaande routes een meer gestrekt verloop en wordt het aantal conflictpunten met kruisingen en in/uitritten beperkt. Daarmee wordt de reistijd verkort en worden het comfort en de veiligheid voor de fietser verbeterd. De belangrijkste kruisingen worden heringericht en met verkeerslichten geregeld. Daarmee wordt de oversteekbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer verbeterd.

De doorgaande route langs de Binckhorstlaan wordt verbeterd doordat over grote delen van deze route tweerichtingenfietspaden worden aangelegd aan beide zijden van de weg. Hierdoor is het minder vaak nodig de Binckhorstlaan over te steken. Verder is de route op dit moment nog voorzien van tegelverharding. Bij de herinrichting worden alle fietspaden in asfalt aangelegd, waarmee deze routes kwalitatief

veel beter worden. Door de afkoppeling van de Mercuriusweg van de kruising hebben fietsers aan deze zijde van de Binckhorstlaan geen conflict meer en kunnen dus vrij doorrijden. Ten slotte worden de fietsroutes langs de Binckhorstlaan beter verbonden met de fietsroutes in de omgeving.

De route Spoorboogweg/Regulusweg wordt een kwalitatief hoogwaardige fietsroute aan de spoorzijde tussen de Binckhorstlaan en de Maanweg. Het tweerichtingsfietspad langs de Regulusweg wordt doorgetrokken langs de nieuw aan te leggen Spoorboogweg. Fietsverkeer op deze route heeft geen hinder van afslagen of verkeerslichten en kan dus goed door blijven rijden. Het aantal oversteken/aansluitingen van deze route naar de Binckhorst is beperkt vanwege de functie van de weg en de beschikbare ruimte. Op de plekken waar een aansluiting is, is deze veilig vormgegeven. Deze route verbindt de Binckhorstlaan en de Maanweg en heeft aansluitingen op de Zonweg (voor de sterfietsroute vanuit en naar de Laakweg) en de Mercuriusweg.

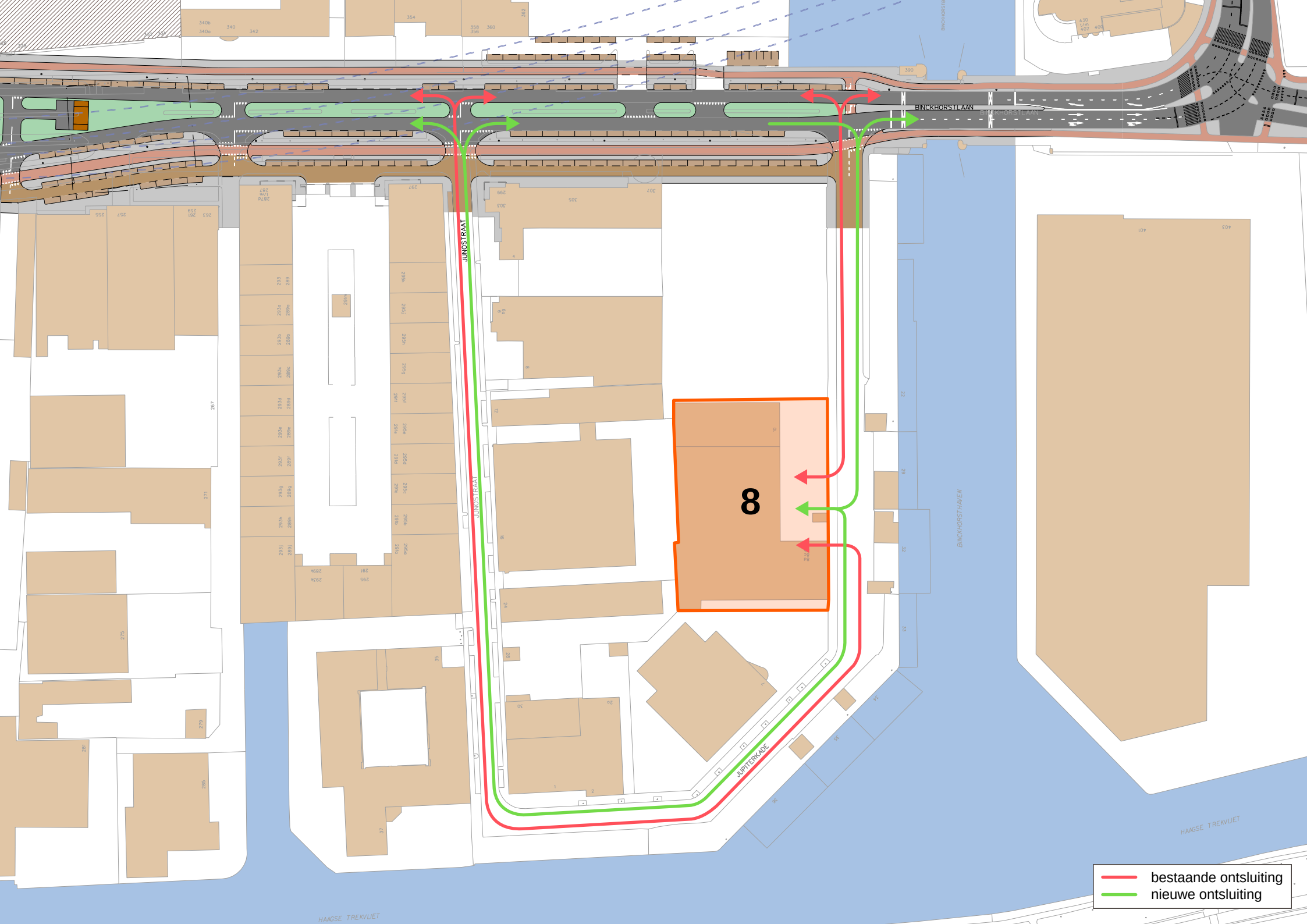


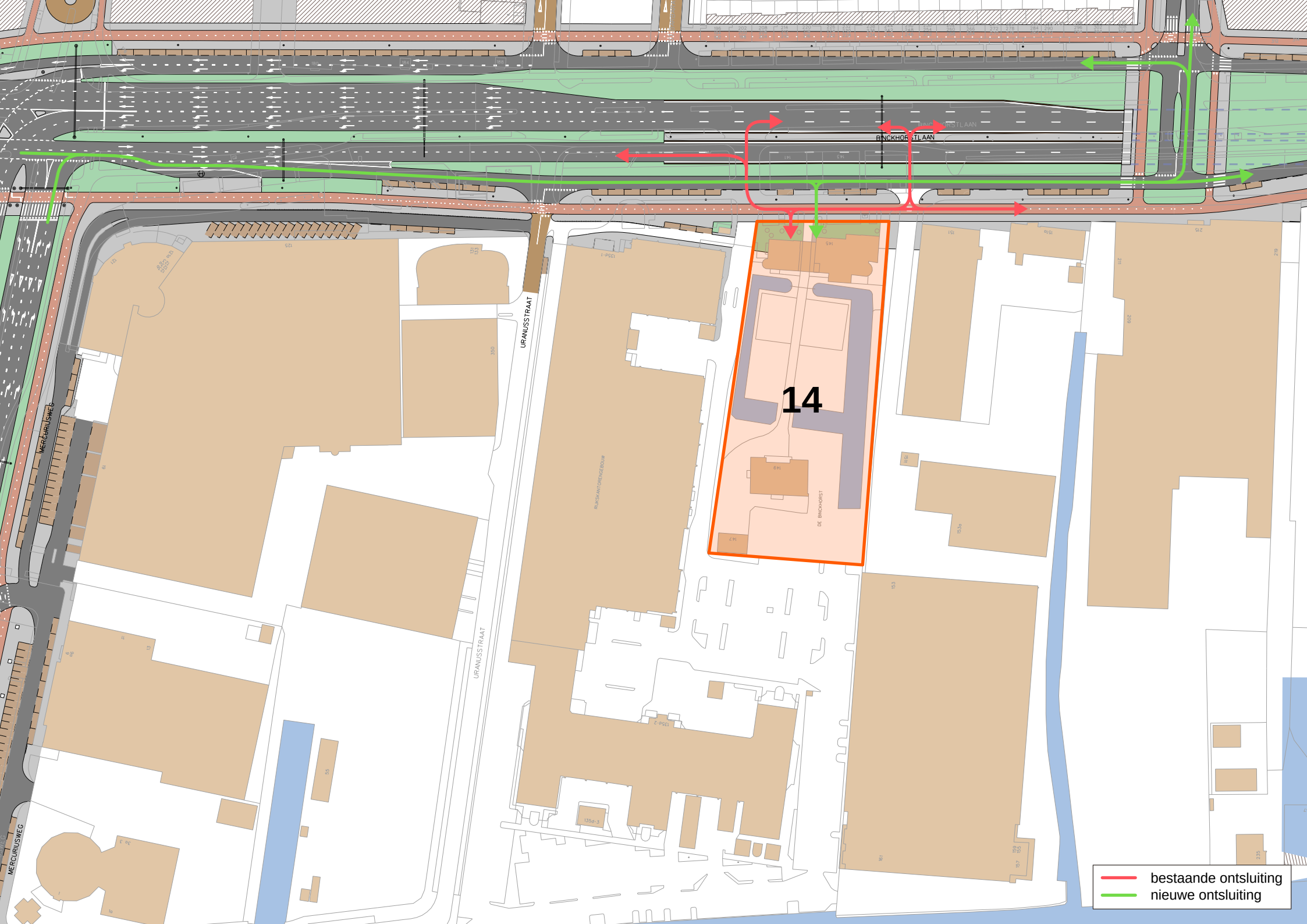
Fietsroute Spoorboogweg/Regulusweg

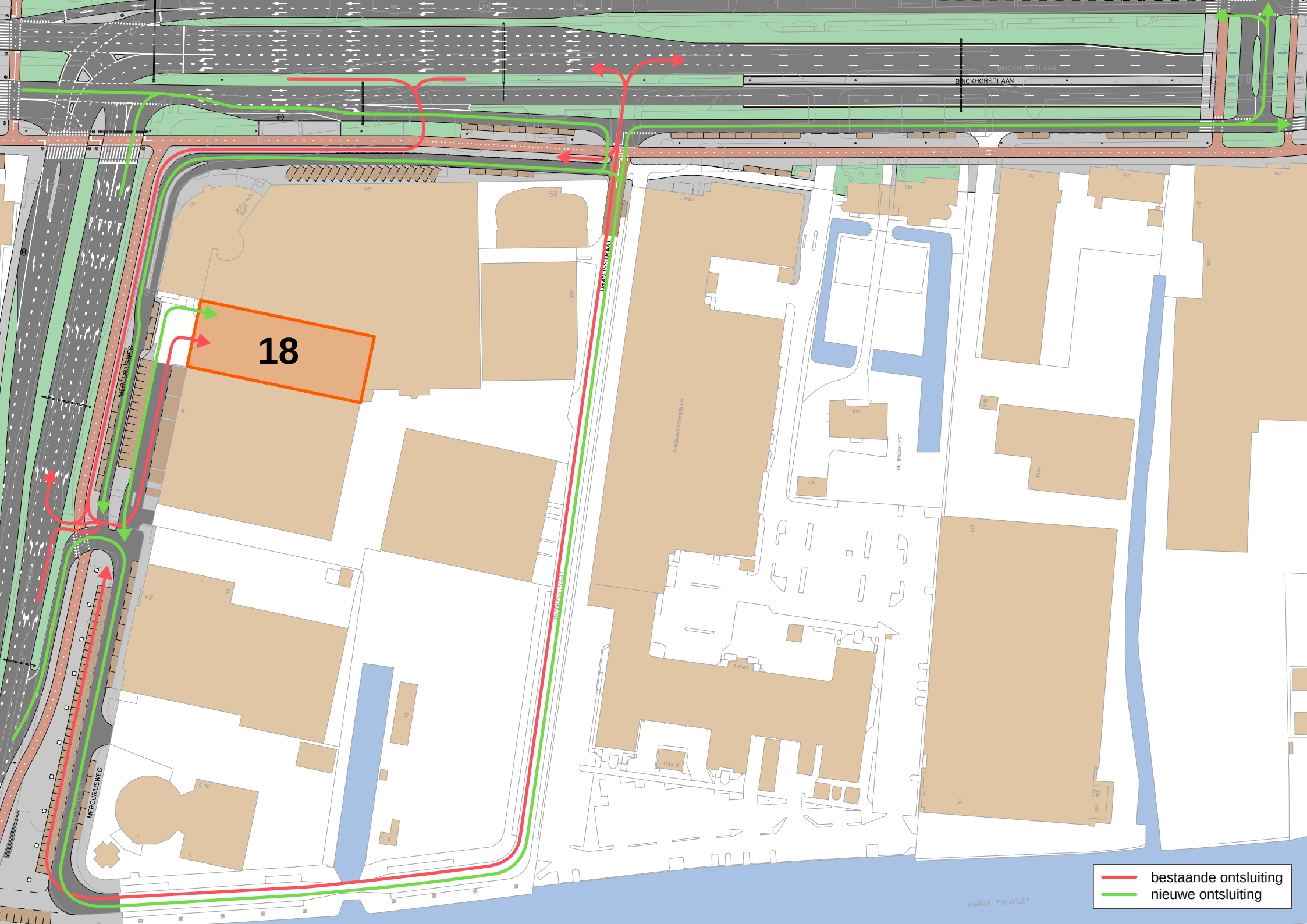


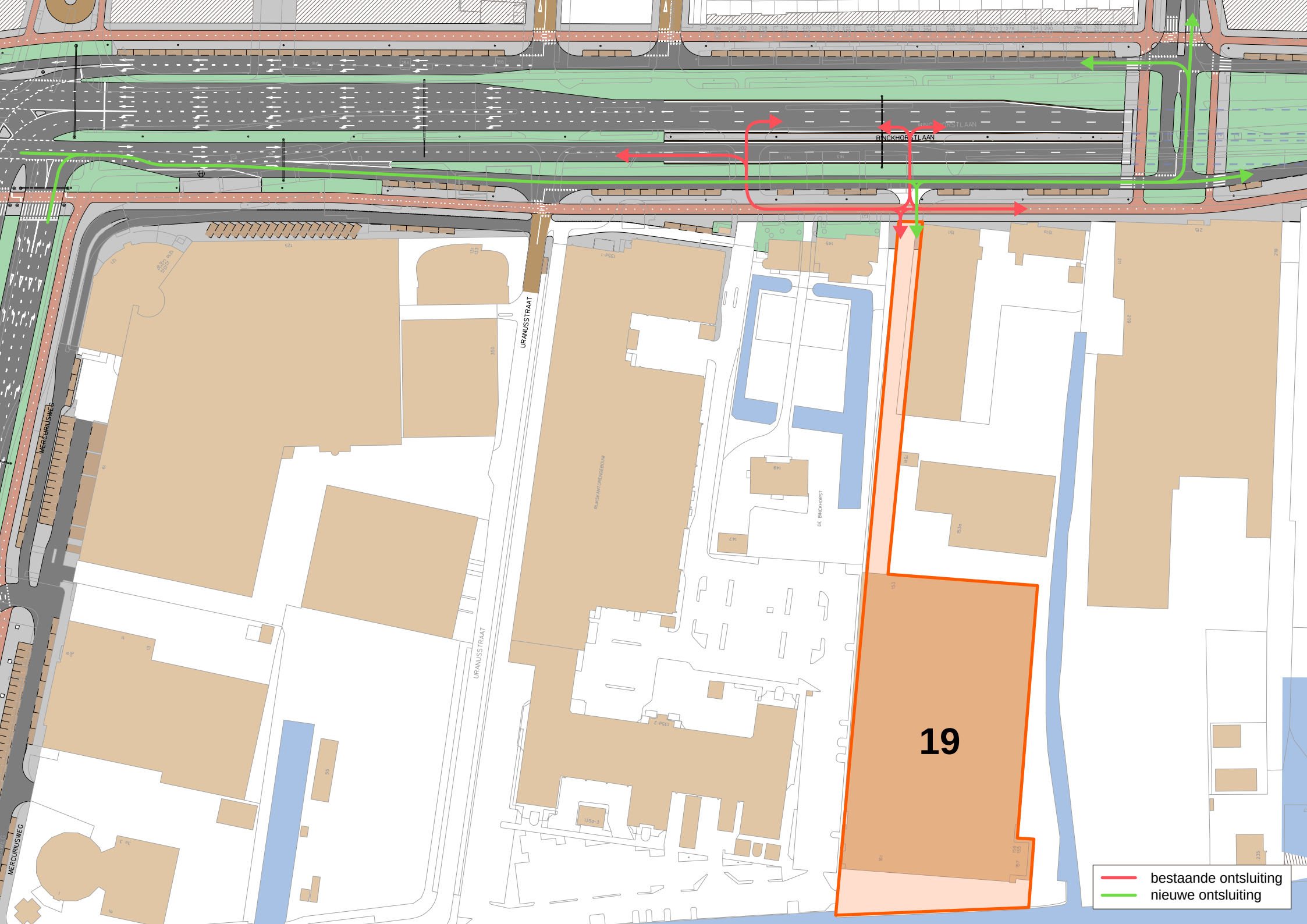
fietsroute Regulusweg-Spoorboogweg.

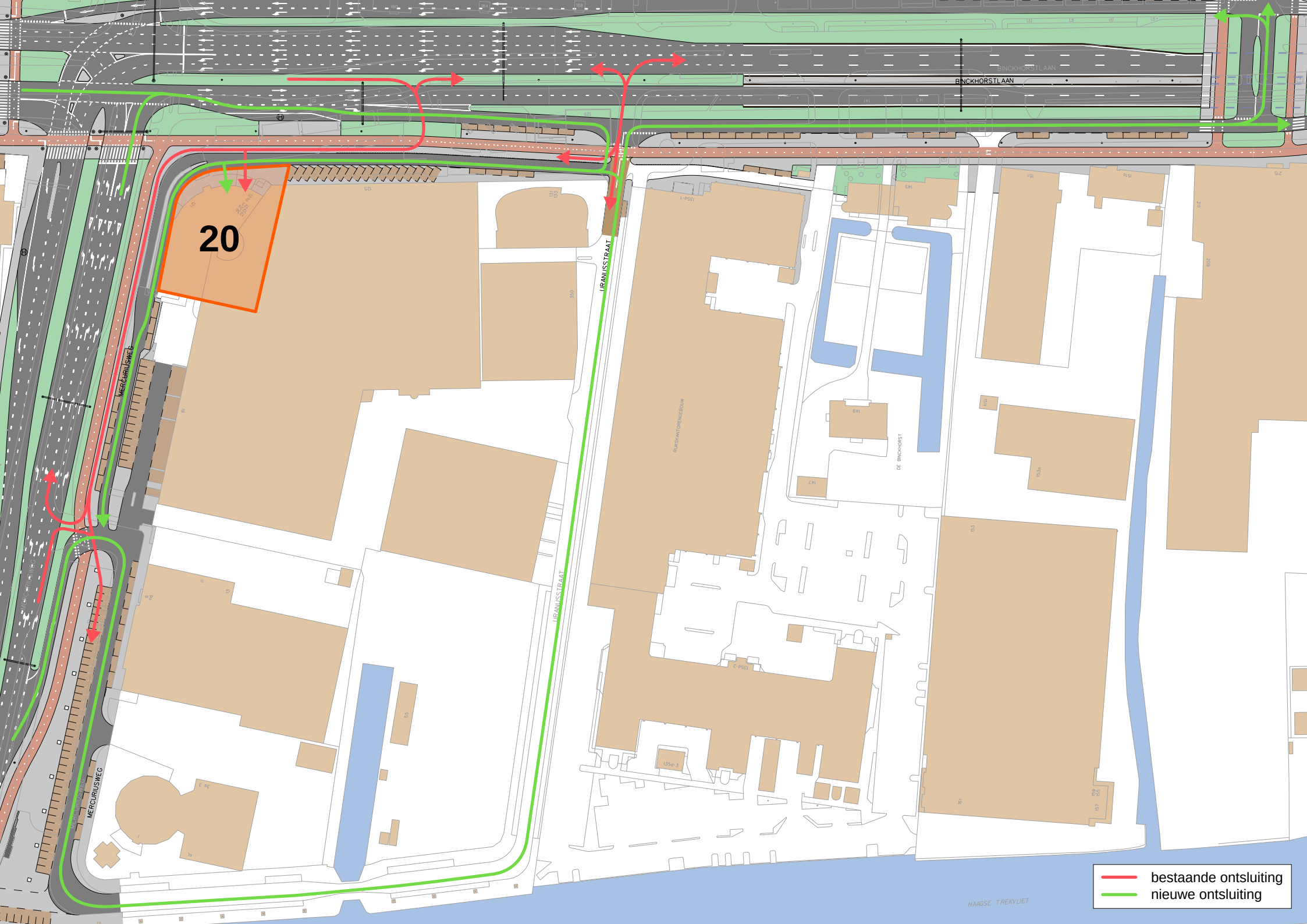
Voor wat betreft de voetgangers zijn er in de Binckhorst geen logische doorgaande of aantrekkelijke recreatieve looproutes. In de Binckhorst is in hoofdzaak sprake van het lopen tussen de parkeerlocatie of OV-halte/station en de bestemming. In de aanpassingen van de infrastructuur in de Binckhorst worden langs alle nieuw aan te leggen wegvakken of her in te richten wegvakken voetpaden aangelegd.

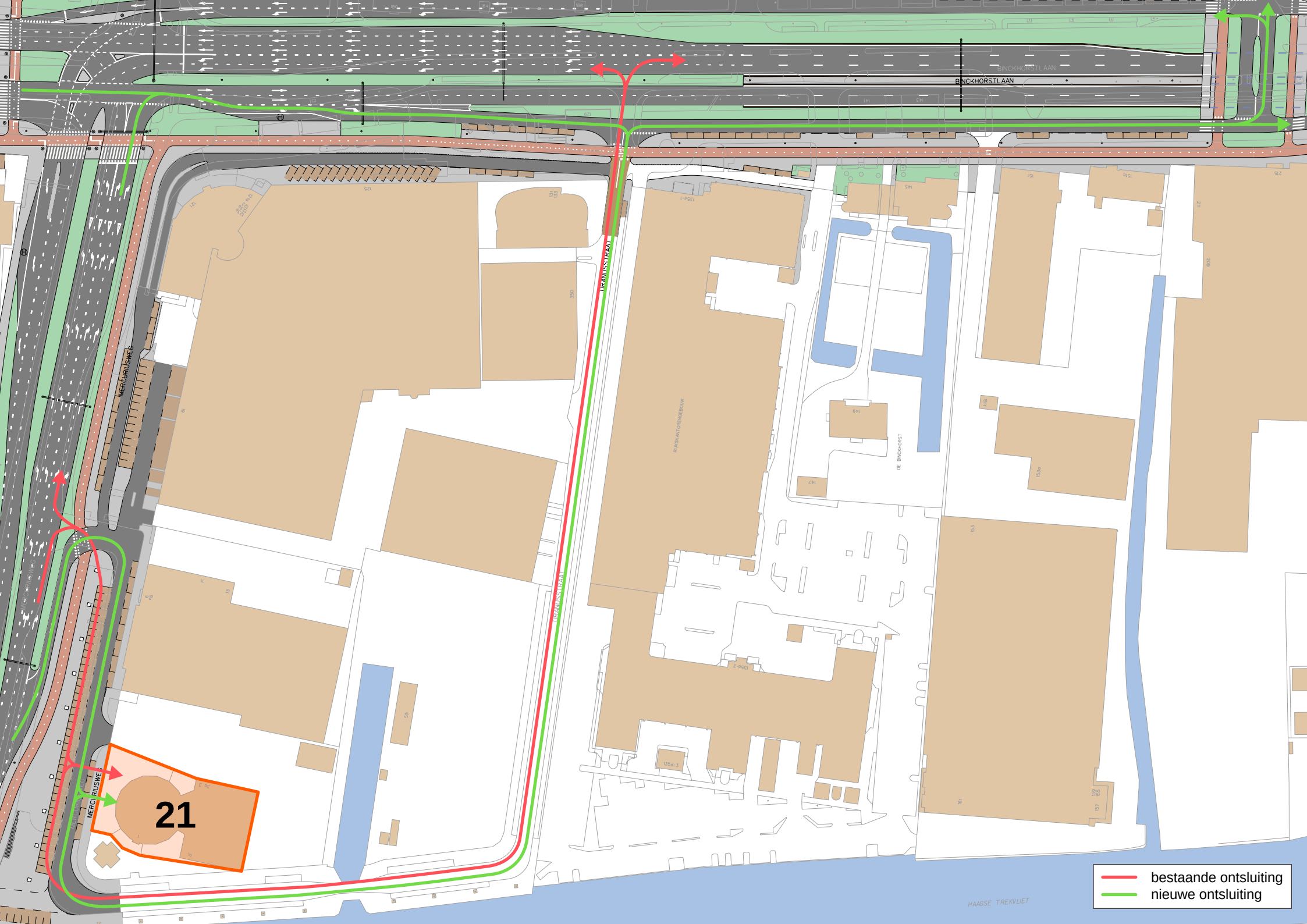

BINCKHORSTLAAN
JUNOSTRAAT
JUPITERKADE
BINCKHORSTHAVEN
HAAGSE TREKVLIET
8
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

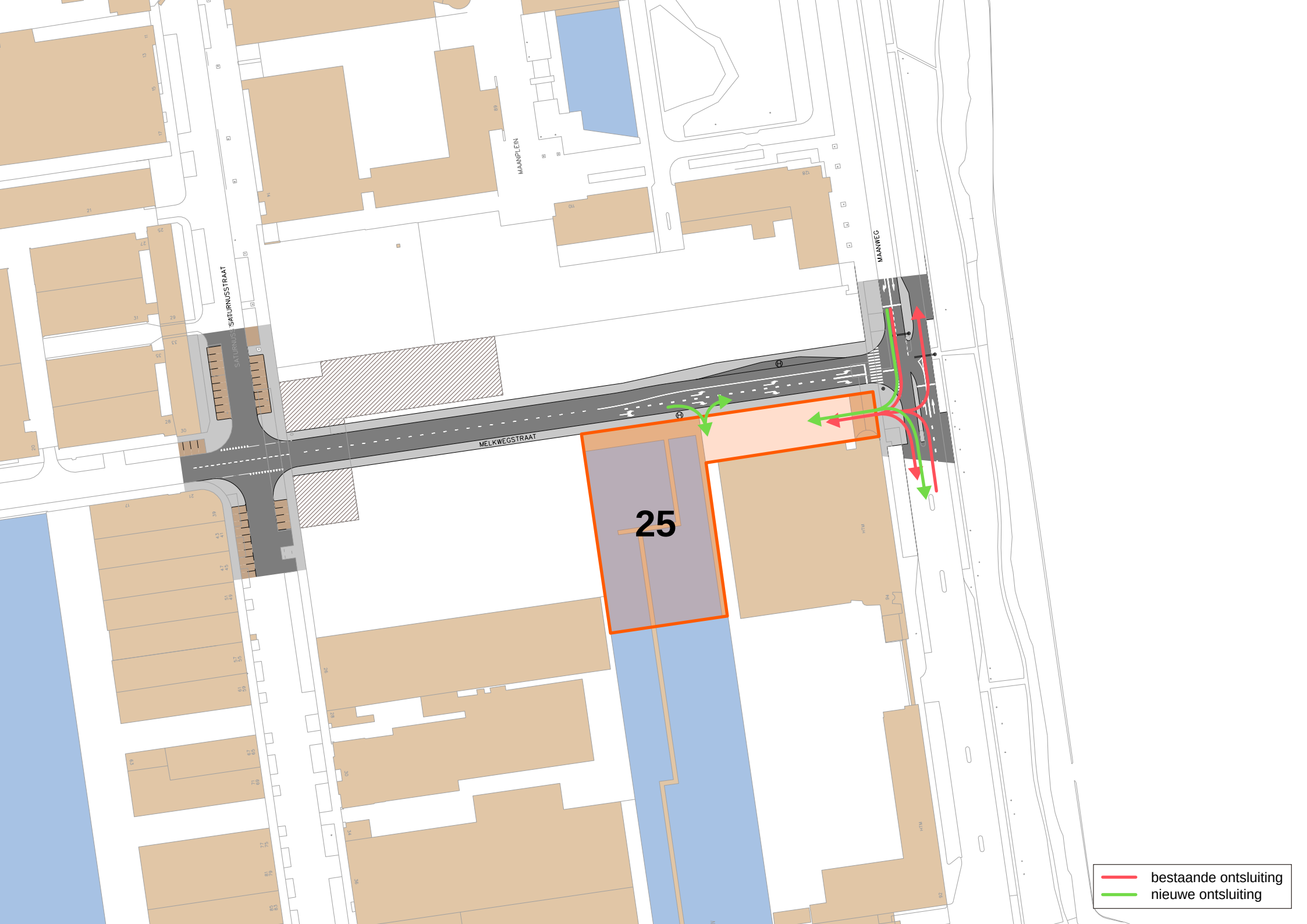

14
BINCKHORSTLAAN
URANUSSTRAAT
URANUSSTRAAT
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


18
BINCKHORSTLAAN
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
BRANDSTRAAT
BRANDSTRAAT
DE BINCKHORST
HAAGSE TREKVLIET
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


BINCKHORSTLAAN
URANUSSTRAAT
URANUSSTRAAT
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
DE BINCKHORST
19
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


20
BINCKHORSTLAAN
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
URANIUSSTRAAT
URANIUSSTRAAT
DE BINCKHORST
HAAGSE TREKVLIET
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTLAAN
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
FRANSSTRAAT
FRANSSTRAAT
DE BINCKHORST
HAAGSE TREKVLIET
21
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


MAANPLEIN
SATURNUSSTRAAT
MAANWEG
MELKWEGSTRAAT
25
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

REGULUSWEG

REGULUSWEG

WEGASTRAAT

NOORDERKROONSTRAAT

NOORDERKROONSTRAAT

GROTE BEERSTRAAT

ZUIDERKROONSTRAAT

SATURNUSSTRAAT

SATURNUSSTRAAT

MAANPLEIN

MAANPLEIN

MAANWEG

BROEKSLOOT

MELKWEGSTRAAT

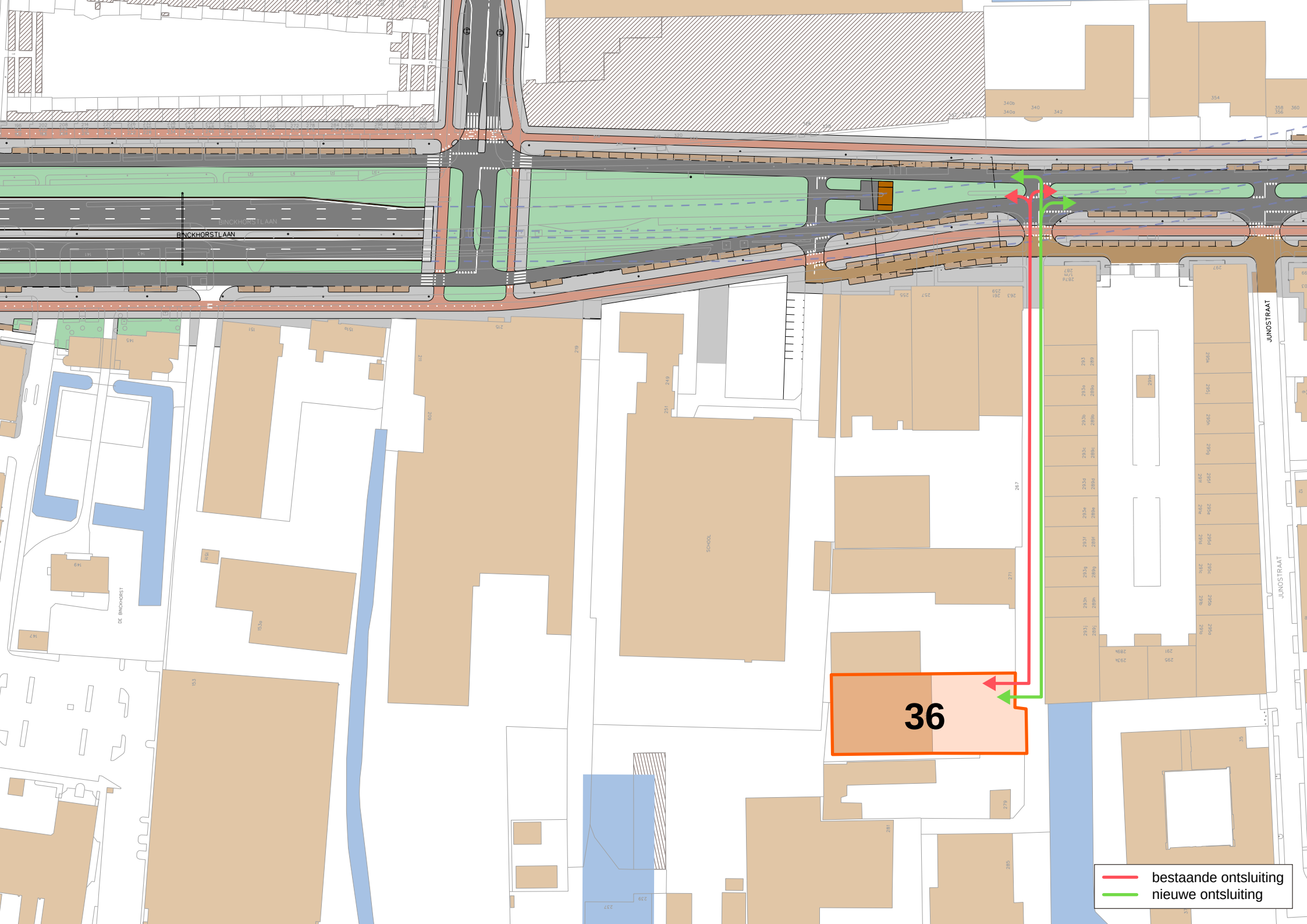
MELKWEGSTRAAT

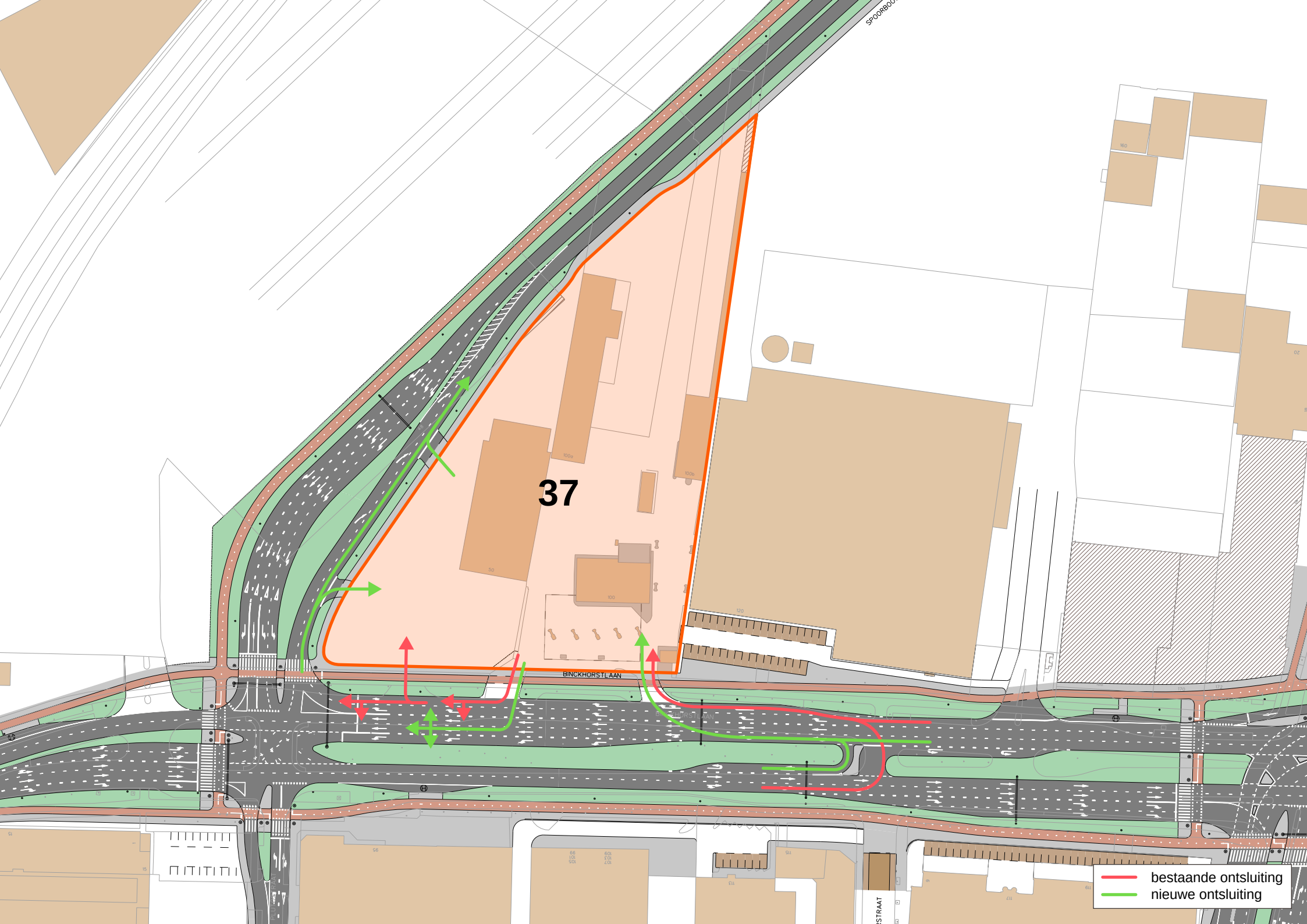
30

bestaande ontsluiting

nieuwe ontsluiting

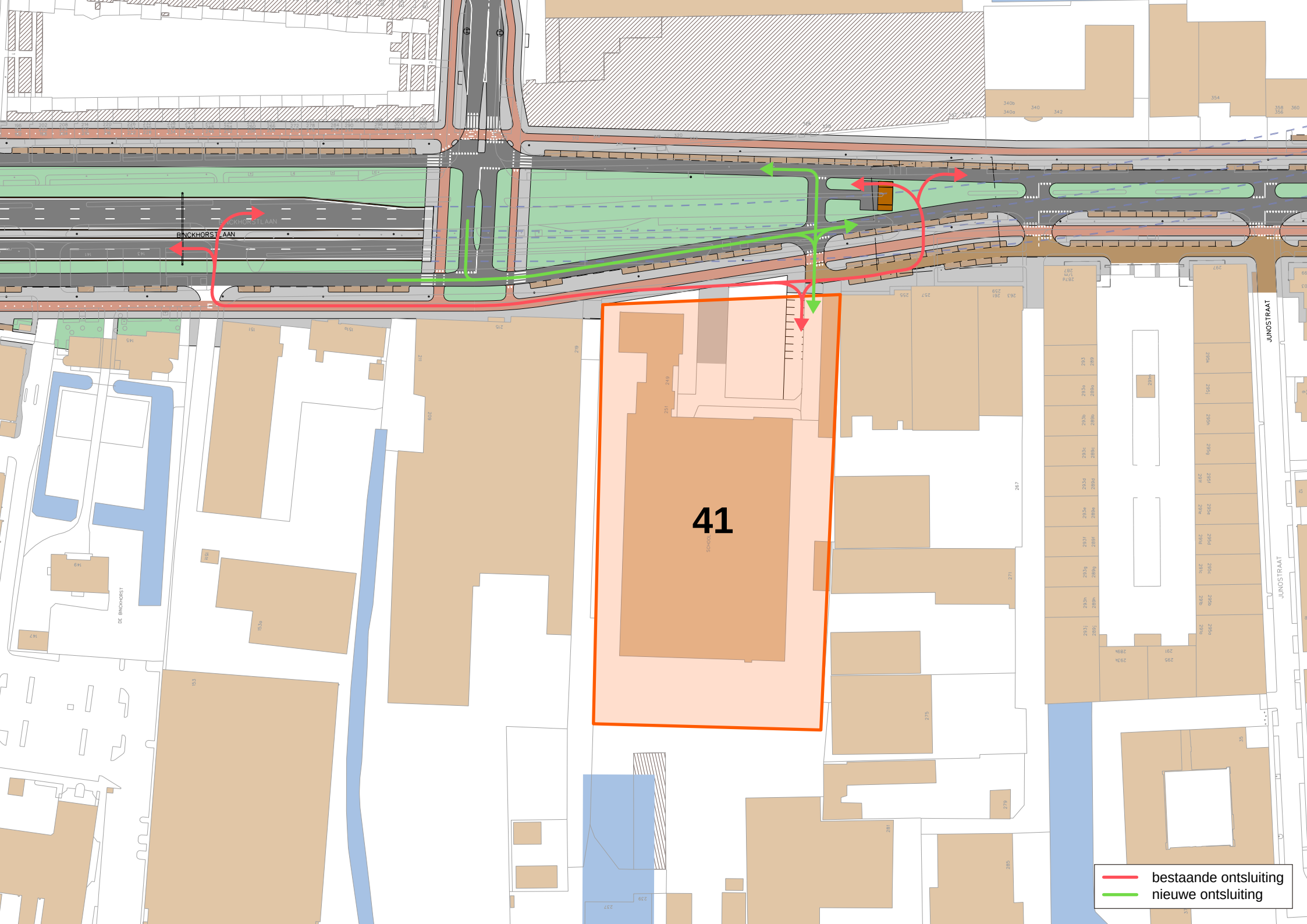

34
BINCKHORSTLAAN
JUNOSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

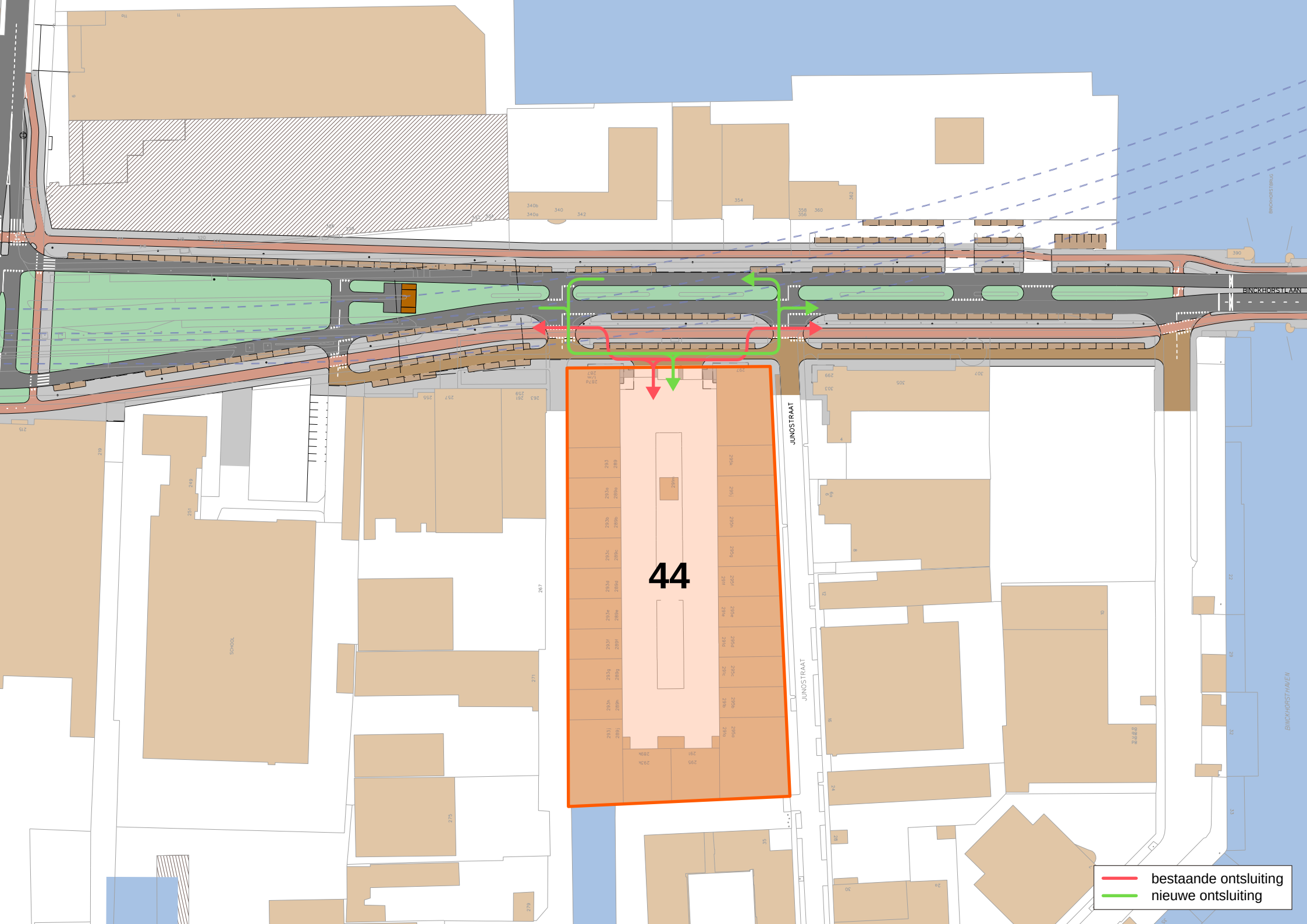

BINCKHORSTLAAN
JUNOSTRAAT
36
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


37
BINCKHORSTLAAN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

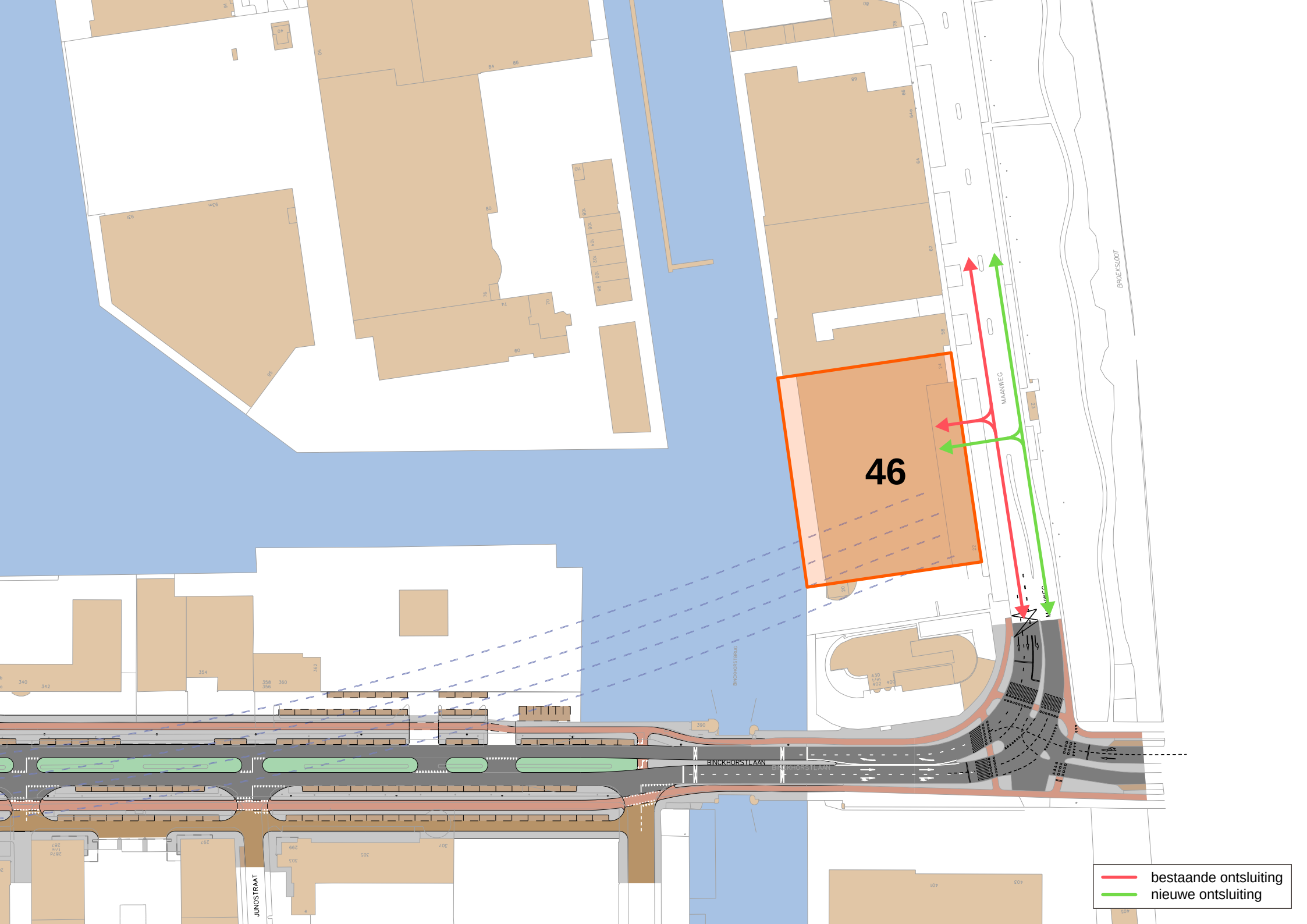

39
BINCKHORSTLAAN
JUNOSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

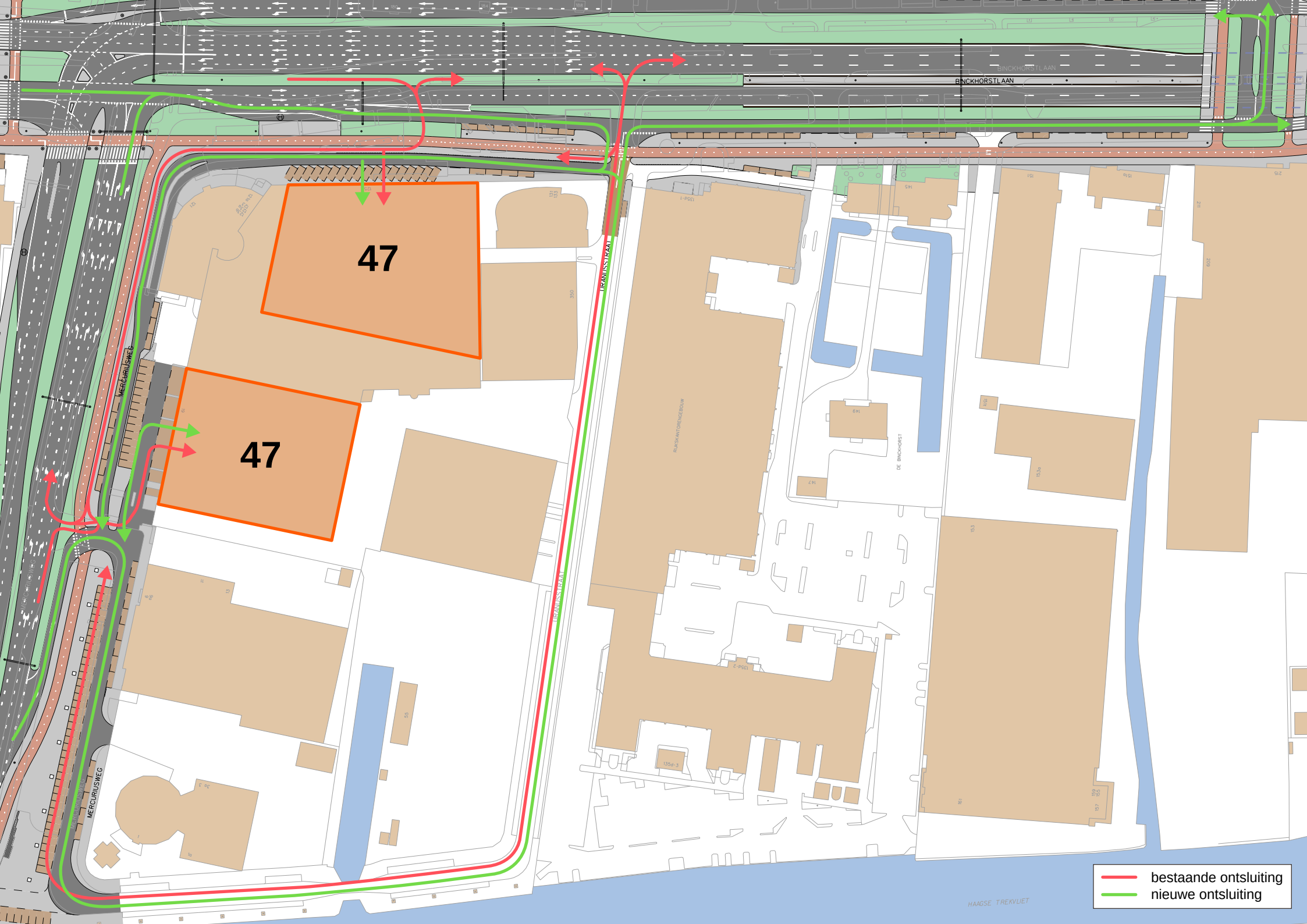

40
REGULUSWEG
REGULUSWEG
WEGASTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
GROTE BEERSTRAAT
ZUIDERKROONSTRAAT
ZONWEG
SATURNUSSTRAAT
SATURNUSSTRAAT
MAANPLEIN
MAANPLEIN
MAANWEG
BREEKSLOOT
MELKWEGSTRAAT
MELKWEGSTRAAT
GEEN GEVEST BOUWEN EN WONEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

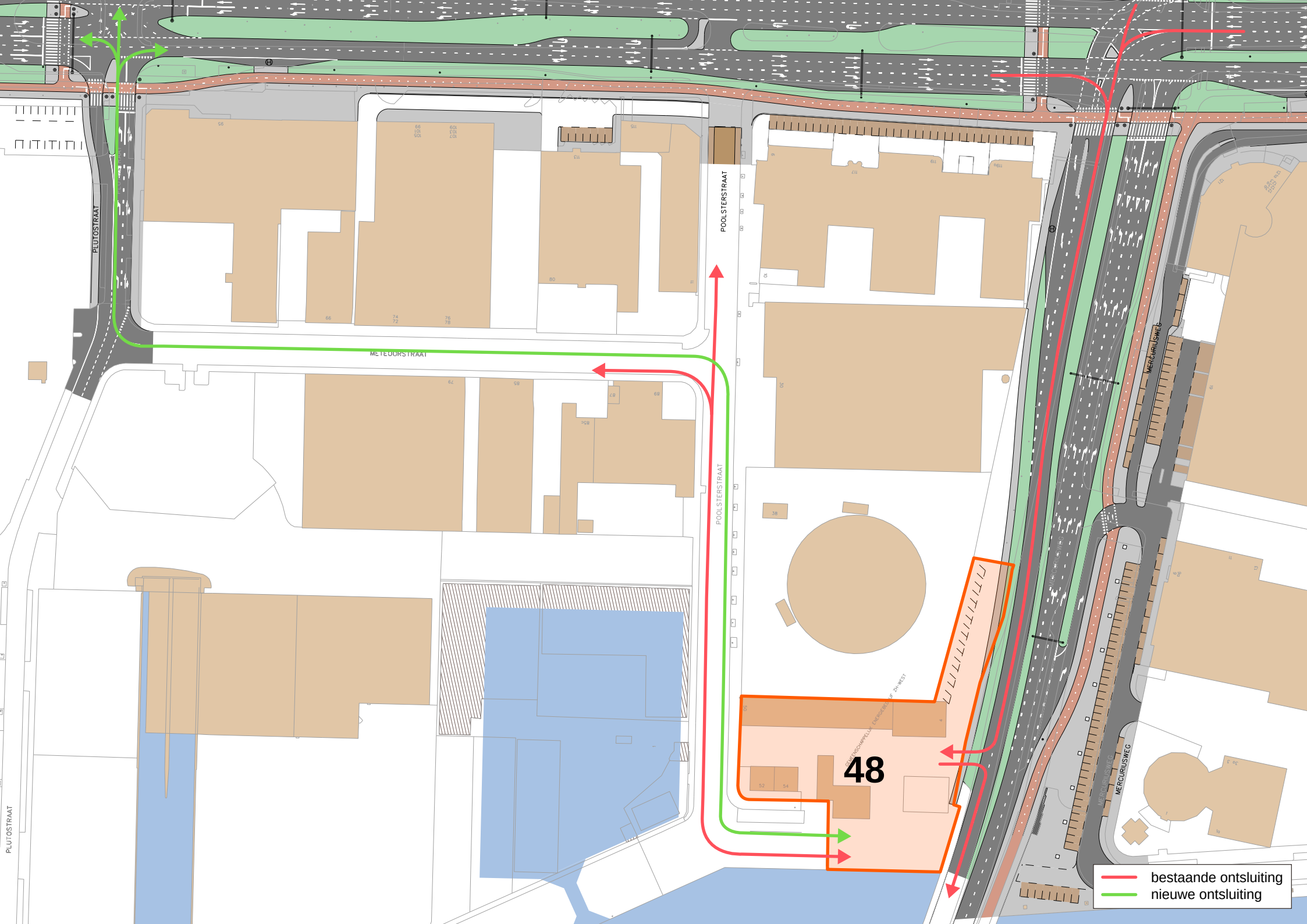

BINCKHORSTLAAN
41
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
DE BINCKHORST
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

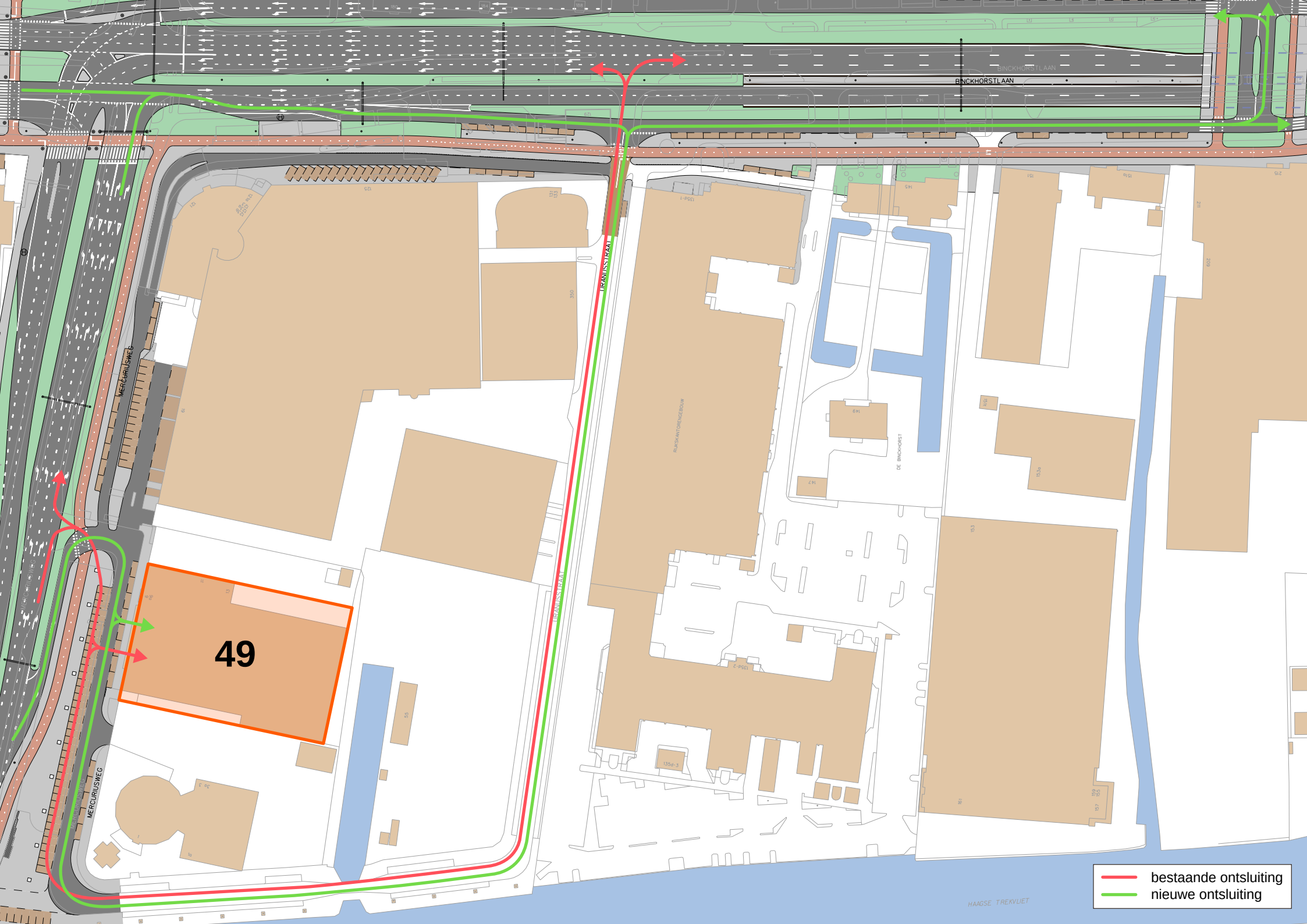

44
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTBRUG
BINCKHORSTHAVEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

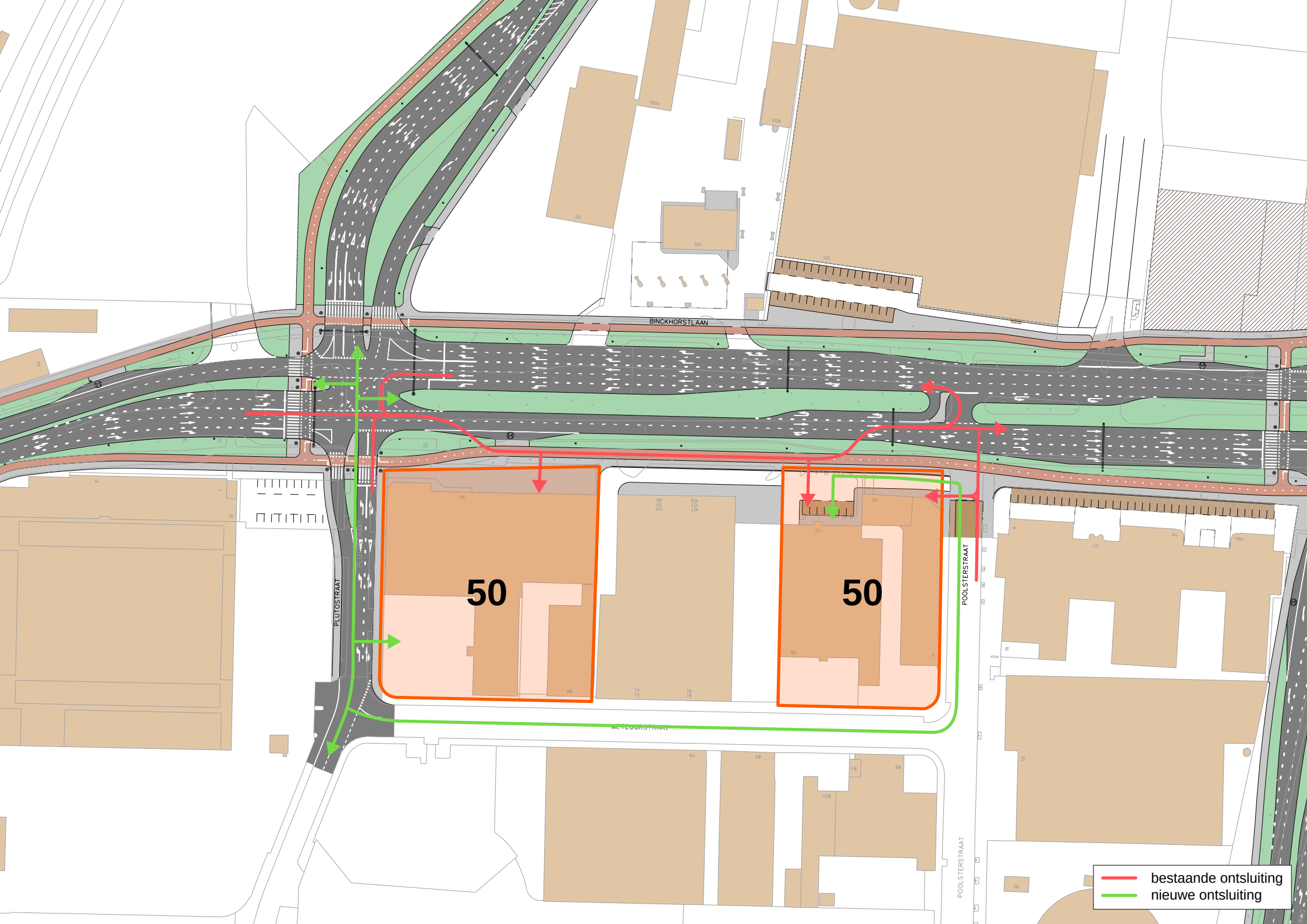

45
BINCKHORSTLAAN
JUNOSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

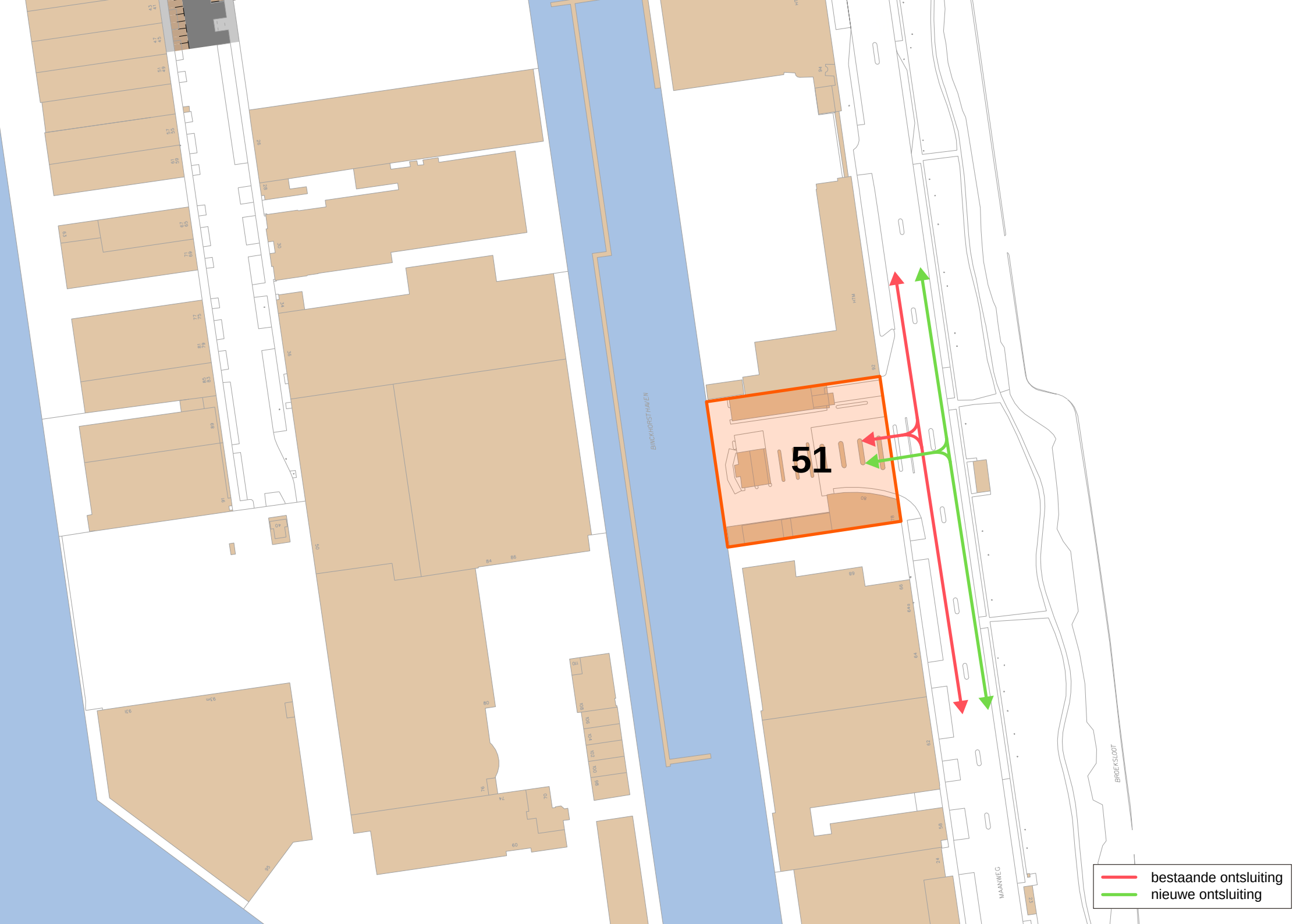

46
MAANWEG
BROEKSLOOT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTBRUG
JUNOSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

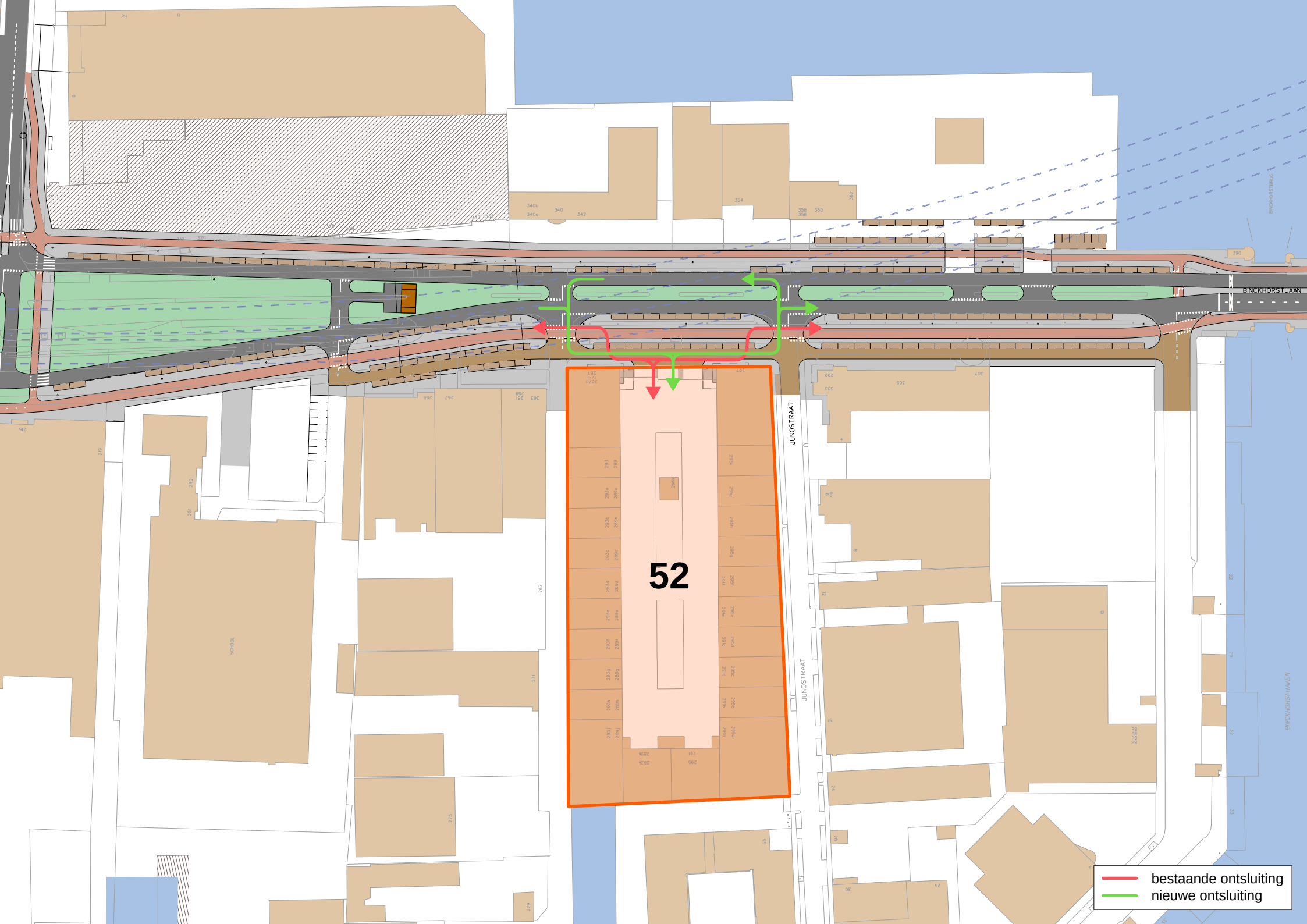

47
47
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTLAAN
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
BRANDSTRAAT
BRANDSTRAAT
DE BINCKHORST
HAAGSE TREKVLIET
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

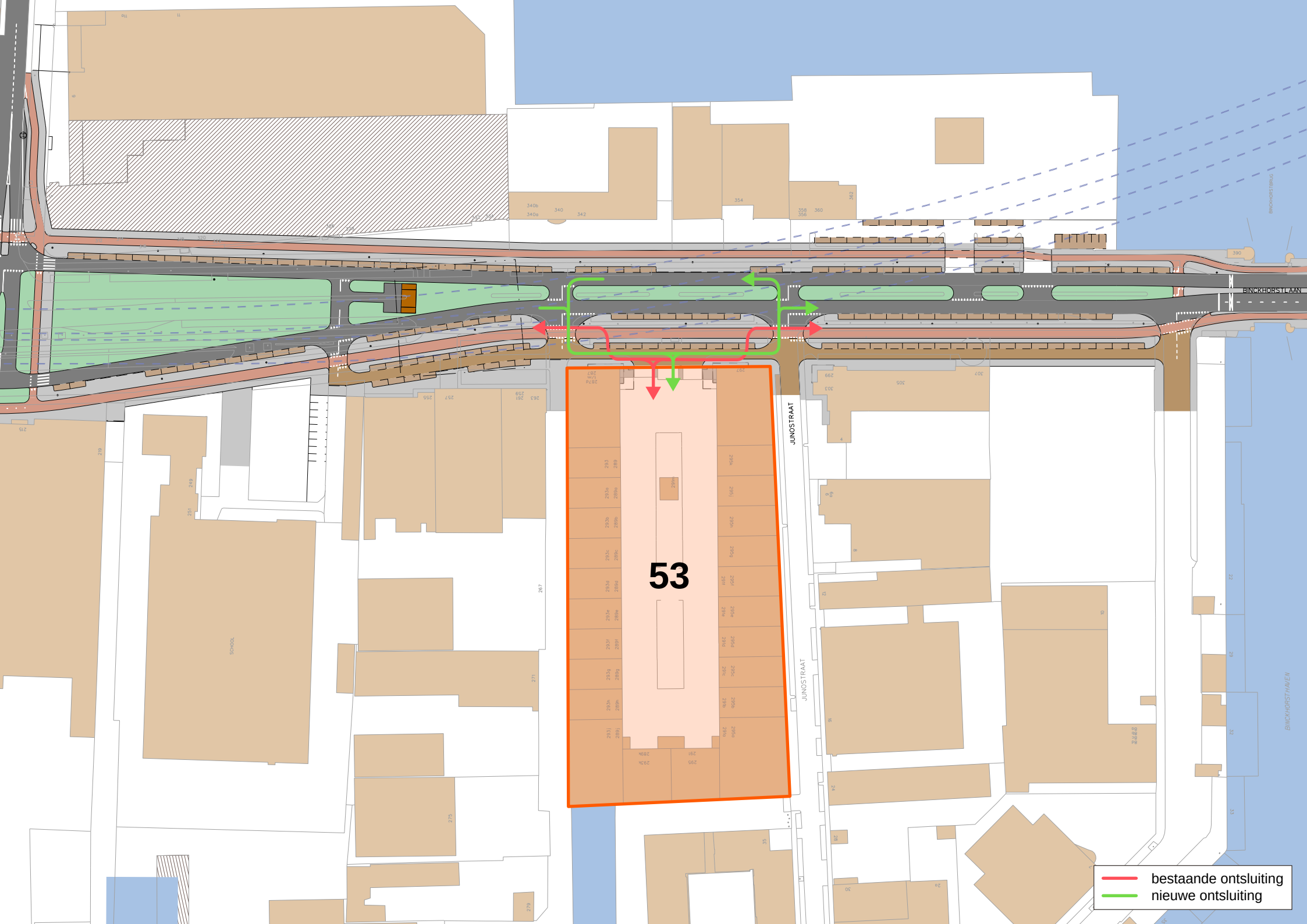

PLUTOSTRAAT
METEORSTRAAT
POOLSTERSTRAAT
POOLSTERSTRAAT
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
PLUTOSTRAAT
48
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

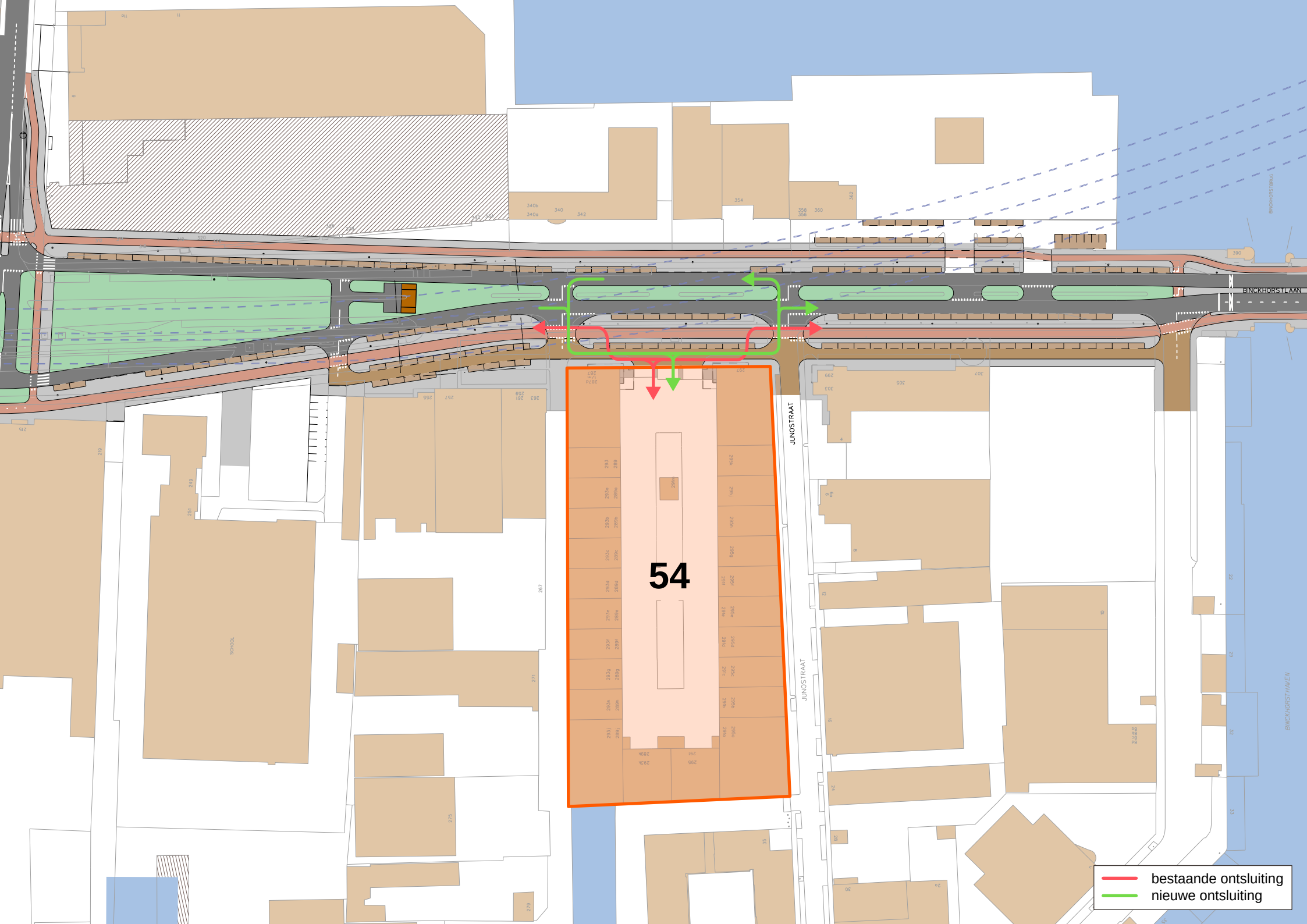

BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTLAAN
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
JOHANNES VERMEERLAAN
JOHANNES VERMEERLAAN
RUBENSANTORENGEBOUW
DE BINCKHORST
HAAGSE TREKVLIET
49
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

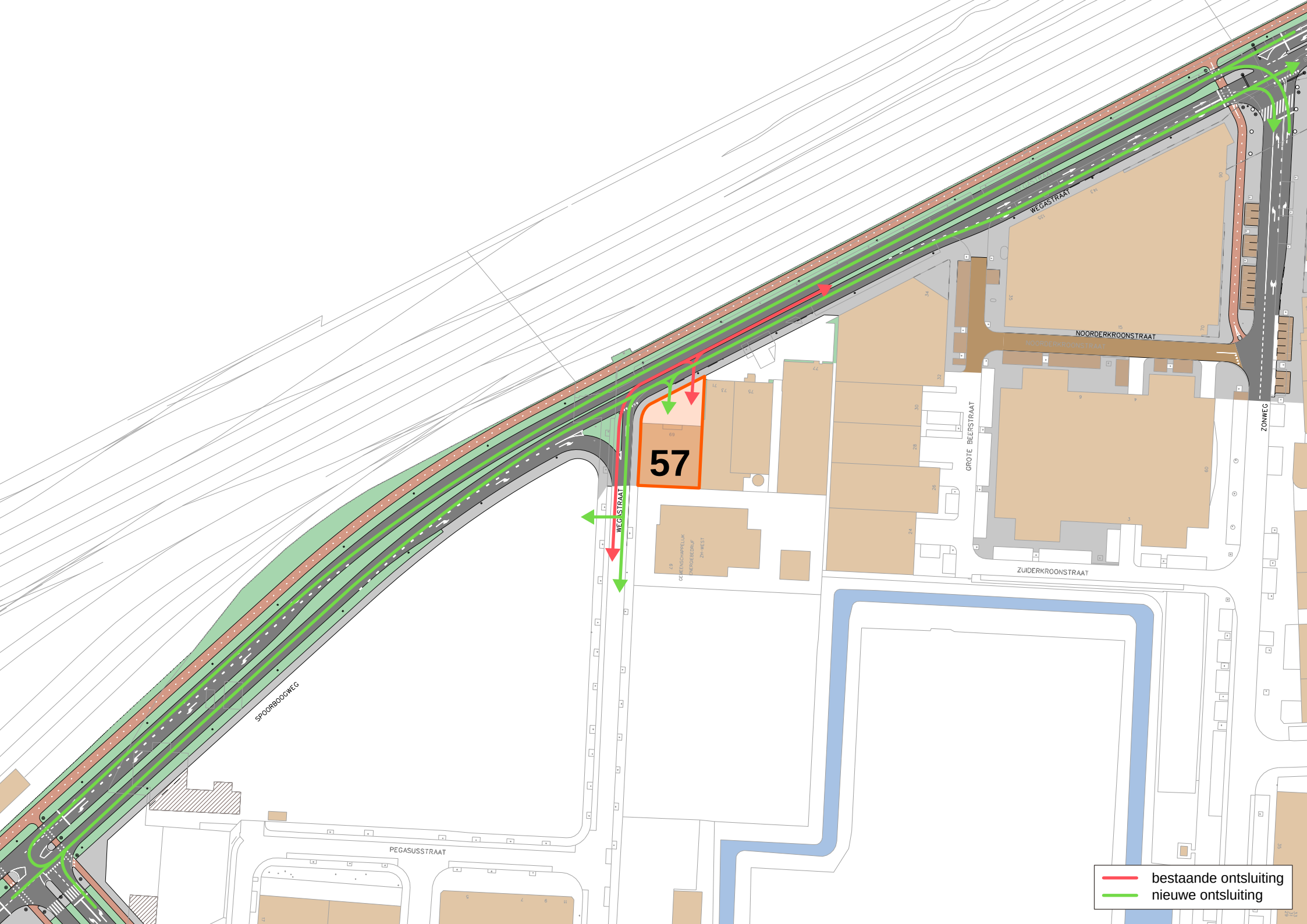

BINCKHORSTLAAN
PLUTOSTRAAT
POOLSTERSTRAAT
50
50
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

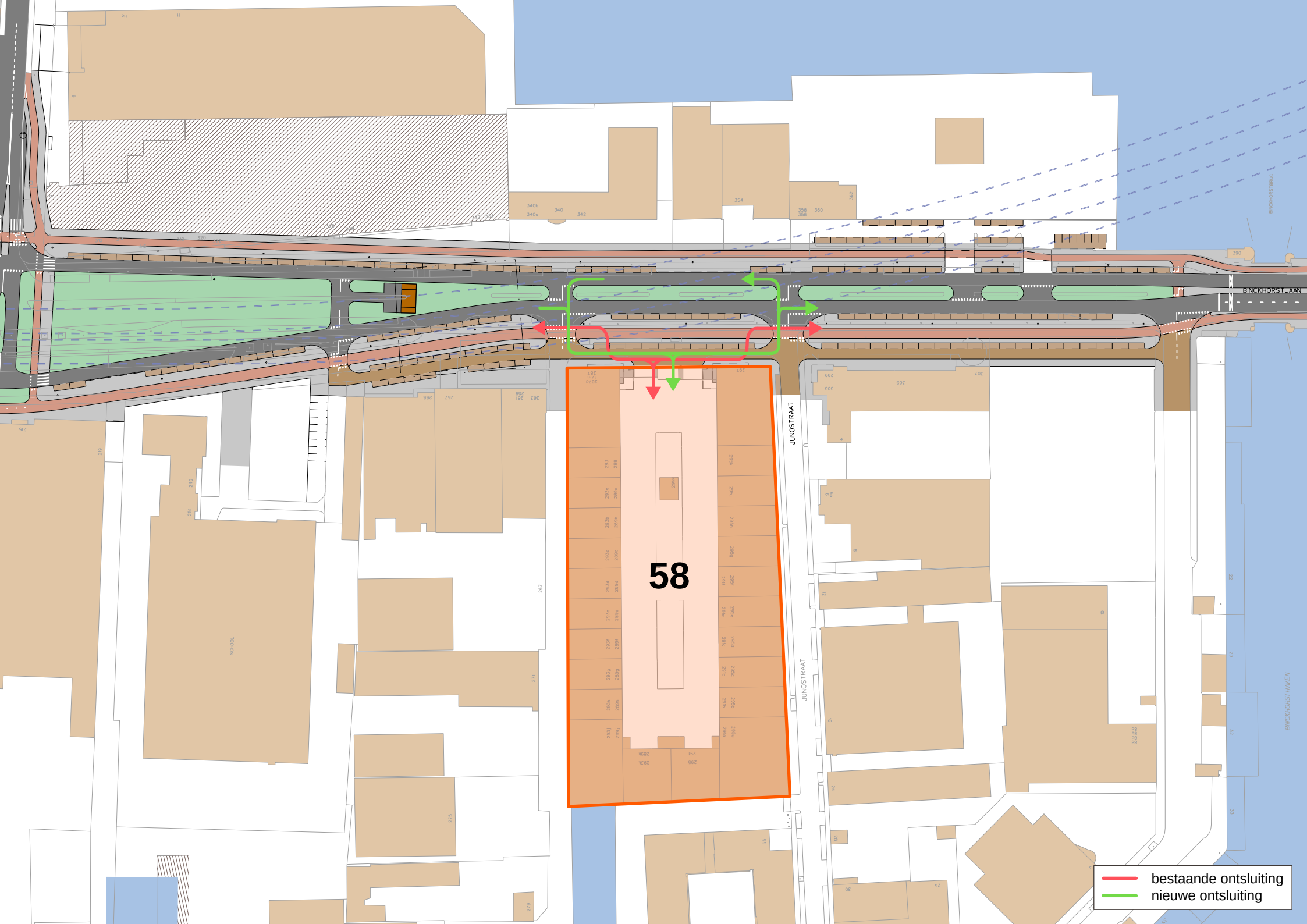

51
BINCKHORSTHAVEN
MAANWEG
BROEKSLOOT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

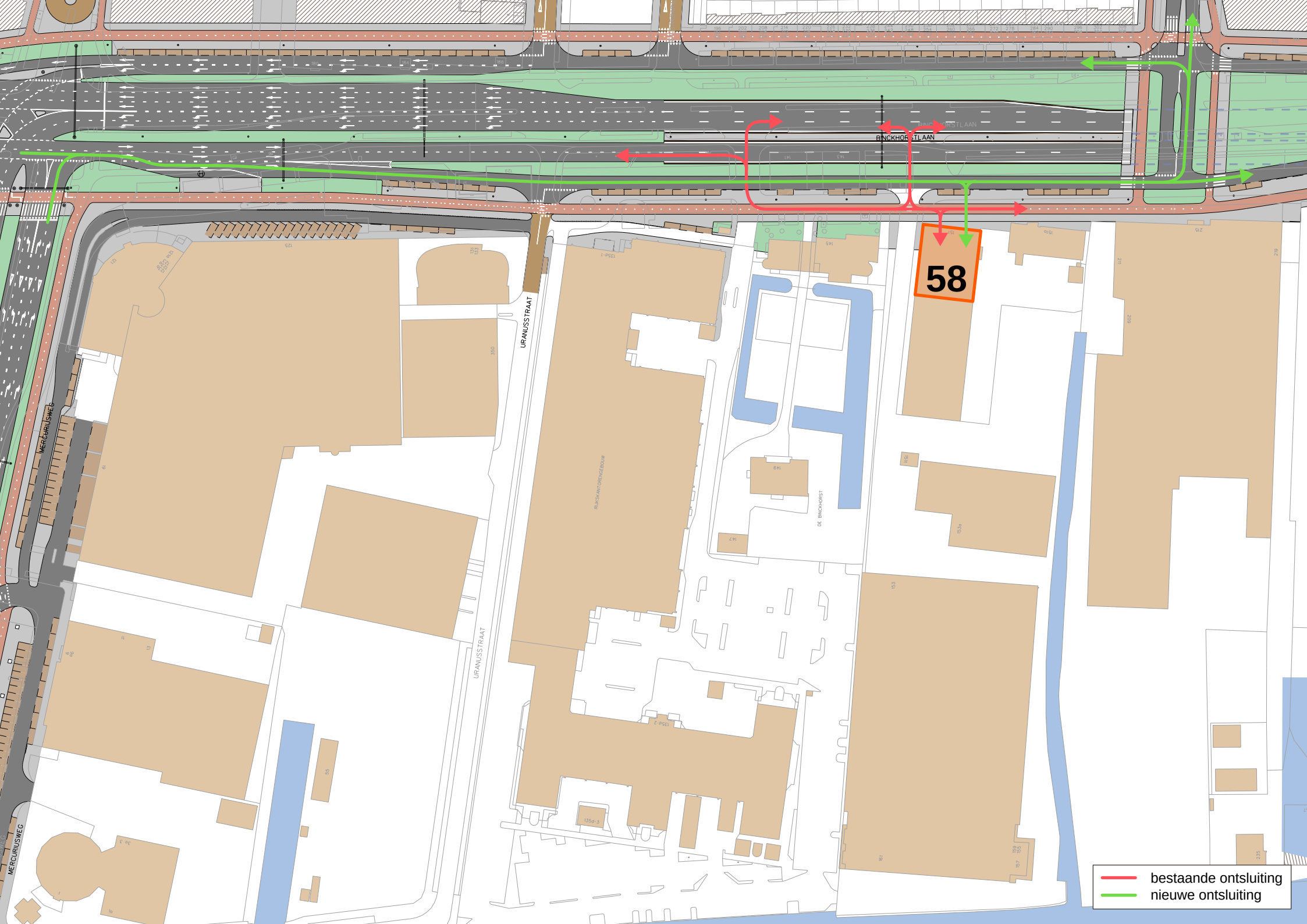

52
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTHAVEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


53
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTHAVEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


54
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTHAVEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


57
WEGASTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
ZONWEG
GROTE BEERSTRAAT
ZUIDERKROONSTRAAT
WEG STRAAT
SPOORBOOGWEG
PEGASUSSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


58
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTHAVEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


BINCKHORSTLAAN
58
URANUSSTRAAT
URANUSSTRAAT
MERCURIUSWEG
MERCURIUSWEG
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

REGULUSWEG

REGULUSWEG

WEGASTRAAT

NOORDERKROONSTRAAT

NOORDERKROONSTRAAT

GROTE BEERSTRAAT

ZUIDERKROONSTRAAT

Zeeweg

SATURNUSSTRAAT

SATURNUSSTRAAT

MAANPLEIN

MAANPLEIN

MAANWEG

BROEKSLOOT

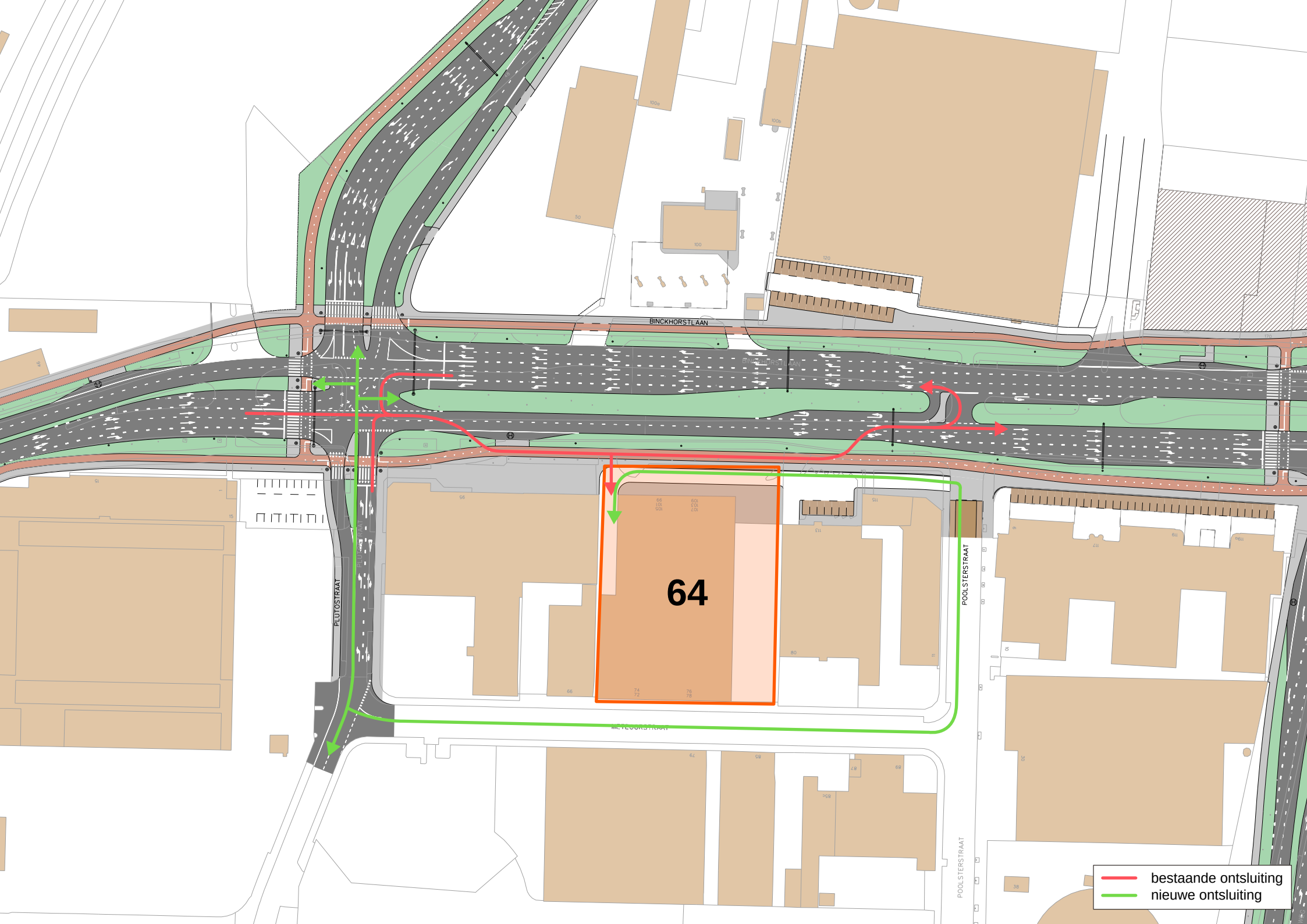
63

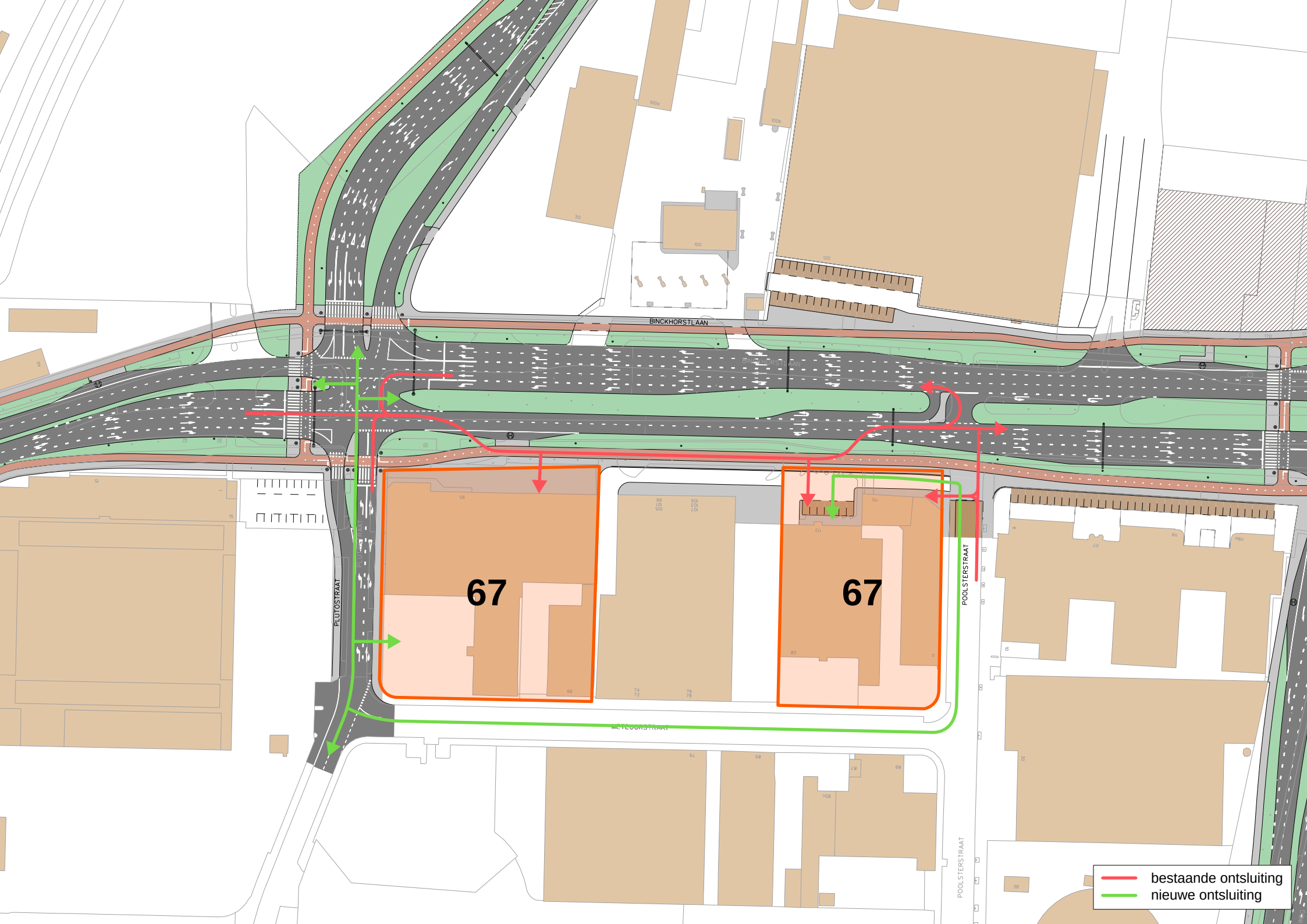
MELKWEGSTRAAT

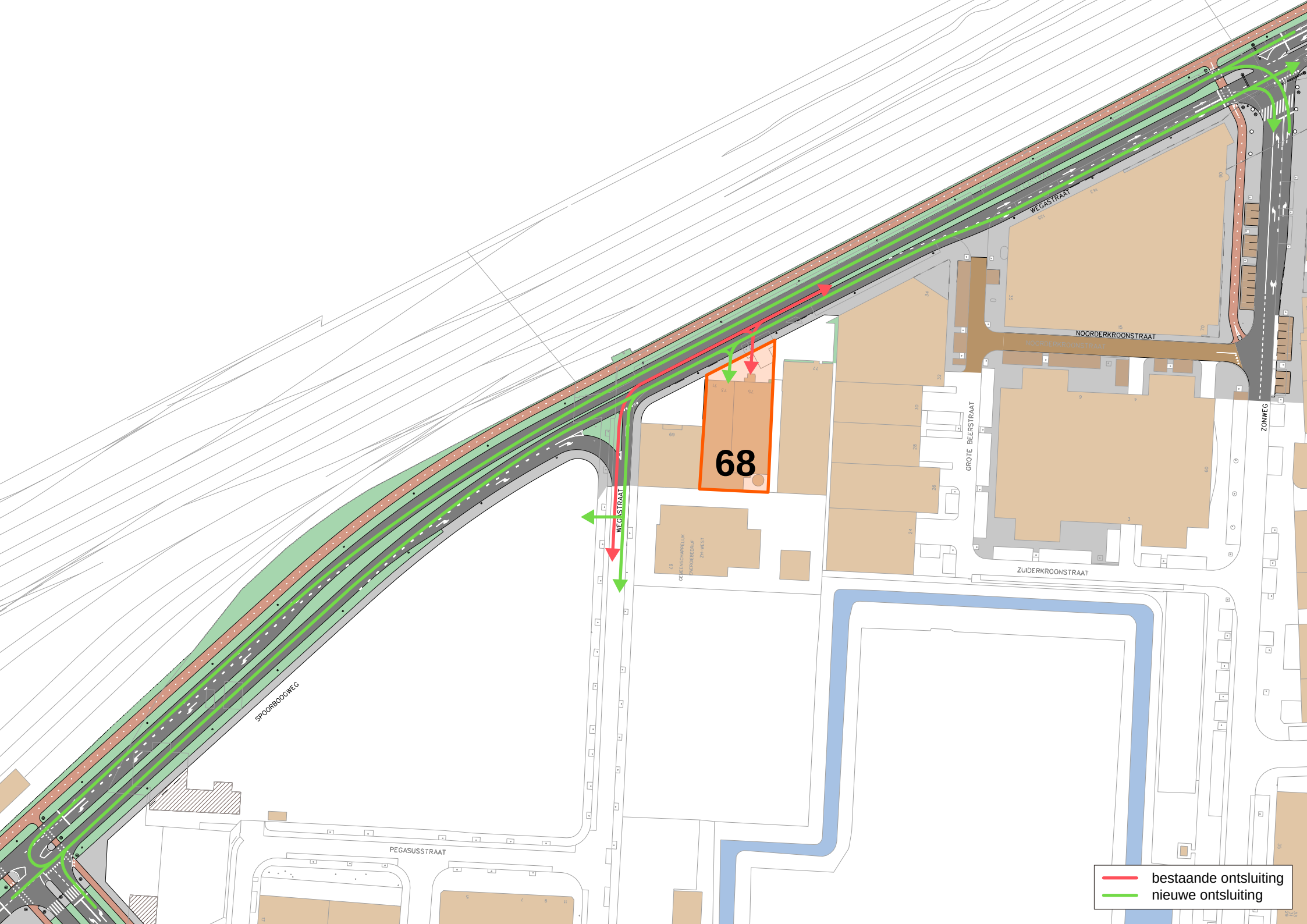
MELKWEGSTRAAT

bestaande ontsluiting

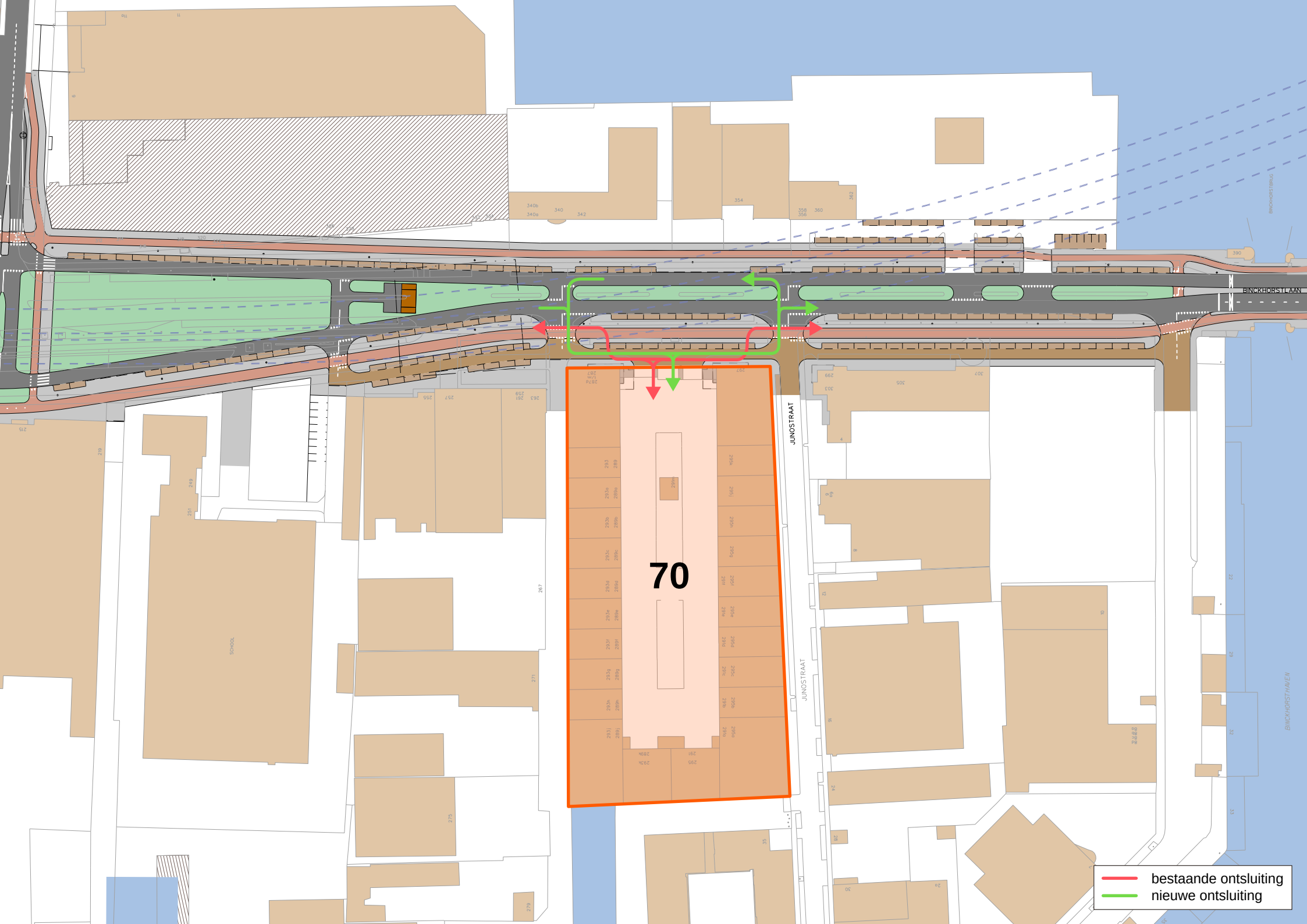
nieuwe ontsluiting


BINCKHORSTLAAN
PLUTOSTRAAT
POOLSTERSTRAAT
64
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


BINCKHORSTLAAN
PLUTOSTRAAT
POOLSTERSTRAAT
67
67
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


68
WEGASTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
ZONWEG
GROTE BEERSTRAAT
ZUIDERKROONSTRAAT
WEG STRAAT
SPOORBOOGWEG
PEGASUSSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


69
REGULUSWEG
REGULUSWEG
MAANPLEIN
MAANPLEIN
SATURNUSSTRAAT
SATURNUSSTRAAT
WEGASTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
ZONWEG
GROTE BEERSTRAAT
ZUIDERKROONSTRAAT
MELKWEGSTRAAT
MELKWEGSTRAAT
MAANWEG
BRIEKSLOOT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


70
JUNOSTRAAT
JUNOSTRAAT
BINCKHORSTLAAN
BINCKHORSTHAVEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


71
BINCKHORSTLAAN
JUNOSTRAAT
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting


75
REGULUSWEG
REGULUSWEG
WEGASTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
NOORDERKROONSTRAAT
GROTE BEERSTRAAT
ZONWEG
ZUIDERKROONSTRAAT
SATURNUSSTRAAT
SATURNUSSTRAAT
MAANPLEIN
MAANPLEIN
MAANWEG
BREEKSLOOT
MELKWEGSTRAAT
MELKWEGSTRAAT
GEM. DIENST BOUWEN EN WONEN
bestaande ontsluiting
nieuwe ontsluiting

BIJLAGE IV

TIJDELIJKE BEREIKBAARHEID VAN DE BINCKHORST TIJDENS REALISATIE

Gemeente Den Haag

Bereikbaarheid Binckhorst gedurende realisatie Rotterdamsebaan (periode 2014-2019)



16 augustus 2013

DE ROTTERDAMSEBAAN

Bereikbaarheid Binckhorst gedurende realisatie Rotterdamsebaan (periode 2014 – 2019)

1. INLEIDING

In het stedelijk gebied in en rond het gebied Binckhorst worden in de komende periode tot 2020 diverse grote wegenprojecten uitgevoerd met als doel de infrastructuur in dit deel van de Haagse regio te verbeteren. De betreft onder meer de aanleg van de Rotterdamsebaan, de aanleg van de Spoorboogweg en de aanpassing van de Neherkade. De realisatie van deze projecten leidt onvermijdelijk tot een bepaalde mate van hinder en overlast.

Om deze tijdelijke hinder en overlast tot een minimum te beperken wordt de uitvoering van de diverse projecten nauw op elkaar afgestemd en worden verkeersmaatregelen getroffen om de verkeershinder zo goed als mogelijk te beheersen. De beheersmaatregelen worden in het kader van de regionale bereikbaarheid nader uitgewerkt binnen de werkgroep 'Regionale Bereikbaarheid'. Deze werkgroep rapporteert aan het Stadsgewest Haaglanden en gemeenten over de verkeersmaatregelen waarmee, zo nodig, kan worden bijgestuurd op de beheersmaatregelen.

In het MER Rotterdamsebaan is reeds ingegaan op de hinder op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Hierbij zijn ook diverse maatregelen benoemd, die door de gemeenten in combinatie met het bouwconsortium genomen worden. Dit betreft onder andere afschermende voorzieningen en maatregelen ter beperking van stofhinder. Ook is in het MER beschreven wat de effecten op het verkeer (omrijdroutes) zal zijn tijdens de afsluiting of verminderde capaciteit van bepaalde wegen. Ook is in het MER aandacht geschonken aan de tijdelijke situatie, die ontstaat voor de Binckhorst als de Binckhorstlaan in 2016 is afgesloten. In de notitie 'Verkeershinder Haagweg in combinatie met afsluiting Binckhorstlaan' van 12 juni 2013, die als bijlage is toegevoegd, is hier in meer detail op ingegaan. Hierbij zijn ook andere grote wegenprojecten in dit deel van de Haagse regio benoemd en de diverse verkeerskundige effecten van de aanpassingen/tijdelijke afsluitingen (inclusief het afsluiten van de Binckhorstlaan) met de mogelijke beheersmaatregelen beschreven.

Echter, de afsluiting van de Binckhorstlaan en de aanleg van de Spoorboogweg en Rotterdamsebaan behelst meerdere fases, die elkaar vanaf 2014 tot 2019 opvolgen. Om meer inzicht te geven in de bereikbaarheid gedurende deze diverse fases wordt in deze notitie op hoofdlijnen de bereikbaarheid voor de diverse delen van de Binckhorst geschetst. Deze bereikbaarheid betreft auto(vracht)verkeer. In afzonderlijke paragrafen wordt de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer binnen het gebied van de Binckhorst beschreven.

Dit bereikbaarheidsplan is gebaseerd op de huidige inzichten over de uitvoering van het project en op basis van de thans aanwezige kennis. Voortschrijdend inzicht en/of noodzakelijke aanpassingen kunnen nog leiden tot (continue) bijstelling van het bereikbaarheidsplan. Een belangrijke rol is hier weggelegd voor de individuele ondernemers en de begeleidingscommissie Binckhorst. Met deze partijen is afgesproken dit 'concept' bereikbaarheidsplan in een iteratief proces te vervolmaken. Een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid voor ieder bedrijf is hierbij het uitgangspunt. Ook tijdens het aanbestedingsproces wordt een grote inbreng van de marktpartijen verwacht ten aanzien van het beperken van hinder. Bereikbaarheid en het voorzien in tijdelijke parkeeroplossingen zijn bovendien criteria waarop gegund gaat worden. Een uitgebreidere beschrijving van dit proces is weergegeven in hoofdstuk vijf.

2. TIJDELIJKE VERKEERSSTRUCTUUR

2.1. Algemeen

Onderdelen nieuwe verkeerstructuur in en rondom de Binckhorst

Om de verkeerstructuur in de Binckhorst in de eindsituatie goed te laten functioneren, worden in het kader van het project Rotterdamsebaan extra infrastructuur-aanpassingen uitgevoerd, deze betreffen:

- de aanleg van de Rotterdamsebaan ter hoogte van de huidige Binckhorstlaan,
- parallelwegen langs de Rotterdamsebaan bedoeld voor lokaal verkeer,
- de aanpassing van de kruising van de Binckhorstlaan met de Plutostraat,
- de aanleg van de Spoorboogweg (werknaam),
- het opwaarderen van de Regulusweg,
- het realiseren van een extra ontsluiting van het kwadrant Binckhorsthavengebied (werknaam: Verlengde Melkwegstraat).

Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het MER Rotterdamsebaan en het ontwerp bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

Beschrijving fasering op hoofdlijnen

Een belangrijke maatregel om de Rotterdamsebaan (en parallelwegen) te kunnen realiseren is het afsluiten van de Binckhorstlaan. Deze afsluiting zal plaatsvinden in de periode 2017 – 2019. Voor die periode zullen al wel de kabels en leidingen verlegd gaan worden en worden enkele panden gesloopt langs de Binckhorstlaan. De verkeershinder hiervan is echter beperkt tot één of enkele bedrijven tegelijkertijd waarvoor dan passende maatregelen worden genomen.
In de periode dat de Binckhorstlaan afgesloten is, zal zowel het doorgaand- als bestemmingsverkeer voor de Binckhorst gebruik moeten maken van alternatieve routes. De belangrijkste alternatieve route voor het doorgaand verkeer vormt de nieuw aan te leggen Spoorboogweg in combinatie met de op te waarderen Regulusweg.. Randvoorwaardelijk geldt daarom dat de route Regulusweg-Spoorboogweg gereed moet zijn op het moment dat de Binckhorstlaan als doorgaande route wordt afgesloten. Voor de bedrijven aan de Binckhorstlaan wordt voorzien in een (tijdelijke) weg die de diverse percelen ontsluit. Dit betreft echter geen doorgaande route voor overig verkeer.
Naast de bovengenoemde werkzaamheden aan de Rotterdamsebaan, Regulusweg en Spoorboogweg wordt ook een nieuwe verbinding aangelegd tussen de Saturnusstraat en de Maanweg, in het verlengde van de Melkwegstraat. De aanleg van de nieuwe verbinding leidt echter niet tot verkeershinder voor de daar gelegen bedrijven. De aanleg van de Verlengde Melkwegstraat zal net als de opwaardering van de Regulusweg en aanleg Spoorboogweg voor 2016 plaatsvinden. Als deze wegen in 2016 gereed zijn, wordt de Binckhorstlaan afgesloten en zal ook de huidige op- en afrit van de Saturnusstraat op de Regulusweg worden afgekoppeld.

Tot 2019 zal gewerkt worden aan de realisatie en inpassing van de Rotterdamsebaan in de Binckhorst. In dat jaar zijn ook deze werkzaamheden afgerond en is het project Rotterdamsebaan afgerond.

2.2. Planning uitvoering werkzaamheden in relatie tot bereikbaarheid

In deze paragraaf wordt de fasering beschreven en verbeeld van de uitvoering van de werkzaamheden die nodig zijn voor de realisatie van de Rotterdamsebaan. Bij deze fasering is rekening gehouden met de onvermijdelijke afsluitingen en de daartoe benodigde (tijdelijke) omleidingroutes. Tot 2017 wordt de situatie per jaar beschreven, terwijl de jaren 2017-2019 gebundeld zijn weergegeven. De fasering is vooralsnog indicatief, zie ook het hieronder beschreven vervolgproces. Het exacte moment van aanvang en de duur van de werkzaamheden is nog niet bekend.

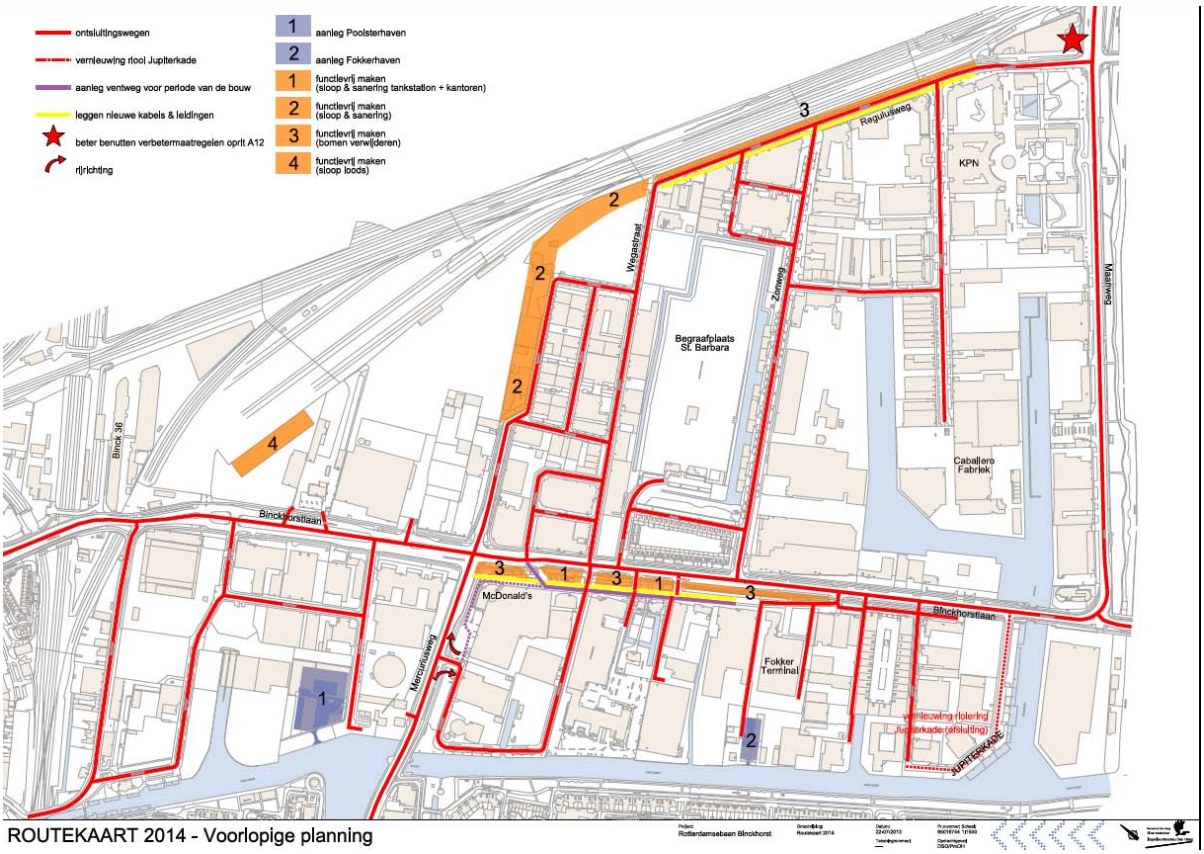
Per periode wordt een totaal overzicht van de bereikbaarheid binnen de Binckhorst getoond. Daarna volgt op een meer gedetailleerd niveau een beschrijving van de werkzaamheden met de gevolgen daarvan en de te treffen beheersmaatregelen. Op de onderstaande kaarten zijn in de kleur ROOD de beschikbare routes aangegeven en in de kleur PAARS de tijdelijke routes.

De werkzaamheden voor de aanleg van de Rotterdamsebaan vallen grofweg in drie stappen uiteen. In de eerste stap worden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. Het gaat dan om sloop en sanering van terreinen, het verleggen van kabels en leidingen en aanleg en reconstructie van wegen in de directe omgeving van de Rotterdamsebaan en om de aanleg van tijdelijke wegen. In de tweede stap wordt dan de Rotterdamsebaan aangelegd, inclusief schachten toeritten, tunnelbak en aansluiting op knooppunt Ypenburg. In de derde stap wordt het maaiveld heringericht.

PERIODE 2014

In 2014 starten de voorbereidende werkzaamheden om de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. Er wordt op meerdere plaatsen in de Binckhorst gewerkt. Dit is op kaart (1) aangegeven.

KAART 1

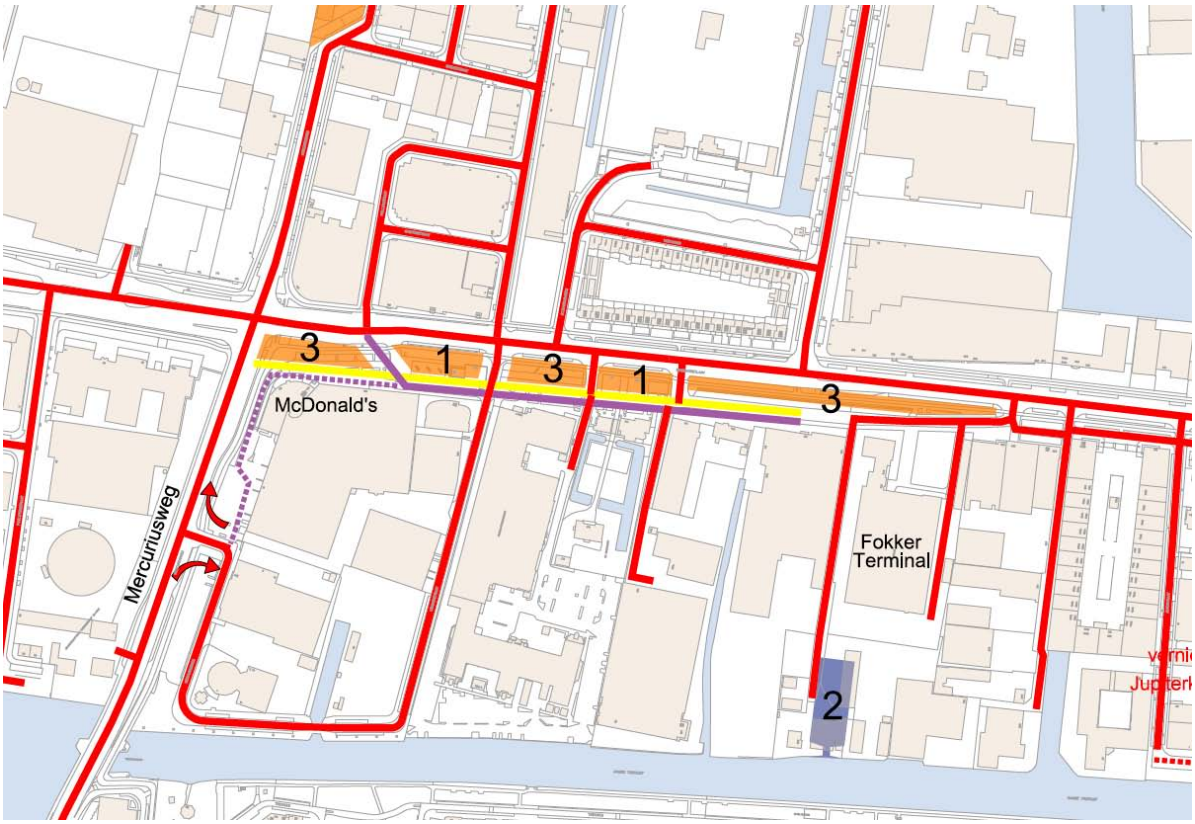


ROUTEKAART 2014 - Voorlopige planning

In de **Binckhorstlaan** (kaart 2) moet zowel bovengronds als ondergronds ruimte gemaakt worden voor de aanleg van de tunnelbak en de ontvangstschacht. Bovengronds worden het BP tankstation en de kiosken gesloopt en worden bomen gekapt. Ondergronds worden aan de oostzijde (McDonald's, Kasteel Binckhorst, Fokkerterminal) nieuwe kabels en leidingen gelegd (gele lijn). Er wordt gewerkt van west naar oost (vanaf McDonald's in de richting van de Binckhorstbrug). Op deze kabels en leidingen-strook wordt een tijdelijke ventweg aangelegd voor de bereikbaarheid van de bedrijven in de Trekvlietzone (zie kaart 2). De tijdelijke ventweg moet de aanliggende bedrijven bereikbaar houden tijdens de bouw. De ventweg wordt geschikt voor het voor bevoorrading van bedrijven benodigde vrachtverkeer en zal waar nodig voorzien worden van laad&los mogelijkheden en in beperkte mate voorzien in parkeergelegenheid. Voor de parkeersituatie tijdens de bouw zal met de daar zittende bedrijven en met de begeleidingsgroep Binckhorst afstemming plaatsvinden. Het werk voor deze nieuwe kabels en leidingen loopt door in 2015.

Tijdens het leggen van deze kabels en leidingen zullen bedrijven in de Trekvlietzone, die direct zijn aangesloten op de Binckhorstlaan, één voor één hiervan hinder ondervinden. Er moet een sleuf worden gegraven ter plekke van hun inrit, en dan zijn de bedrijven enkele dagen niet per auto bereikbaar. Met de betreffende ondernemers zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder tot een minimum beperkt kan worden.

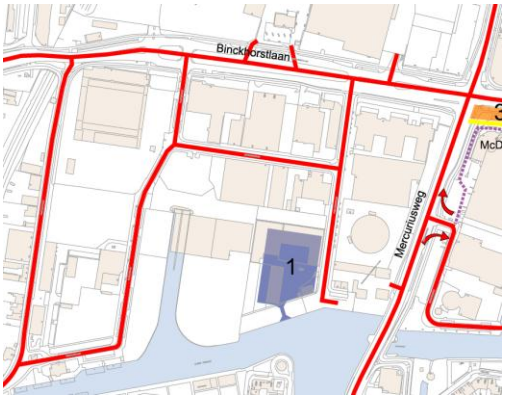
KAART 2



Nieuwe kabels en leidingen aan de Binckhorstlaan (oneven zijde)

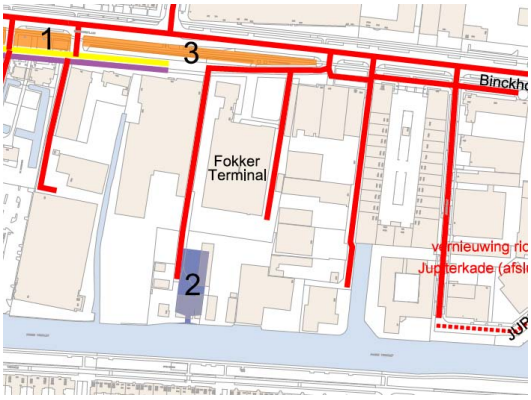
In 2014 worden ook de twee nieuwe **waterbekkens** gebouwd met de werknamen **Poolsterhaven** (kaart 3) **en Fokkerhaven** (kaart 4). Deze waterbekkens zijn nodig ter compensatie van de versmalling van de Laakhaven, als gevolg van de reconstructie de Neherkade (die in 2014 start).

KAART 3



Poolsterhaven

KAART 4

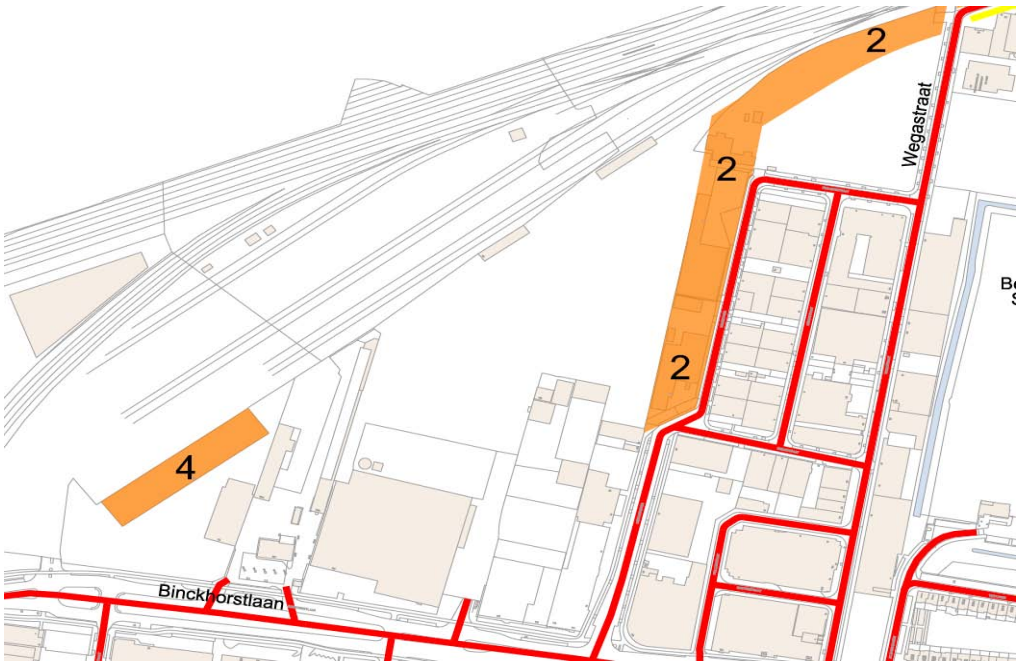


Fokkerhaven

Voor de aanleg van de Poolsterhaven en de Fokkerhaven zijn geen wegafsluitingen nodig.

Voorts worden in 2014 voorbereidingen getroffen voor de aanleg van de route **Spoorboogweg-Regulusweg** (kaart 5). Deze betreffen bodemsanering van de terreinen van de voormalige autodemontage bedrijven, het kappen van bomen op het voormalige HTS-terrein aan de Wegastraat, sloop van de loods langs het rangeerterrein (oranje 4). Daarna zal de grond in het tracé van de Spoorboogweg een periode voorbelast worden. Voor deze werkzaamheden zijn geen wegafsluitingen nodig.

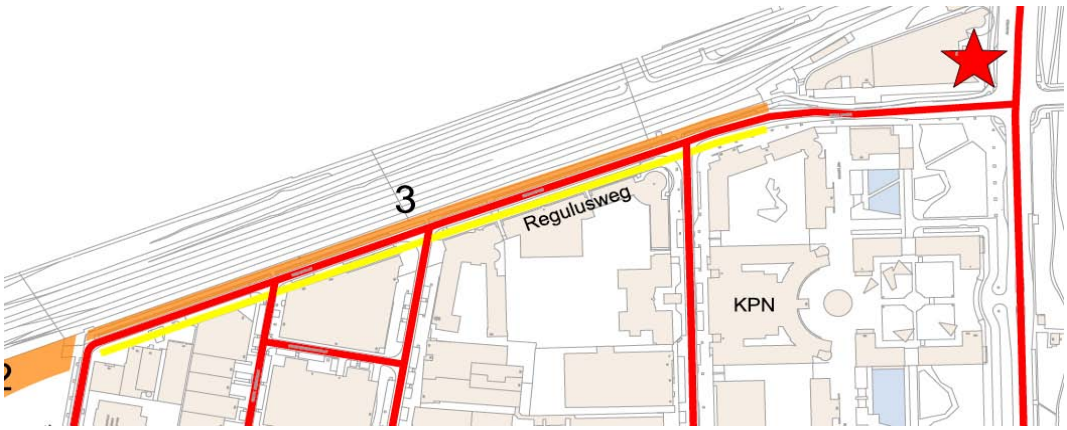
KAART 5



Voorbereidingen Spoorboogweg en Verlengde Mercuriusweg

Ter voorbereiding van de **herinrichting van de Regulusweg** (kaart 6) moeten bomen gekapt worden (oranje 3). Tijdens het kappen zal de weg gedeeltelijk voor een korte periode afgesloten worden. Het is nog niet bekend of er nieuwe kabels en leidingen moeten worden gelegd (gele lijn). Indien dat nodig is zal het worden gecombineerd met de herinrichting van de weg in 2015. De herinrichting zal in 2015 gefaseerd worden uitgevoerd (zie verder 2015).

KAART 6

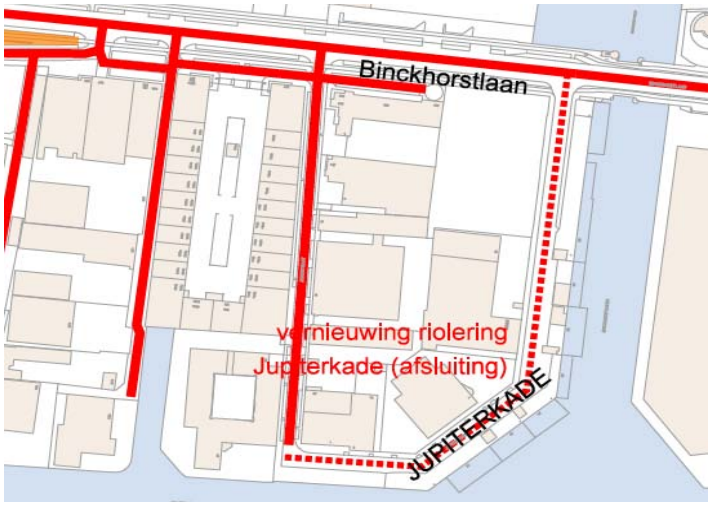


Voorbereidingen herinrichting Regulusweg en uitvoering programma Beter Benutten

Op en nabij de kruising van de Maanweg met de Regulusweg en de Westenburgstraat worden, in het kader van het programma Beter Benutten (rode ster), een aantal maatregelen uitgevoerd die de verkeersafwikkeling rond de op-/afrit Voorburg van de A12 moeten verbeteren. Dit betreft een aanpassing van de verkeerslichtenregeling in combinatie met kleinschalige verbeteringen aan de infrastructuur. Voor de uitvoering van deze maatregelen zijn, naar verwachting, geen afsluitingen van routes nodig.

Tenslotte staat in 2014 de vernieuwing van de riolering in de **Jupiterkade** (kaart 7) gepland. Hiervoor moet de weg in delen worden opengebroken en wordt de riolering vernieuwd. De aanliggende bedrijven en bewoners (woonboten) zullen hier hinder van ondervinden en ook tijdelijk niet bereikbaar zijn per auto. Met de betreffende ondernemers en bewoners zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder tot een minimum beperkt kan worden.

KAART 7

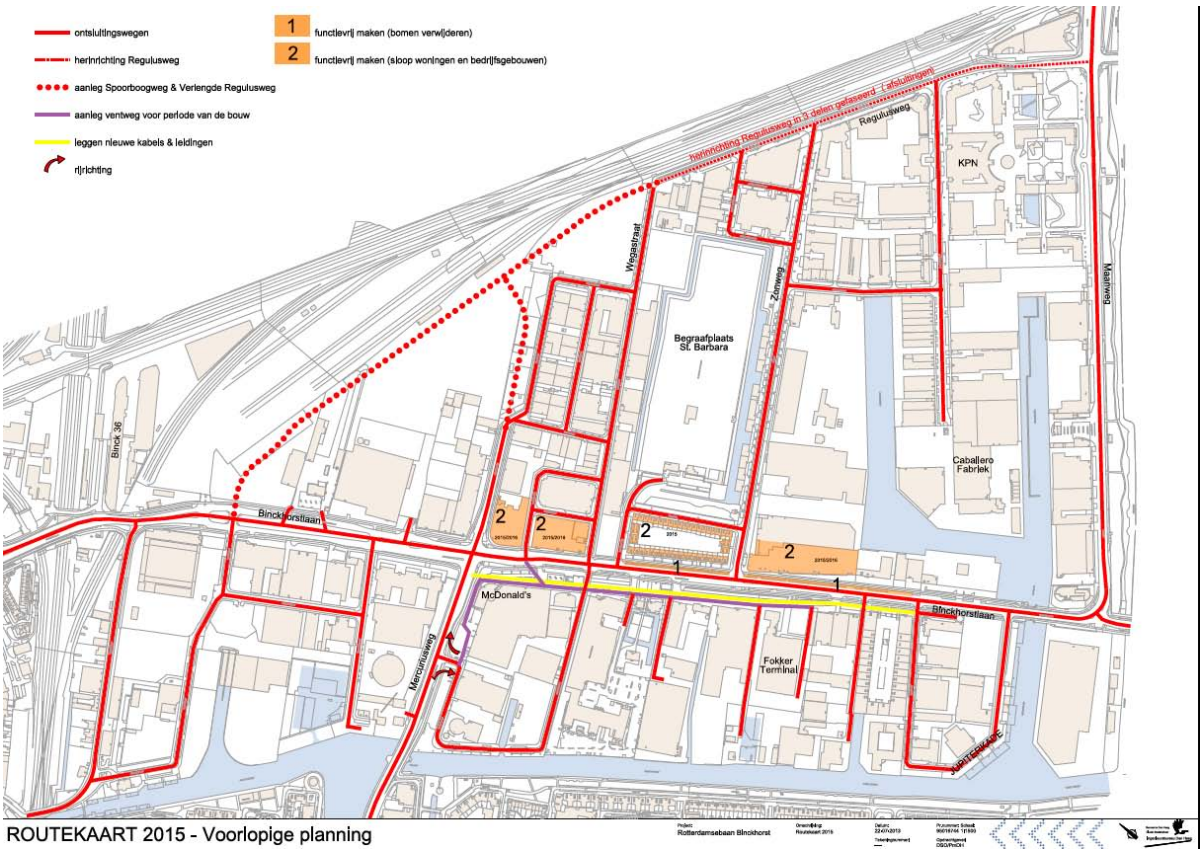


Vernieuwing riolering Jupiterkade

PERIODE 2015

Ook in 2015 vinden voorbereidende werkzaamheden op de Binckhorstlaan plaats om de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. De Spoorboogweg wordt aangelegd en de Regulusweg wordt heringericht. Dit is op onderstaande kaart (8) voor de Binckhorst als geheel aangegeven.

KAART 8



ROUTEKAART 2015 - Voorlopige planning

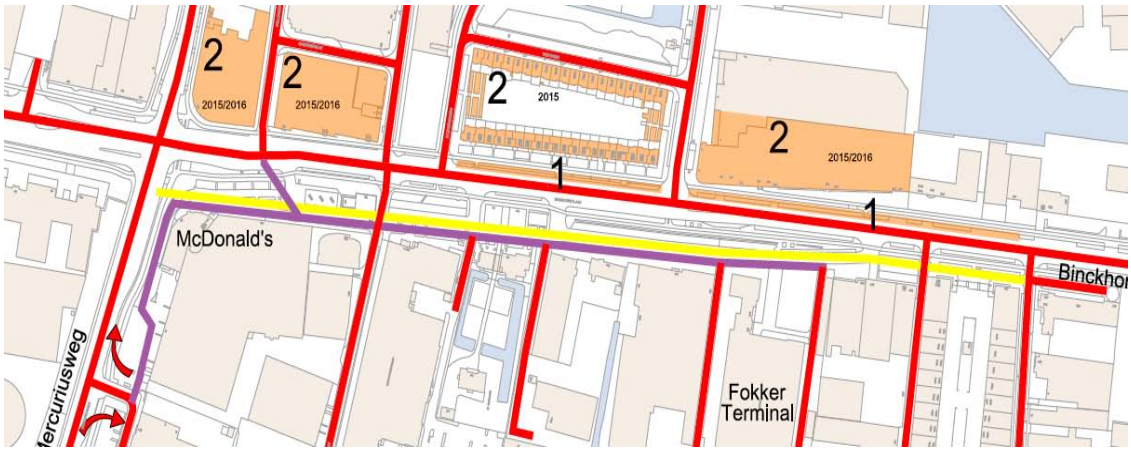
Aan de **oneven zijde Binckhorstlaan** wordt het nieuwe kabels en leidingen-tracé afgemaakt en wordt de tijdelijke ventweg tot en met de Fokkerterminal aangelegd. De nieuwe kabels en leidingen worden gelegd tot voorbij gebouw Bincktwins. De ventweg zal niet doorlopen naar Bincktwins. De Bincktwins blijft bereikbaar via de Maanweg en de Binckhorstlaan-zuid.

Tussen de Fokkerterminal en Bincktwins wordt de ontvangstschacht gebouwd. De passage die dan tussen het bouwhek en de gevels resteert bedraagt 5 à 6m en is onvoldoende voor autoverkeer. Alleen voetgangers en voertuigen in het geval van calamiteiten kunnen dan gebruik maken van de passage. In 2015 blijven de bedrijven aan de oneven zijde (Trekvlietzone) met tijdelijke wegen aangesloten op de Binckhorstlaan. Met de betreffende ondernemers en bewoners zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder tot een minimum kan worden beperkt.

Aan de overzijde van **de Binckhorstlaan, de even zijde** (kaart 9), moeten de gebouwen tussen de Mercuriusweg en Köhler autoverhuur gesloopt worden. De sloop zal naar verwachting in 2015 en 2016 plaatsvinden. De sloop is nodig om ruimte te maken voor de Rotterdamsebaan. Het is nog niet bekend of het nodig is wegen tijdelijk af te sluiten voor de sloop. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat het nodig is om voor de sloop van het kantoorpand Binckhorstlaan 180-188, één rijstrook van de Binckhorstlaan af te zetten en ook op het eerste deel van de Wegastraat een deel van de rijbaan tijdelijk af te sluiten. Per te slopen gebouw wordt nog een plan gemaakt, dat tijdig kenbaar wordt gemaakt aan de omliggende bedrijven.

Tevens worden de bomen aan deze zijde van de Binckhorstlaan gekapt. Tijdens het kappen van de bomen zal één rijstrook van de Binckhorstlaan kortdurend worden afgezet.

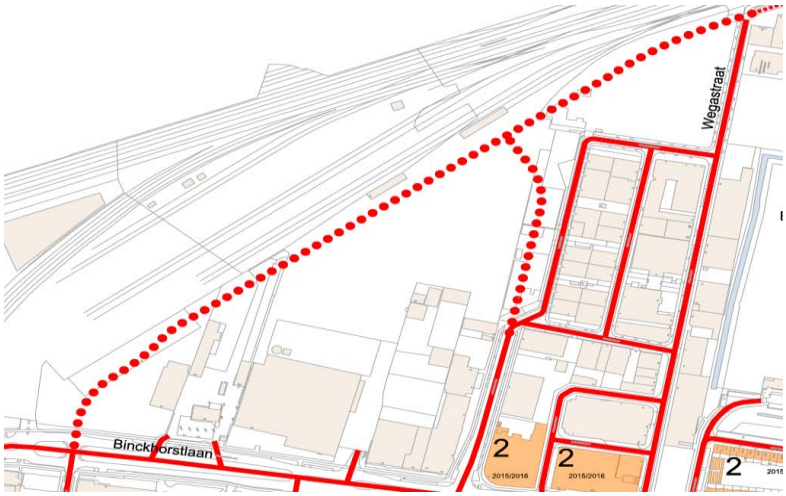
KAART 9



Binckhorstlaan-zuid oneven en even zijde

In 2015 worden de nieuwe wegen aangelegd: **De Spoorboogweg en de Verlengde Mercuriusweg** (kaart 10) (werknamen). Hiervoor hoeven geen wegen langdurig te worden afgesloten. Wel zullen tijdelijke afsluitingen ten behoeve van de aansluiting (riolering) op de Mercuriusweg, de Wegastraat en de Binckhorstlaan nodig zijn. Met de betreffende ondernemers en bewoners zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder van deze afsluitingen tot een minimum kan worden beperkt.

KAART 10



Aanleg Spoorboogweg en Verlengde Mercuriusweg

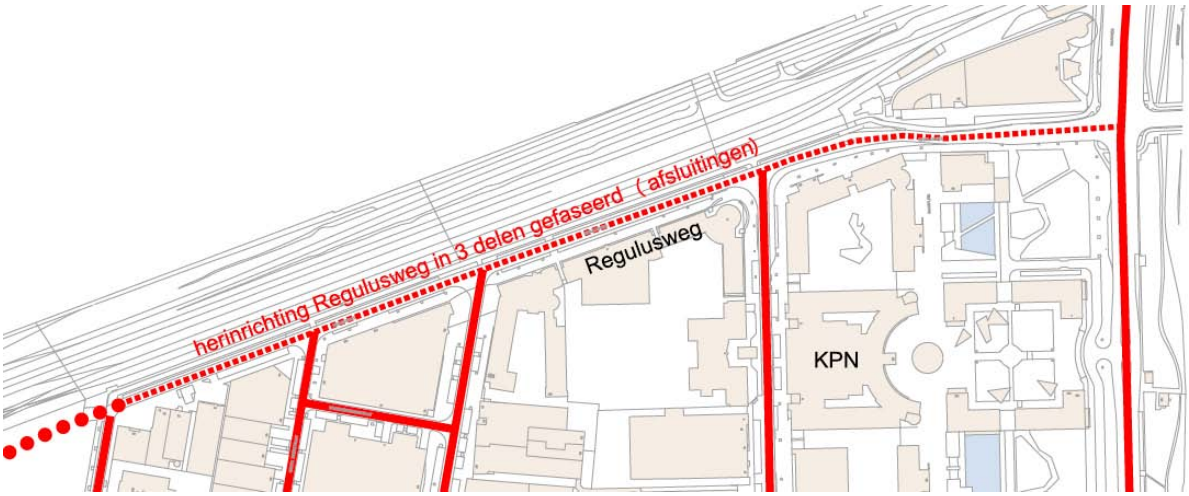
In 2015 wordt de huidige **Regulusweg** (kaart 11) heringericht om de weg geschikt te maken als stedelijke hoofdroute. Om de weg voldoende doorstroomcapaciteit te geven worden de parkeerplaatsen langs de weg opgeheven. Langs de Verlengde Mercuriusweg worden nieuwe parkeerplaatsen aangelegd die in deze omgeving het verlies aan parkeerplaatsen voor een deel compenseert.

Ook worden twee zijstraten afgekoppeld van de Regulusweg (Saturnusstraat en Grote Beerstraat). Dit is nodig om een goede verkeersafwikkeling op deze route en op de kruising Maanweg/Regulusweg te waarborgen. De Wegastraat wordt half afgekoppeld van de route, hier kan alleen nog rechts-in en rechts-uit gereden worden.

Naar verwachting wordt deze herinrichting in drie fasen uitgevoerd: de knik van de Wegastraat-Zonweg, Zonweg-Saturnusstraat en Saturnusstraat-Maanweg. De volgorde van deze herinrichting is nog niet bekend. Tijdens de uitvoering zijn de bedrijven in ieder geval bereikbaar vanaf de Binckhorstlaan, via de Mercuriusweg/Komeetweg/Pegasusstraat, de Wegastraat en de Zonweg. Het deel Saturnusstraat-Maanweg kan grotendeels heringericht worden, echter nog niet geheel vanwege de aanwezigheid van de auto-sluis van het Internationaal Strafhof die pas in 2016 weggehaald wordt. De Saturnusstraat zal tijdens de herinrichting van de Regulusweg in ieder geval bereikbaar zijn via de route Binckhorstlaan/Zonweg/Melkwegstraat.

Daarnaast zal worden ingezet op de aanleg van de Verlengde Melkwegstraat, als verbinding tussen de Saturnusstraat en de Maanweg, gelijktijdig met de herinrichting van de Regulusweg. De Verlengde Melkwegstraat (zie kaart 15 beschrijving periode 2016) kan ook een alternatieve route bieden gedurende de herinrichtingswerkzaamheden aan het deel van de Regulusweg tussen de Saturnusstraat en de Maanweg.

KAART 11



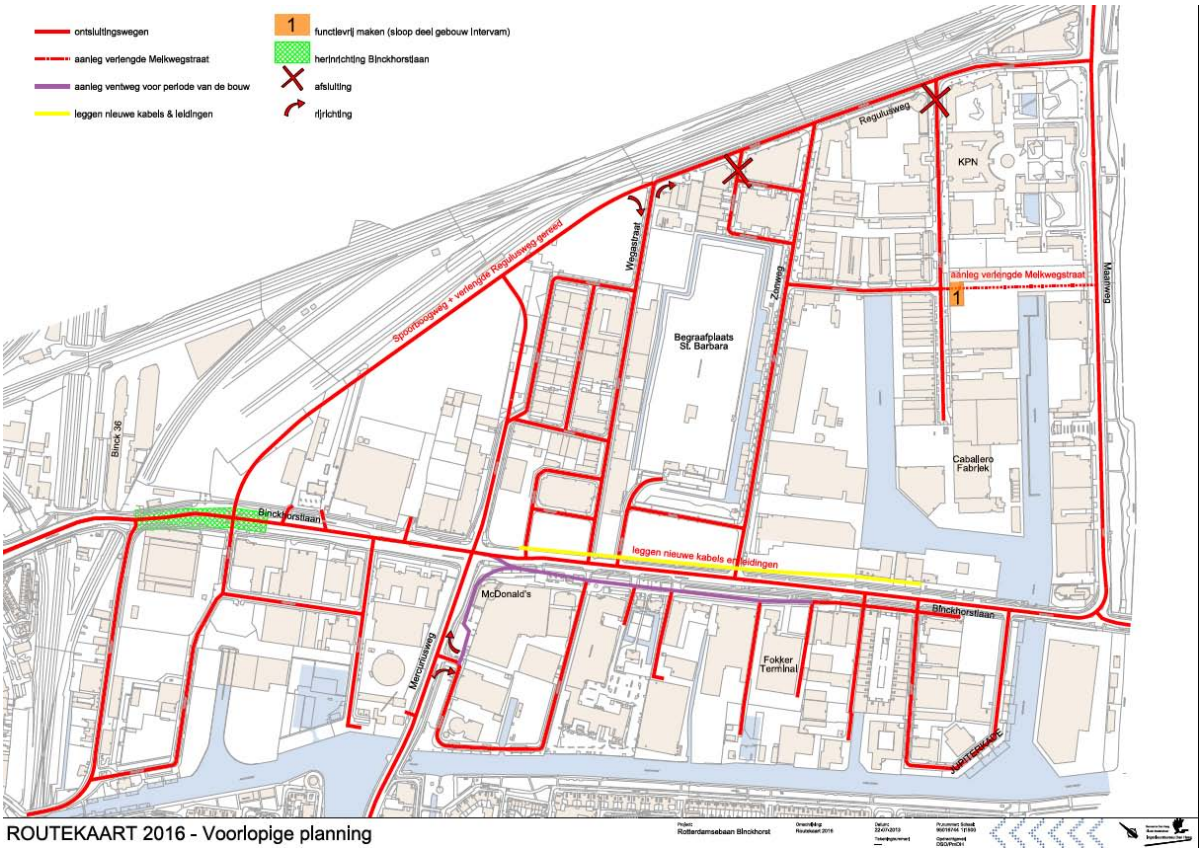
Herinrichting Regulusweg

PERIODE 2016

In 2016 vinden op de Binckhorstlaan voorbereidende werkzaamheden plaats om de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. De Spoorboogweg is inmiddels aangelegd en de Regulusweg heringericht. Dit is op onderstaande kaart (12) voor de Binckhorst als geheel aangegeven.

De Binckhorstlaan zal naar verwachting het grootste deel van het jaar 2016 of geheel 2016 voor verkeer open blijven. Wanneer de voorbereidende werkzaamheden zeer voorspoedig verlopen bestaat de mogelijkheid dat in het vierde kwartaal van 2016 met de bouw van de ontvangstschacht kan worden begonnen. Het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan moet hiervoor dan worden afgesloten. Dit is op onderstaande kaart (12) voor de Binckhorst als geheel aangegeven.

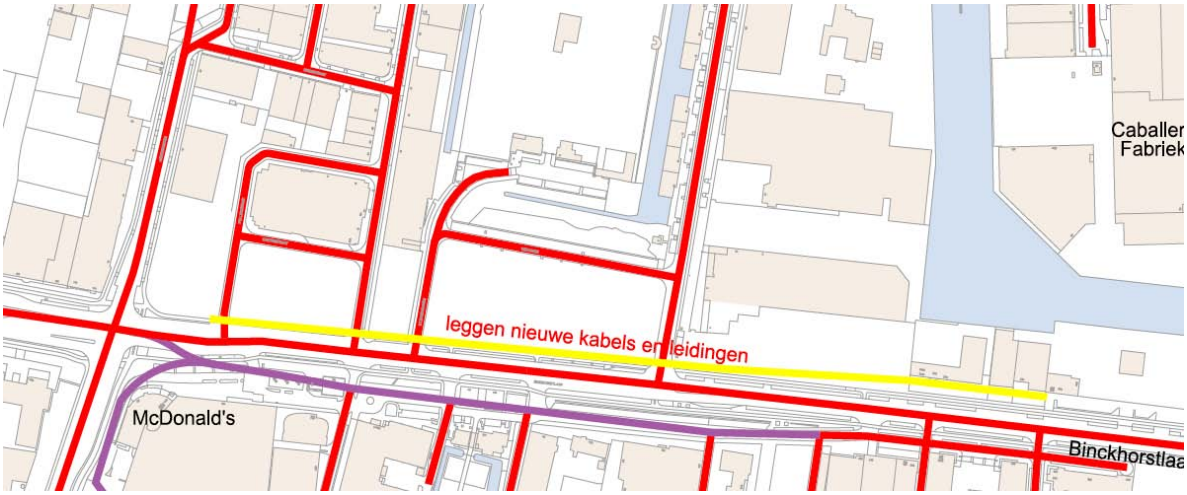
KAART 12



ROUTEKAART 2016 - Voorlopige planning

Na de sloop van de gebouwen aan de **even zijde van de Binckhorstlaan** (kaart 13**)**, worden ook aan deze zijde nieuwe kabels en leidingen gelegd. Hierbij zijn ook twee grote leidingen, een 150 KV elektriciteitsleiding van Tennet en een 40bar gasleiding van de Gasunie. Beide leidingen zijn van belang voor de energievoorziening van een groot deel van Den Haag. Er wordt gewerkt vanaf Basal in de richting van de Mercuriusweg. De ondernemers die aan de even zijde van het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan gevestigd zijn (Köhler, Pitlo, Basal) zullen hiervan hinder ondervinden en tijdelijk niet bereikbaar zijn. Met hen zal overlegd worden op welke wijze de hinder van de werkzaamheden tot een minimum kan worden beperkt. Ook zullen kortdurende afsluitingen van de Zonweg, St. Barberaweg, Wegastraat en de Polluxstraat nodig zijn. Op kaart 13 hierna is de aanleg van het nieuwe kabels en leidingen-tracé, die in 2016 plaatsvindt, met een gele lijn aangeduid.

KAART 13

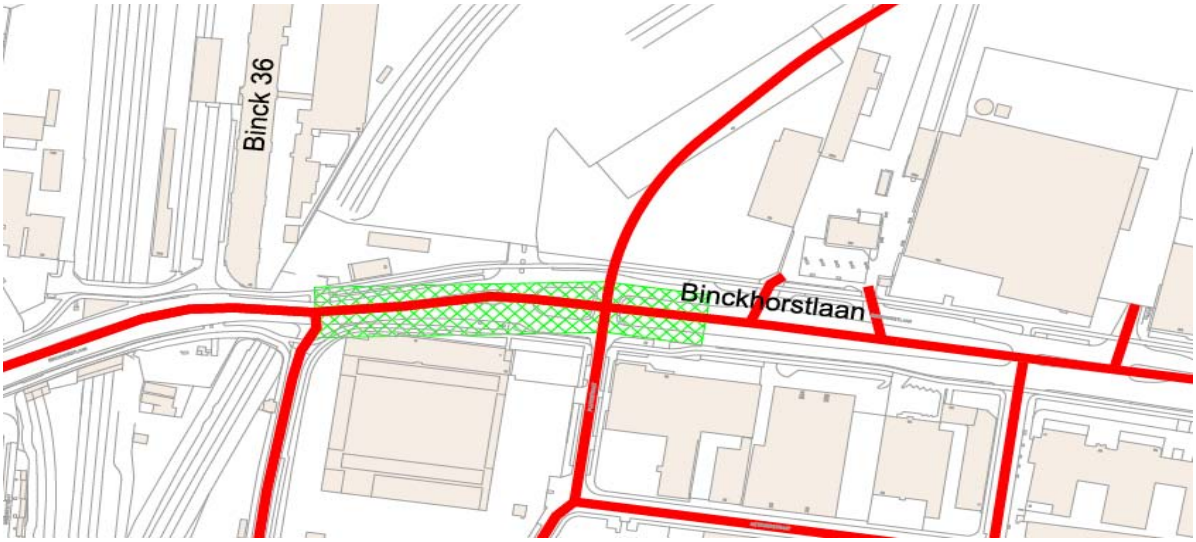


Binckhorstlaan zuid tussen Mercuriusweg en Basal

Parallel aan de west even zijde van de Binckhorstlaan wordt voorafgaand aan de afsluiting van de Binckhorstlaan een tijdelijke verbindingsweg tussen de Mercuriusweg en de Zonweg aangelegd, zodat het gebied rondom de Binckhorsthaven vanaf de Binckhorstlaan bereikbaar blijft tijdens de afsluiting van de Binckhorstlaan zuid. (kaart 16 en 17)

Voor de aansluiting van de Spoorboogweg op de Binckhorstlaan, wordt de bestaande kruising **Binckhorstlaan/Plutostraat** (kaart 14) fors aangepakt. De Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat wordt in dat kader heringericht. Voor de uitvoering hiervan zijn in ieder geval gedeeltelijke afsluitingen van de Binckhorstlaan en ook de Plutostraat nodig. De bedrijven die direct om het nieuwe kruispunt zijn gevestigd (HMS, Shell, Van Vreden en Habo) zullen hinder ondervinden van de werkzaamheden en tijdelijk minder goed bereikbaar zijn. De bedrijven in de Gasfabriekzone kunnen het gebied bereiken via de Poolsterstraat en het Trekvlietplein. Met de betreffende ondernemers zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder van deze afsluiting en tot een minimum kan worden beperkt.

KAART 14

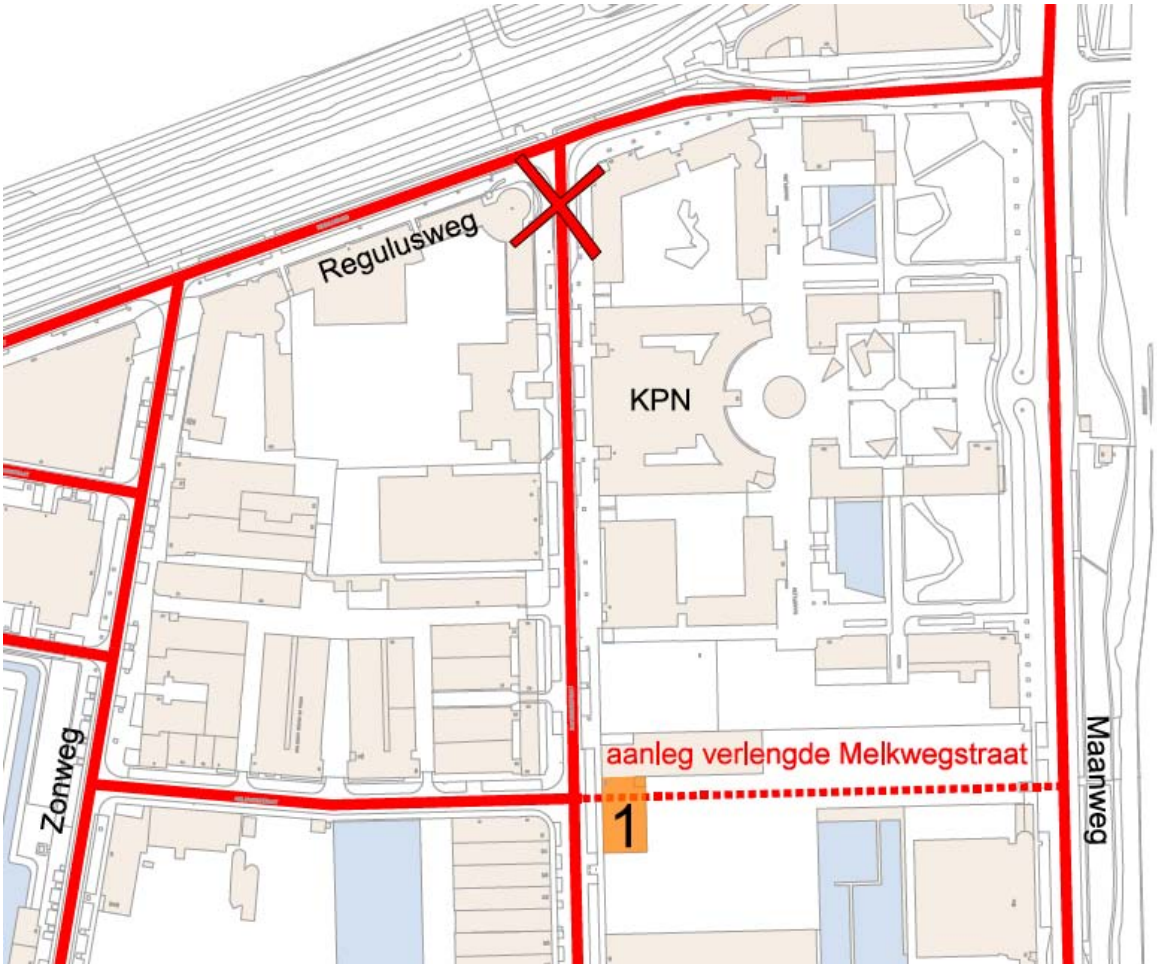


Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat

Tenslotte wordt uiterlijk in 2016 de **Verlengde Melkwegstraat** (kaart 15) aangelegd, als alternatieve route vanwege het afkoppelen van de Saturnusstraat van de Regulusweg. De definitieve aanleg vindt plaats nadat het Internationaal Strafhof en Eurojust zijn verhuisd (huidige planning 2016). Deze organisaties gebruiken momenteel de locatie waarop de Verlengde Melkwegstraat is geprojecteerd als parkeerplaats. Bezien zal worden of, vooruitlopend op de definitieve inrichting, deze weg eerder al in een tijdelijke vorm kan worden gerealiseerd. (zie ook het hierover gestelde in de beschrijving van de periode 2015).

Op een moment in 2016 wordt de Saturnusstraat afgekoppeld van de Regulusweg. De afkoppeling zal alleen plaatsvinden wanneer de Verlgende Melkwegstraat gereed is.

KAART 15



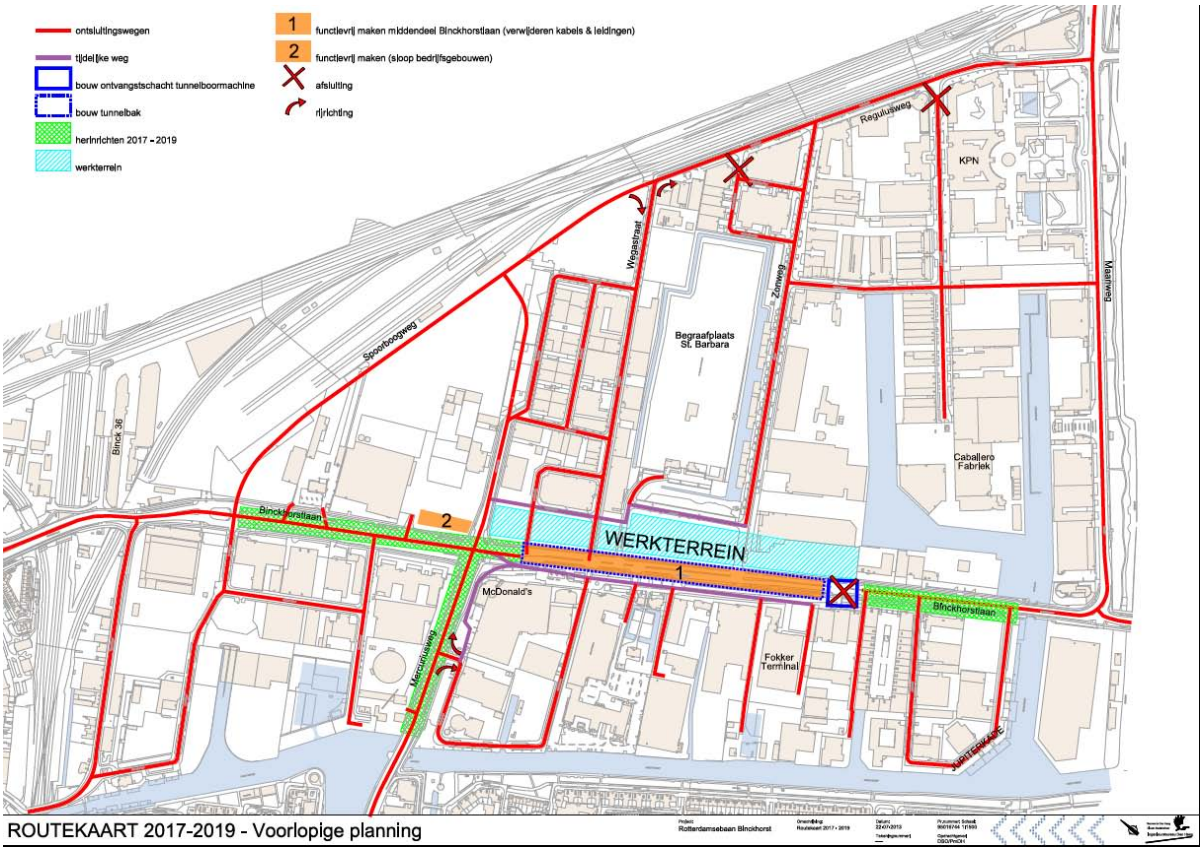
Verlengde Melkwegstraat

PERIODE 2017-2019

In de periode 2017-2019 wordt de tunnel van de Rotterdamsebaan gebouwd. Hiervoor wordt de Binckhorstlaan tussen het Mercuriusplein en bedrijvenverzamelgebouw Bincktwins afgesloten. In deze periode moet een groot aantal werkzaamheden verricht worden: de bouw van de ontvangstschacht en de tunnelbak, de herinrichting van de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en het spoorviaduct, de herinrichting van de Mercuriusweg tussen Trekvlietbrug en Binckhorstlaan.

Op onderstaande kaart (16) zijn de werkzaamheden en de omleidingroutes tijdens de afsluiting van de Binckhorstlaan voor de Binckhorst als geheel aangegeven.

KAART 16



ROUTEKAART 2017-2019 - Voorlopige planning

In de **Binckhorstlaan** (kaart 17) wordt de zgn. ontvangstschacht gebouwd. De ontvangstschacht betreft een grotendeels ondergronds bouwwerk waar de twee geboorde tunnels in uitkomen. Aan de andere kant van de ontvangstschacht wordt de deels gesloten toerit gebouwd. De toerit vormt het laatste deel van de tunnelroute waar de automobilisten de tunnel in of uitrijden. De tunneltoerit eindigt, komend vanuit de tunnel, op maaiveldhoogte in de Binckhorstlaan.

Zoals bij de beschrijving van de periode 2016 al is aangeven bestaat de mogelijkheid dat in het vierde kwartaal van 2016 met de bouw van de ontvangstschacht kan worden begonnen indien de voorbereidende werkzaamheden zeer voorspoedig verlopen. Het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan, voorbij de Zonweg wordt dan al afgesloten. De grote afsluiting van de Binckhorstlaan, vanaf het Mercuriusplein is voorzien in de periode 2017-2019.

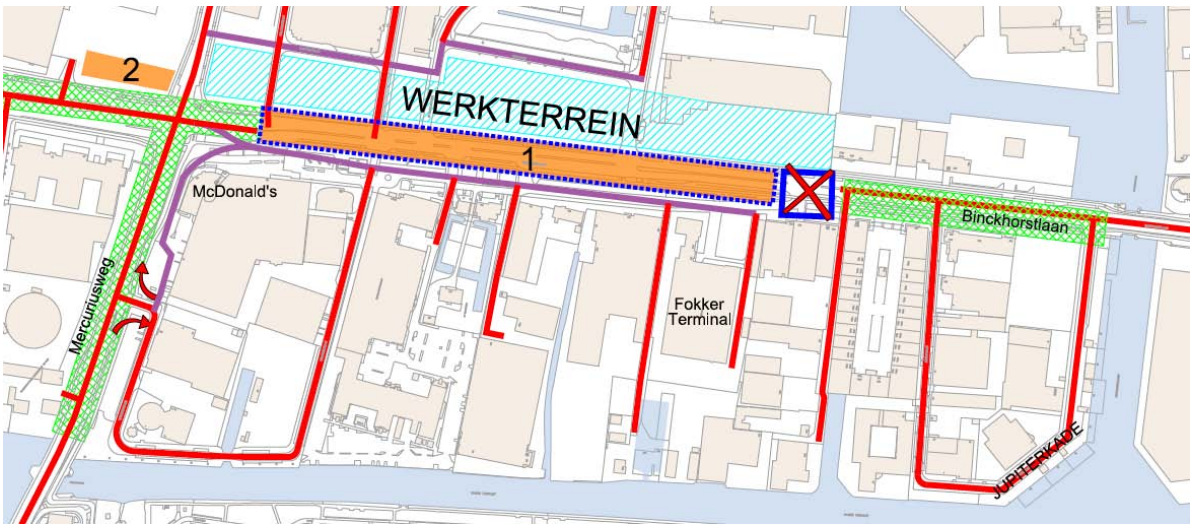
De Binckhorstlaan en een groot deel van de vrijgekomen terreinen ten gevolge van de inmiddels gesloopte gebouwen, is in deze periode bouwterrein en werkterrein en biedt zo mogelijk nog gelegenheid om tijdelijk parkeerplaatsen toe te voegen.

De bedrijven in de Trekvlietzone, tot en met de Fokker Terminal, zijn bereikbaar vanaf de zijde van de centrumring via de tijdelijke ventweg langs de bouwplaats.

De bedrijven in de Trekvlietzone, rondom de Jupiterkade en Junostraat, zijn bereikbaar vanaf de zijde van Voorburg/Maanweg. Dat geldt ook voor de bedrijven tussen de ontvangstschacht en de Trekvliet (o.a. de Haagse Fijnhouthandel, Roeivereniging Laak en jachtwerf de Haas). Ook de bedrijven aan de even zijde van de Binckhorstlaan (Basal, Pitlo en Köhler) zijn in deze periode alleen vanaf de Maanweg bereikbaar. Met de betreffende ondernemers zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder van de werkzaamheden en afsluitingen tot een minimum beperkt kunnen worden.De Bincktwins blijven bereikbaar via de Maanweg en Binckhorstlaan-zuid.

Op kaart 17 is de situatie ten gevolge van de afsluiting van de Binckhorstlaan in de periode 2017-2019 rondom de Binckhorstlaan weergegeven.

KAART 17



Binckhorstlaan- Trekvlietzone

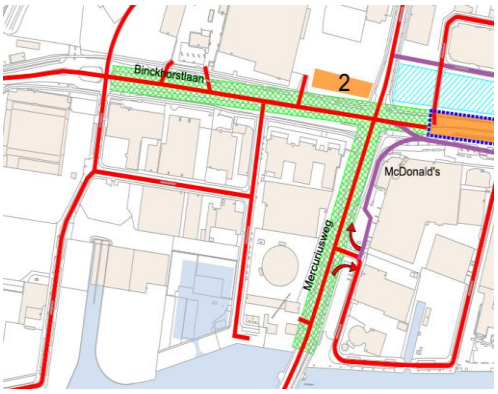
Naast de bouw van de tunnel (en de bijbehorende nieuwe aanleg van het maaiveld), worden in deze periode ook de aanpalende doorgaande wegen opnieuw ingericht. Deze zijn:

- De Mercuriusweg tussen Trekvlietbrug en het kruispunt met de Binckhorstlaan;
- Het kruispunt Binckhorstlaan/Mercuriusweg;
- Het noordelijke deel van de Binckhorstlaan tussen het kruispunt en de Plutostraat;
- Het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan tussen de Binckhorstbrug en de ontvangstschacht;

Voor deze herinrichtingen zullen deze wegen gefaseerd, gedeeltelijk worden afgesloten. De bedrijven aan en bij deze wegen zullen hiervan hinder ondervinden. De wijze en volgorde van uitvoering, (gedeeltelijke) afsluitingen en de omleidingsroutes moeten nog uitgewerkt worden. Ook met de hier betreffende ondernemers en bewoners zal tijdig in overleg worden getreden om te bepalen hoe de hinder van deze werkzaamheden en afsluitingen tot een minimum kunnen worden beperkt.

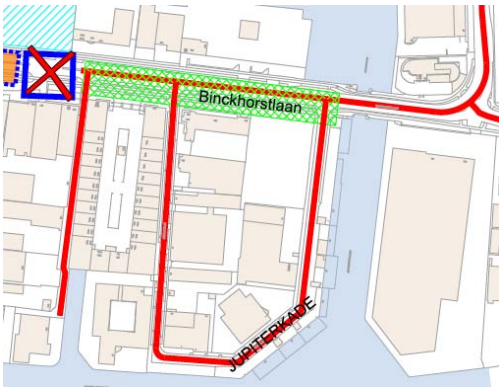
In de tijdelijke situatie ontstaat op het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan tussen de Binckhorstbrug en het bouwterrein een mogelijkheid om tijdelijk parkeerplaatsen toe te voegen.
De herinrichting van de hierboven genoemde wegen zijn op de navolgende kaarten 18 en 19 aangeduid.

KAART 18



Mercuriusweg en Binckhorstlaan Noord

KAART 19



Binckhorstlaan Zuid

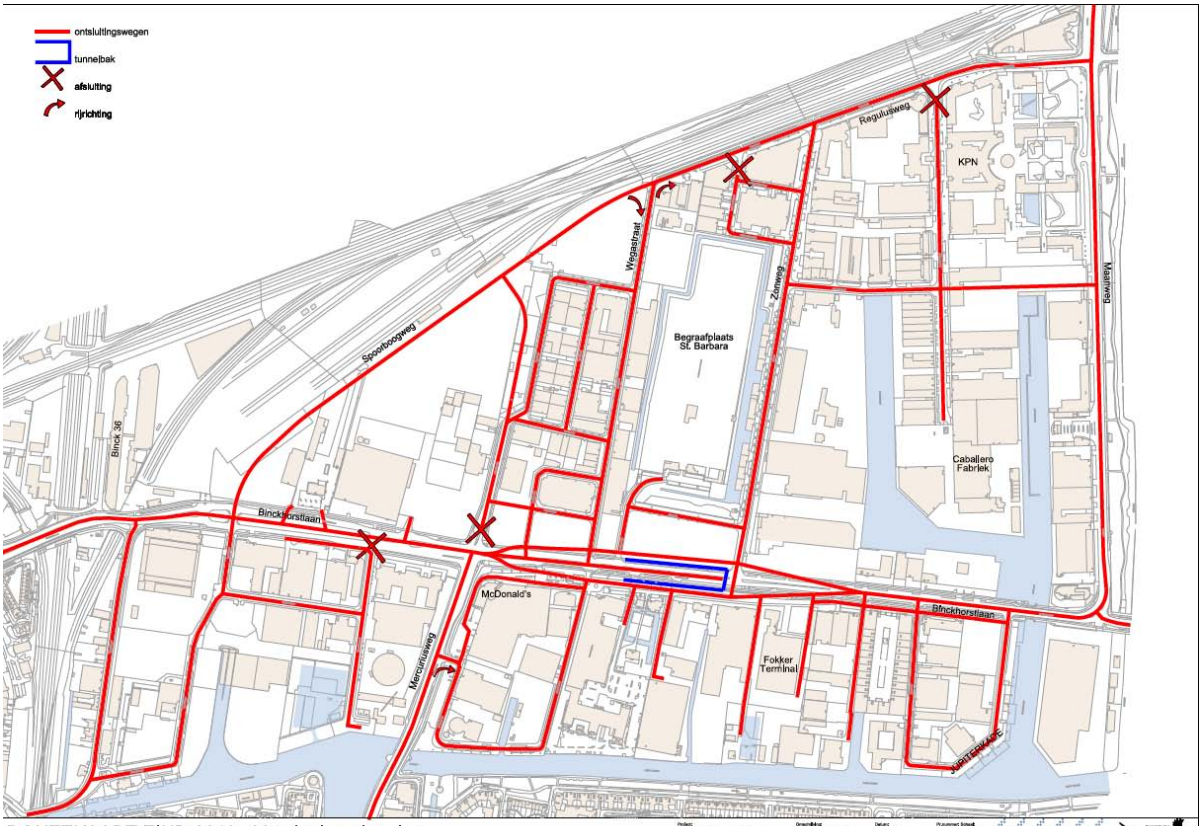
EINDE 2019

Einde 2019 is de Rotterdamsebaan gereed.
De verbinding van de Mercuriusweg-oost met de Binckhorstlaan wordt definitief opgeheven.
De Poolsterstraat is dan al afgekoppeld van de Binckhorstlaan.

Alle bedrijven aan weerszijden van de Binckhorstlaan, tussen Mercuriusweg en Binckhorstbrug, zijn bereikbaar via de heringerichte Binckhorstlaan.

Op onderstaande kaart 20 is de eindsituatie met de ontsluitingswegen, na realisatie van de Rotterdamsebaan, weergegeven.

KAART 20



ROUTEKAART EIND 2019 - Voorlopige planning

2.3. Bereikbaarheid en werkzaamheden per kwadrant

Per kwadrant is hier beschreven en verbeeld hoe de bereikbaarheid van de verschillende kwadranten (en daarmee bedrijven/woningen) is voorzien tijdens de realisatie van de Rotterdamsebaan en de daarmee onlosmakelijk verbonden extra infrastructuur-aanpassingen. De aangegeven tijdsplanning voor wat betreft de bereikbaarheid in de tijdelijke situatie is vooralsnog indicatief.

De onderscheiden kwadranten zijn als volgt gedefinieerd en op kaart 25 hieronder weergegeven:
I. Trekvlietzone: het gebied tussen Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Trekvliet en Jupiterkade/Binckhorstbrug.
II. Binckhorsthavengebied: het gebied tussen Binckhorstlaan, Maanweg, Regulusweg, en Mercuriusweg/Komeetstraat.
III. Gasfabriekterrein: het gebied tussen Trekvliet, Mercuriusweg, Binckhorstlaan en spoorlijn Den Haag-Leiden.
IV. Spoorboogzone: het gebied tussen Binckhorstlaan, Mercuriusweg/Komeetweg en het NS-rangeerterrein.

KAART 25



kwadranten Binckhorst

I. TREKVLIETZONE

2014

Werkzaamheden:

- sloop tankstation en kiosken aan de Binckhorstlaan, bodemsanering
- kappen van bomen aan de Binckhorstlaan en trekken van de wortels
- leggen nieuwe kabels en leidingen aan de onevenzijde, vanaf McDonald's over een lengte van 200 à 300m.
- aanleg tijdelijke ventweg over de kabels en leidingen-strook.
- aanleg Fokkerhaven
- vernieuwing riolering Jupiterkade

Bereikbaarheid

- de Binckhorstlaan blijft in gebruik, tijdelijke afsluiting van rijstrook is nodig tijdens sloop en kappen van bomen.
- De aansluitingen van de zijwegen aan de oneven zijde wordt kort onderbroken voor aanleg kabels en leidingen.
- Na het leggen van de kabels en leidingen kunnen de zijstraten weer worden aangesloten op de Binckhorstlaan, de tijdelijke ventweg wordt gebruikt voor bedrijven die direct aan de Binckhorstlaan liggen (bv. Kasteel Binckhorst).
- Aan de Jupiterkade zullen bedrijven en bewoners tijdelijk niet voor de deur kunnen komen, maar wel dichtbij.

2015

Werkzaamheden

- Voortgaand leggen van nieuwe kabels en leidingen aan de oneven zijde van de Binckhorstlaan, richting de Binckhorstbrug, tot voorbij gebouw Bincktwins.
- Aanleg van de tijdelijke ventweg tot en met de Fokkerterminal.
- Aan de even zijde van de Binckhorstlaan worden bomen gekapt en start de sloop van gebouwen.

Bereikbaarheid

- de Binckhorstlaan blijft in gebruik.
- De Jupiterkade is weer in gebruik.
- De aansluitingen van de zijwegen aan de oneven zijde wordt kort onderbroken voor de kabels en leidingen.
- Na het leggen van de kabels en leidingen kunnen de zijstraten weer worden aangesloten op de Binckhorstlaan, de tijdelijke ventweg wordt gebruikt voor bedrijven die direct aan de Binckhorstlaan liggen (bv. Vizada).
- Aan de even zijde van de Binckhorstlaan moet een rijstrook tijdelijk afgesloten worden vanwege de kap van bomen en sloop werkzaamheden.

2016

Werkzaamheden:

- geen grote werkzaamheden aan de oneven zijde van de Binckhorstlaan en/of in de Trekvlietzone .
- sloop aan de even zijde van de Binckhorstlaan
- leggen van een nieuwe hoofdelektriciteitsleiding tussen Zonweg en Binckhorstbrug (150KV).
- leggen van een nieuwe hoofdgasleiding tussen Zonweg en Mercuriusweg (40bar).

Bereikbaarheid:

- De Binckhorstlaan is grotendeels in gebruik. Tijdelijke afsluiting van een rijstrook aan de even zijde is nodig vanwege de sloopwerkzaamheden.
- De Binckhorstlaan moet tussen Bincktwins en de Binckhorstbrug tijdelijk worden afgesloten voor het leggen van de hoofdkabel van het elektriciteitsnet (150KV).
- De Binckhorstlaan moet tussen ter hoogte van de Uranusstraat tijdelijk worden afgesloten voor het leggen van nieuwe hoofdgasleiding (40bar). Ook de tijdelijke ventweg zal dan onderbroken worden tussen Uranusstraat en Mercuriusweg.

2017-2019

Werkzaamheden

- Bouw van de ontvangstschacht in de Binckhorstlaan.
- Bouw van de tunnelbak in de Binckhorstlaan.
- Tijdens de aanleg van het maaiveld boven de tunnel en rondom de tunnelbak wordt de tijdelijke ventweg aan de oneven zijde van de Binckhorstlaan vervangen door de definitieve inrichting
- Herinrichting van het maaiveld van de rest van de Binckhorstlaan tussen Plutostraat en Binckhorstbrug.
- Herinrichting van het maaiveld van de Mercuriusweg tussen de Trekvlietbrug en het kruispunt.

Bereikbaarheid

- Binckhorstlaan afgesloten tussen kruispunt Mercuriusplein en de Binckhorstbrug
- Trekvlietzone tussen de Mercuriusweg tot en met de Fokkerterminal, bereikbaar via de tijdelijke ventweg die aansluit op de Mercuriusweg.
- Trekvlietzone tussen Jupiterkade en gebouw Bincktwins bereikbaar via de zijde Maanweg/Binckhorstbrug.
- De Mercuriusweg en de overige delen van de Binckhorstlaan worden gefaseerd, in delen afgesloten voor herinrichting. Daarbij geldt als uitgangspunt dat verkeer in twee richtingen te allen tijde mogelijk moet blijven.
- Afsluitingen in delen van de tijdelijke ventweg aan de oneven zijde van de Binckhorstlaan.
- De aansluiting van de Uranusstraat op de Mercuriusweg wijzigt in alleen rechts-in. Verkeer moet de Uranusstraat verlaten via de aansluiting op de Binckhorstlaan.

Einde 2019: Rotterdamsebaan gereed

Werkzaamheden: geen

Bereikbaarheid: als in definitieve situatie

II. BINCKHORSTHAVENGEBIED

2014

Werkzaamheden
- Kappen van bomen, bodemsanering en bouwrijp maken van de terreinen van de Kneus, Heja en HTS voor de aanleg van de Verlengde Mercuriusweg en de Spoorboogweg.
- Kappen van bomen langs de Regulusweg.
- Maatregelen project Beter Benutten rondom de kruising van de Maanweg met de Regulusweg en de Westenburgstraat.

Bereikbaarheid
- De (voorbereidende) werkzaamheden voor de aanleg van de Verlengde Mercuriusweg en de Spoorboogweg hebben geen wegafsluitingen tot gevolg.
- De linker en de rechter rijbaan van de Regulusweg zullen tijdelijk in delen afgesloten worden vanwege de kap van de bomen.
- Het verbeteren van de verkeersafwikkeling rond de op-/afrit Voorburg van de A12 in het kader van het project Beter Benutten bestaande uit het optimaliseren van de kruisingen op het onderliggend wegennet door een aanpassing van de verkeerslichtenregelingen in combinatie met kleinschalige verbeteringen aan de infrastructuur

2015

Werkzaamheden
- Herinrichting van de Regulusweg.
- Aanleg van de Spoorboogweg en de Verlengde Mercuriusweg.
- Start van sloop van gebouwen langs de Binckhorstlaan.

Bereikbaarheid
- De Regulusweg is in delen tijdelijk niet bereikbaar. Via de Binckhorstlaan en de zijstraten Wegastraat, Zonweg en Saturnusstraat kan men tot dichtbij de gebouwen aan de Regulusweg komen.
- De nieuwe wegen Verlengde Mercuriusweg en Spoorboogweg moeten worden aangesloten op de bestaande wegen. De Mercuriusweg zal daarvoor bij de hoek met de Siriusstraat worden opgebroken. Datzelfde geldt voor de aansluiting Spoorboogweg-Binckhorstlaan en Spoorboogweg-Regulusweg (knik Wegastraat). Deze plaatsen zullen dan tijdelijk afgesloten worden.
- Vanwege het kappen van bomen en de sloop van de gebouwen aan de even zijde van de Binckhorstlaan, zal waarschijnlijk een rijstrook tijdelijk worden afgesloten.
- Bij de sloop van het grote witte kantoorgebouw (Binckhorstlaan 180-188) is het mogelijk dat het begin van de Wegastraat, de Polluxstraat en/of de Castorstraat tijdelijk moeten worden afgesloten (in 2015 of 2016).

2016

Werkzaamheden
- Sloop aan de even zijde van de Binckhorstlaan.
- Leggen nieuwe kabels en leidingen langs de even zijde van de Binckhorstlaan.
- Aanleg tijdelijke verbinding Mercuriusweg-Zonweg.
- Leggen van een nieuwe hoofdelektriciteitsleiding tussen Zonweg en Binckhorstbrug (150KV).
- Leggen van een nieuwe hoofdgasleiding tussen Zonweg en Mercuriusweg (40bar).
- Aanleg Verlengde Melkwegstraat.
- Afkoppelen Saturnusstraat en Grote Beerstraat van de Regulusweg. In ieder geval nadat de Verlengde Melkwegstraat is gerealiseerd.
- Wegastraat recht-in en rechts-uit.

Bereikbaarheid

- De Binckhorstlaan is grotendeels in gebruik. Tijdelijke afsluiting van een rijbaan aan de even zijde is nodig vanwege de sloopwerkzaamheden.
- Voor het leggen van de nieuwe kabels en leidingen moeten de Zonweg, St. Barbaraweg, de Wegastraat en de Polluxstraat enkele dagen worden afgesloten. Dit kan volgtijdelijk gebeuren, er is dan altijd een verbinding vanaf de Binckhorstlaan naar de Zonweg en de Wegastraat beschikbaar.
- De Binckhorstlaan moet tussen Bincktwins en de Binckhorstbrug tijdelijk worden afgesloten voor het leggen van de hoofdkabel van het elektriciteitsnet (150KV).
- De Binckhorstlaan moet tussen ter hoogte van de Uranusstraat tijdelijk worden afgesloten voor het leggen van nieuwe hoofdgasleiding (40bar). Ook de tijdelijke ventweg zal dan onderbroken worden tussen Uranusstraat en Mercuriusweg.
- Saturnusweg is na afsluiting in ieder geval bereikbaar via Regulusweg-Zonweg-Melkwegstraat en via Binckhorstlaan-Zonweg-Melkwegstraat. De afsluiting kan plaatsvinden zodra de Verlengde Melkwegstraat gereed is.

2017-2019

Werkzaamheden:

- Bouw van de ontvangstschacht in de Binckhorstlaan.
- Bouw van de tunnelbak in de Binckhorstlaan.
- Aanleg van het nieuwe maaiveld boven de tunnel en rondom de tunnel.
- Herinrichting van het maaiveld van de rest van de Binckhorstlaan tussen Plutostraat en Binckhorstbrug.
- Herinrichting van het maaiveld van de Mercuriusweg tussen de Trekvlietbrug en het kruispunt met de Binckhorstlaan.

Bereikbaarheid

- Binckhorstlaan afgesloten tussen kruispunt Mercuriusplein en Binckhorstbrug
- Het Binckhorsthavengebied is bereikbaar via de Regulusweg, de Verlengde Melkwegstraat, de Verlengde Mercuriusweg en de tijdelijke verbinding Mercuriusweg-Zonweg.
- De bedrijven Köhler autoverhuur, Pitlo en Basal zijn bereikbaar via de zijde Maanweg/Binckhorstbrug.
- De Mercuriusweg en de overige delen van de Binckhorstlaan worden gefaseerd, in delen afgesloten voor herinrichting. Daarbij geldt als uitgangspunt dat verkeer in twee richtingen mogelijk moet blijven.

Einde 2019: Rotterdamsebaan gereed

Werkzaamheden: geen

Bereikbaarheid: als in definitieve situatie

III. GASFABRIEKTERREIN

2014

Werkzaamheden:
- Aanleg Poolsterhaven.

Bereikbaarheid: geen gevolgen voor de bereikbaarheid (geen wegafsluitingen)

2015
Werkzaamheden: geen werkzaamheden
Bereikbaarheid: geen gevolgen voor de bereikbaarheid (geen wegafsluitingen)

2016
Werkzaamheden
- Herinrichting van de Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat.

Bereikbaarheid
- Tijdelijke en gedeeltelijke afsluitingen van de Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat.
- Tijdelijke afsluiting van de Plutostraat, omleidingsroutes via de Poolsterstraat en het Trekvlietplein.

2017-2019
Werkzaamheden
- Bouw van de ontvangstschacht in de Binckhorstlaan-Zuid
- Bouw van de tunnelbak in de Binckhorstlaan-Zuid
- Aanleg van het nieuwe maaiveld boven de tunnel en rondom de tunnel.
- Herinrichting van het maaiveld van de rest van de Binckhorstlaan tussen Plutostraat en Binckhorstbrug.
- Herinrichting van het maaiveld van de Mercuriusweg tussen de Trekvlietbrug en het kruispunt met de Binckhorstlaan
- Afkoppeling van de Poolsterstraat van de Binckhorstlaan.
- Afkoppeling van de in- en uitrit van aannemersbedrijf Meeuwisse van de Mercuriusweg

Bereikbaarheid
- Binckhorstlaan afgesloten tussen kruispunt Mercuriusplein en Binckhorstbrug.
- De Mercuriusweg en de overige delen van de Binckhorstlaan worden gefaseerd, in delen afgesloten voor herinrichting. Daarbij geldt als uitgangspunt dat verkeer in twee richtingen mogelijk moet blijven.
- Wanneer de Poolsterstraat wordt afgekoppeld van de Binckhorstlaan, is er de alternatieve route via de Meteoorstraat en de Plutostraat beschikbaar.
- Wanneer de in- en uitrit van aannemersbedrijf Meeuwisse wordt afgekoppeld is er de alternatieve route via de Poolsterstraat, de Meteoorstraat en de Plutostraat beschikbaar.

Einde 2019: Rotterdamsebaan gereed
Werkzaamheden: geen
Bereikbaarheid: als in definitieve situatie

IV. SPOORBOOGZONE

2014

Werkzaamheden:

- Kappen van bomen, bodemsanering en bouwrijp maken van de terreinen van de Kneus, Heja en HTS voor de aanleg van de Verlengde Mercuriusweg en de Spoorboogweg.
- Sloop van de loods die parallel aan het rangeerterrein staat.
- Sloop deel van de autowasplaatsen achterop het Shell-terrein + aanpassen uitrit van de autowasstraat.

Bereikbaarheid: onveranderd

2015

Werkzaamheden

- Aanleg Spoorboogweg en Verlengde Mercuriusweg

Bereikbaarheid

- Tijdelijke afsluitingen voor het maken van de aansluitingen op de bestaande wegen (Mercuriusweg en Binckhorstlaan).

2016

Werkzaamheden

- Herinrichting van de Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat.

Bereikbaarheid

- Tijdelijke en gedeeltelijke afsluitingen van de Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat.

2017-2019

Werkzaamheden

- Bouw van de ontvangstschacht in de Binckhorstlaan-Zuid
- Bouw van de tunnelbak in de Binckhorstlaan-Zuid
- Aanleg van het nieuwe maaiveld boven de tunnel en rondom de tunnel.
- Herinrichting van het maaiveld van de rest van de Binckhorstlaan tussen Plutostraat en Binckhorstbrug.
- Herinrichting van het maaiveld van de Mercuriusweg tussen de Trekvlietbrug en het kruispunt met de Binckhorstlaan

Bereikbaarheid

- Binckhorstlaan afgesloten tussen kruispunt Mercuriusplein en Binckhorstbrug.
- De Mercuriusweg en de overige delen van de Binckhorstlaan worden gefaseerd, in delen afgesloten voor herinrichting. Daarbij geldt als uitgangspunt dat verkeer in twee richtingen mogelijk moet blijven.

Einde 2019: Rotterdamsebaan gereed

Werkzaamheden: geen
Bereikbaarheid: als in definitieve situatie

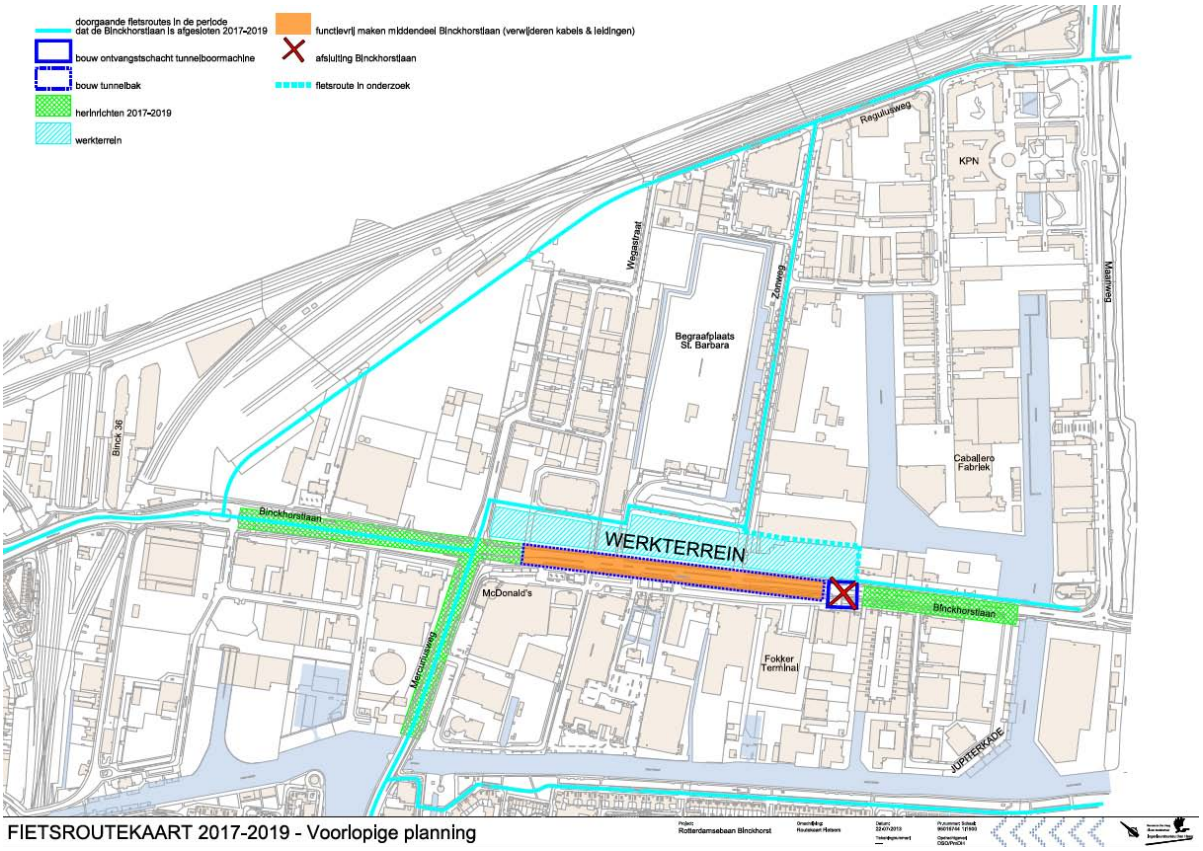
3. FIETSROUTES PERIODE 2017-2019

De Binckhorstlaan vormt een belangrijke doorgaande fietsroute tussen het centrum van Den Haag en Voorburg en Ypenburg. Deze route zal gehinderd worden door de afsluiting het zuidelijkde deel van de Binckhorstlaan.

Voor het doorgaande fietsverkeer zijn er twee alternatieve parallelle doorgaande fietsroutes beschikbaar: de nieuwe route Regulusweg-Spoorboogweg en de recent aangelegde fietsroute langs de Trekvliet (Trekfietsroute). De route langs via de Trekvliet komt in het meest ongunstige geval uit op ca. 500 meter omrijden voor de doorgaande fietser tussen Voorburg-West/Ypenburg en het centrum. De route via de Spoorboogweg/Regulusweg is geen alternatief voor de doorgaande fietser tussen Voorburg-West/Ypenburg en het centrum (> 800 meter omrijden) maar is vooral een alternatief voor de fietsers tussen Den Haag Centrum en Voorburg Centrum en verder (Leidschenveen).

Op kaart 21 zijn de doorgaande fietsroutes tijdens de afsluiting van de Binckhorstlaan in de periode 2017-2019 aangegeven.

KAART 21

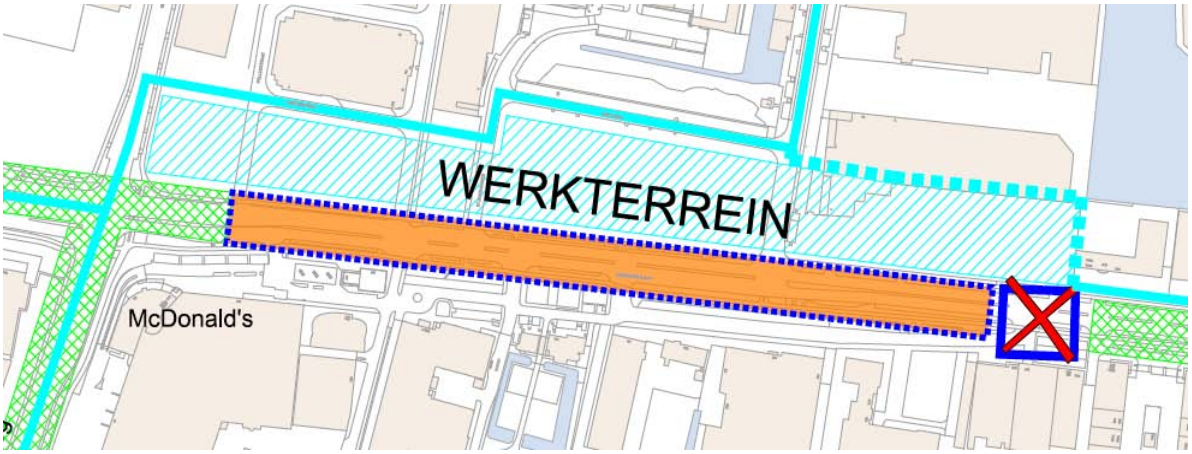


FIETSROUTEKAART 2017-2019 - Voorlopige planning

Doorgaande fietsroutes in de Binckhorst

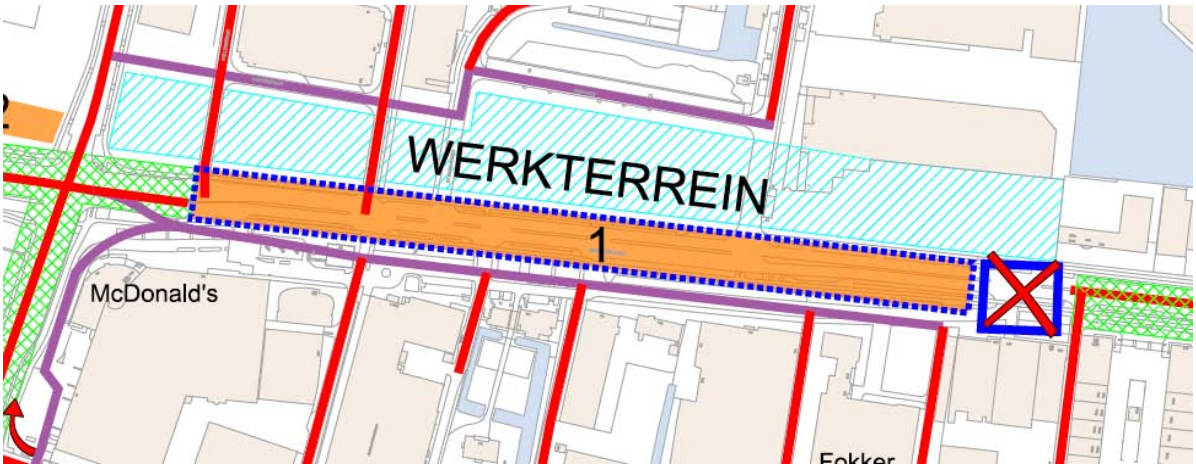
In verband met de grote omrijafstand op de alternatieve routes voor de doorgaande fietser wordt onderzocht of het mogelijk is een tijdelijke verbinding voor fietsers om de bouwplaats heen te maken aan de zijde van de Zonweg. Dit is met een blauwe stippellijn op kaart 22 hieronder weergegeven.

KAART 22



Fietsers met een bestemming rondom de bouwplaats Binckhorstlaan kunnen gebruik maken van de bestaande en tijdelijke wegen aan weerszijden van de bouwplaats, zoals aangegeven op de kaart 23 hieronder.

KAART 23



4. BUSROUTES PERIODE 2015-2019

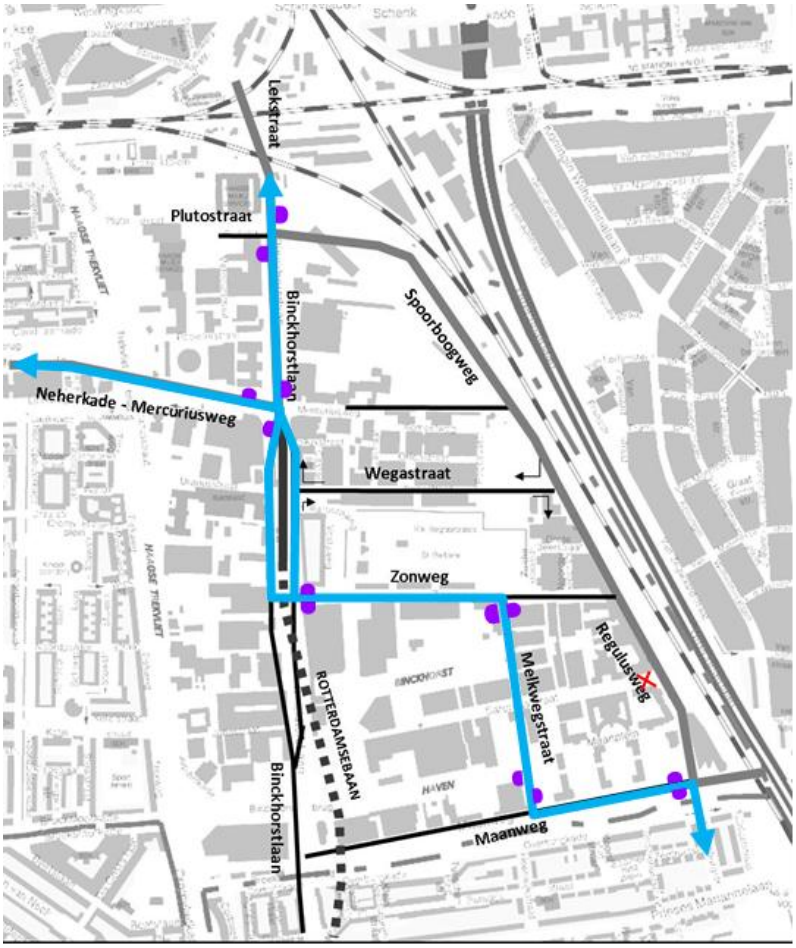
In de Binckhorst rijden momenteel bussen tussen Den Haag HS – station Voorburg en tussen Den Haag CS – station Voorburg. Deze bussen volgen nu een route via de Zonweg -Melkwegstraat, Saturnusstraat en Regulusweg. Door de nieuwe verkeersstructuur na de realisatie van de Rotterdamsebaan wijzigt deze route. In de nieuwe structuur sluit de Saturnusstraat niet meer aan op de Regulusweg en is een andere route nodig. De nieuwe route tussen Melkwegstraat en de Westenburgstraat zal via de Verlengde Melkwegstraat en de Maanweg lopen. Daarbij komen de huidige haltes in de Saturnusstraat en de Regulusweg te vervallen. In de Verlengde Melkwegstraat en op de Maanweg worden nieuwe haltes opgenomen.

Zodra de Verlengde Melkwegstraat gereed is (2015/2016) zal de bus gebruik gaan maken van deze route. In dit deel van de Binckhorst is daarmee geen sprake van een tijdelijke busroute maar zal meteen de definitieve route worden gereden.

Tijdens de afsluiting van het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan voor de werkzaamheden (2017-2019) zal de bus gebruik maken van de tijdelijke verbinding langs het werkterrein tussen de Zonweg en de Mercuriusweg. Daarmee kan globaal de huidige route worden gevolgd en kunnen de haltes op de Zonweg en bij de kruising Binckhortslaan/Mercuriusweg gehandhaafd blijven.

In onderstaande afbeelding (24) zijn de busroutes opgenomen in de situatie na openstelling van de Verlengde Melkwegstraat.

KAART 24



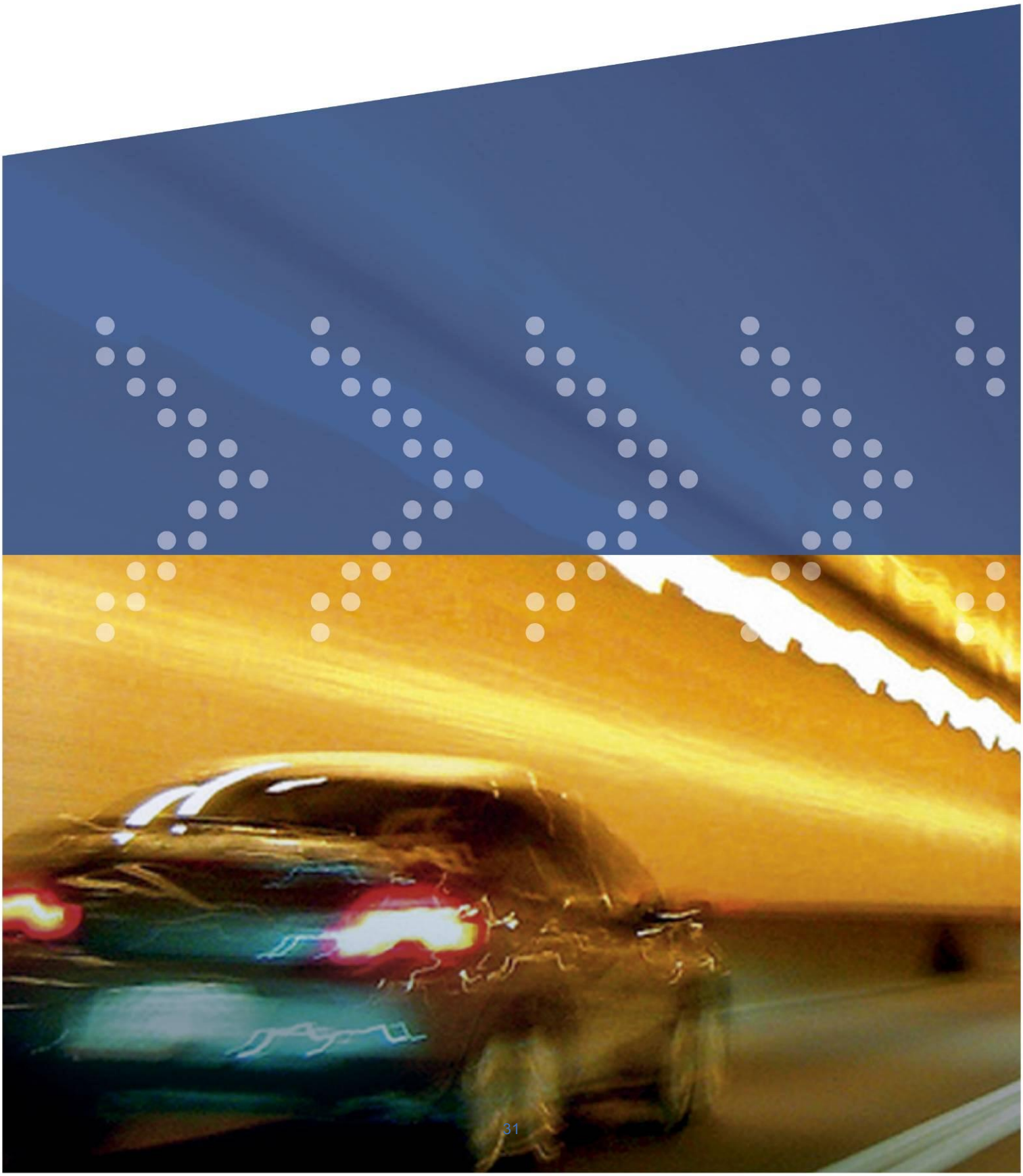
busroute 2017-2019

5. VERVOLGPROCES

De bereikbaarheidsschema's zijn gebaseerd op de huidige inzichten van de diverse werkzaamheden voor de uitvoering van het project. Het is mogelijk dat er wijzigingen optreden als gevolg van voortschrijdend inzicht/noodzakelijke aanpassingen.

De in deze nota gepresenteerde schema's worden in de komende jaren uitgewerkt naar een gedetailleerd bereikbaarheidsplan, waarbij telkens het eerstvolgende jaar het meest gedetailleerd wordt uitgewerkt. Het bereikbaarheidsplan ontstaat dus in de loop van het project. Dit zal in overleg gebeuren met de Begeleidingscommissie Binckhorst en met de direct belanghebbenden. Gestreefd wordt om wegafsluitingen en erfafsluitingen tenminste drie maanden van tevoren aan te kondigen en om de afsluitingen en andere hinder zo kort mogelijk te laten duren.

De aannemerscombinatie die de Rotterdamsebaan gaat bouwen wordt uiteindelijk verantwoordelijk voor het organiseren van de tijdelijke bereikbaarheid. Op een moment gedurende het proces gaat de verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid dus van de gemeente over naar de aannemerscombinatie. De gemeente toetst dan of de bereikbaarheid voldoende is gewaarborgd.



BIJLAGE V

PARKEREN IN DE BINCKHORST

Huidige situatie

In de Binckhorst vindt een groot deel van het parkeren plaats op eigen terrein (o.a. aantal grote parkeergarages). Op de openbare weg zijn er in totaal ca. 2300 plaatsen aanwezig. Daarvan zijn er ongeveer 100 gereguleerd met een parkeerautomaat. De huidige parkeerdruk overdag voor de gehele Binckhorst is 93%, en ligt op bijna alle straten boven de 80% voor de openbare plaatsen. In de nachtperiode is de bezetting in bijna de gehele Binckhorst zeer laag (telling 2011: 23%). Het beeld is dat de parkeerdruk in de Binckhorst vooral bepaald wordt door de medewerkers en bezoekers van de daar gevestigde bedrijven. Sinds eind 2011 is 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. Verder zijn er in de Binckhorst een groot aantal particuliere parkeerplaatsen. In een aantal gevallen zijn dit parkeerplaatsen in de (semi) openbare ruimte die in particulier gebruik zijn (huur danwel koop).

Planontwikkeling

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst verandert de parkeersituatie op een aantal wegvakken. In het MER is daarbij uitgegaan van een verlies van netto circa 225 plaatsen In het kader van het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp en naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerp voor enkele wegvakken in de Binckhorst aangepast en geoptimaliseerd. Daardoor is het aantal (openbare) parkeerplaatsen in het ontwerp toegenomen. Het verlies aan openbare parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie is daarmee beperkt tot maximaal 145 openbare parkeerplaatsen. Dit is een relatief beperkt verlies ten opzichte van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen, namelijk ca. 6/8 %. Daarbij wordt de parkeerbehoefte in het gebied lager doordat er enkele functies in het gebied komen te vervallen vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Op een aantal locaties moet de parkeersituatie nog nader worden uitgewerkt. Met name is dit het geval waar in het ontwerp particuliere parkeerplaatsen ("op eigen terrein") komen te vervallen of waar deze plaatsen op eigen terrein niet meer bereikbaar zijn. Deels is het mogelijk om deze parkeerplaatsen te compenseren in het openbaar gebied en deels kan dit op terreinen die bij de gemeente in eigendom zijn. Waar sprake is van het opheffen en compenseren van parkeerplaatsen op eigen terrein zal in overleg met de betrokken eigenaren/gebruikers worden getreden om tot een afspraken te komen over het (compenseren van) het parkeren. Na deze afstemming zal de definitieve parkeersituatie in het Definitief Ontwerp worden vastgelegd. Door deze nadere uitwerking is er alleen een indicatief beeld te geven van het aantal (openbare) parkeerplaatsen dat in het Voorlopig Ontwerp is opgenomen.

Parkeren per wegvak

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst verandert de parkeersituatie op enkele wegvakken. Per her in te richten of aan te leggen wegvak in de Binckhorst is hierna aangegeven wat de parkeercapaciteit in de huidige situatie is en wat er verandert in de plansituatie.(zei kaart op volgende pagina). Waar relevant is ook het parkeren in de tijdelijke situatie opgenomen.

Binckhorstlaan-noord en de Mercuriusweg oost

Langs deze wegvakken zijn momenteel 25 respectievelijk 10 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Na de herinrichting komen er geen parkeerplaatsen terug langs deze wegen. De (langs)parkeerplaatsen aan deze wegvakken komen te vervallen vanwege de functie van deze wegen als stedelijke hoofdweg. Vanwege de gewenste doorstroming en de verkeersveiligheid zijn parkeerplaatsen direct langs deze wegvakken ongewenst. Langs deze wegvakken zijn ook maar beperkt functies gevestigd waarvoor deze parkeerplaatsen van belang zijn. Voor een deel worden de nu daar aanwezige parkeerplaatsen ook gebruikt door bezoekers of werknemers met een bestemming buiten de Binckhorst. Dit gebruik is ongewenst en hoeft niet gefaciliteerd te worden.

De parkeerplaatsen langs deze wegvakken komen te vervallen als de herinrichting start van deze wegvakken, naar verwachting in 2018. Er is dus geen tijdelijke situatie op deze wegvakken.

Regulusweg

Langs de Regulusweg (inclusief een klein deel Wegastraat) zijn momenteel ongeveer 125 langsparkeerplaatsen aanwezig. De functie van de Regulusweg verandert in de nieuwe wegenstructuur van de Binckhorst. Op dit moment is het een gebiedsontsluitingsweg. De Regulusweg wordt een stedelijke hoofdweg als onderdeel van de nieuwe verbinding tussen de centrumring en de A12 waarop een goede doorstroming vereist is. Het parkeren langs een stedelijke hoofdweg is zeer ongewenst vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming van het autoverkeer. Daarnaast is de beschikbare ruimte op de Regulusweg beperkt door de huidige bebouwing en het spooremplacement. Er is alleen een profiel met 1 rijstrook per richting mogelijk met een middenberm. De middenberm is nodig om de doorstroming op orde te houden door ongewenste linksafbewegingen te voorkomen. Na de herinrichting komen er geen parkeerplaatsen terug langs deze weg. De parkeerplaatsen worden op dit moment overdag intensief 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.
Omdat de Regulusweg wordt heringericht voordat de Binckhorstlaan wordt afgesloten is er geen tijdelijke situatie maar zal de Regulusweg meteen volgens het voorliggende ontwerp worden aangelegd. Daarmee komen deze parkeerplaatsen dus al per 2015 te vervallen.

Mercuriusweg – Spoorboogweg

In het ontwerp voor de verlenging van de Mercuriusweg tot aan de Spoorboogweg zijn ongeveer 35 langsparkeerplaatsen opgenomen. Deze parkeerplaatsen zijn een toevoeging op het totale aanbod van parkeerplaatsen in het gebied. De verlenging van de Mercuriusweg is voorzien in 2015, ongeveer gelijk met het opheffen van de langsparkeerplaatsen langs de Regulusweg.

Binckhorstlaan-zuid

Langs de Binckhorstlaan-zuid zijn momenteel ca. 240 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Op dit moment bestaat de Binckhorstlaan uit

2x2 rijstroken met een smalle middenberm en langsparkeren. Zowel aan de oost- als de westzijde van dit deel van de Binckhorstlaan zijn ongeveer 60 langsparkeerplaatsen aanwezig. Over grote delen van dit wegvak liggen aan de westzijde ook ventwegen met veel openbare en particuliere parkeerplaatsen. Langs deze ventwegen liggen in de huidige situatie ongeveer 120 openbare parkeerplaatsen.

De parkeerplaatsen langs dit deel van de Binckhorstlaan worden overdag intensief gebruikt. De bezettingsgraad is tussen de 80% en 100%. De parkeerbehoefte wordt lager zodra aan de oostzijde van dit deel van de Binckhorstlaan een groot deel van de huidige bebouwing wordt gesloopt voor de aanleg van de Rotterdamsebaan. Een deel van de nu aanwezige functies maakt op dit moment voor het parkeren gebruik van de openbare straat, zoals de woningen langs de Binckhorstlaan. Op het moment dat hier nieuwbouw voor terugkomt is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, conform het gemeentelijke parkeerbeleid. Hierdoor zal de toekomstige openbare parkeerbehoefte in dit deel van de Binckhorst afnemen. Aan de westzijde van de Binckhorstlaan-zuid vervallen de kiosken en het tankstation maar wordt de rest van functies gehandhaafd en blijft de parkeervraag vanuit deze functies bestaan. Daarbij moet ook worden opgemerkt dat een deel van de parkeerplaatsen in dit deel van de Binckhorst gebruikt wordt op een wijze die niet wenselijk is, bijvoorbeeld voor het bedrijfsmatig stallen van huurauto's of door bezoekers of werknemers met een bestemming buiten de Binckhorst.

Het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan krijgt na de aanleg van de Rotterdamsebaan een functie als gebiedsontsluitingsweg. Daarvoor volstaat een profiel met in beginsel 1 rijstrook per richting. Ook is langsparkeren langs een gebiedsontsluitingsweg goed mogelijk. Voor dit deel van de Binckhorstlaan is in het ontwerp uitgegaan van een rijbaan aan weerszijden van de tunnel met 1 rijstrook per richting en langsparkeren. Langs de oostelijke rijbaan van de Binckhorstlaan zijn in het ontwerp ca. 100 parkeerplaatsen opgenomen. Langs de westelijke rijbaan zijn er in het ontwerp ca. 70 langsparkeerplaatsen opgenomen. Dit grote verschil hangt vooral samen met het grotere aantal inritten aan de westzijde. Op het deel van de Binckhorstlaan-zuid waar de Rotterdamsebaan geheel ondergronds ligt is de vrijkomende ruimte gebruikt om een ventweg in te passen. Tussen de Fokkerterminal en de Jupiterkade is in het ontwerp een ventweg opgenomen. Deze ventweg beperkt het aantal aansluitingen op de hoofdrijbaan en het aantal conflicten met de fietser. Ook maakt de ventweg meer langsparkeerplaatsen mogelijk. In het Voorlopig Ontwerp zijn langs de ventweg ca. 50 plaatsen opgenomen. In totaal worden na de herinrichting ongeveer 220 parkeerplaatsen gerealiseerd in dit gebied. Netto verdwijnen er op dit deel van de Binckhorstlaan daarmee circa 20 openbare parkeerplaatsen. Dit is een acceptabel verlies als daarbij in acht wordt genomen dat de parkeerdruk afneemt door het wegvallen van een deel van de functies (sloop) door de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Op dit het deel van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en kasteel de Binckhorst zijn op dit moment veel parkeerplaatsen aanwezig die uitsluitend particulier te gebruiken zijn. Deze parkeerplaatsen zijn in eigendom/gehuurd. In het ontwerp is door het extra ruimtebeslag van de Rotterdamsebaan voor een aantal percelen sprake van het opheffen van deze particuliere parkeerplaatsen. Met de betrokken eigenaren/gebruikers zal in overleg worden getreden om te komen tot afspraken over het (compenseren van) het parkeren in het openbaar gebied en/of op terreinen die bij de gemeente in eigendom zijn.

Parkeren in de tijdelijke situatie

In de situatie tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst zal het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen per fase verschillen. De gemeente zal per fase en per deelgebied maatwerk leveren hoe om te gaan met het (tijdelijk) verlies aan openbare parkeerplaatsen.

Zo zullen de huidige parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan-zuid gefaseerd komen te vervallen., door de aanpassingen aan de daar gelegen kabels en leidingen. In de periode met de volledige afsluiting van de Binckhorstlaan (2017-2019) is er de mogelijkheid om op het deel van Binkhorstlaan waar geen werkzaamheden plaatsvinden (tussen de Binckhorstbrug en het bouwterrein/BinckTwins) tijdelijk extra parkeerplaatsen toe te voegen.

Ook op de overige terreinen zullen de te verliezen parkeerplaatsen per gebied, zoals beschreven in de vorige paragraaf, gefaseerd verdwijnen. In het ontwerp-bestemmingsplan zijn locaties opgenomen (verkeersverblijfsgebied) waar eventueel parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Hoewel het uitgangspunt parkeren op eigen terrein is, kan de gemeente tijdens de aanlegperiode wel voorzien in deze parkeerplaatsen voor gedupeerde bedrijven, om zo een overgangssituatie te creëren. Hier worden met de begeleidingscommissie Binckhorst en individuele bedrijven - indien noodzakelijk - nadere afspraken over gemaakt.

Maatregelen voor parkeren

Het gemeentelijke parkeerbeleid gaat er van uit dat bedrijven en organisaties in eerste instantie op eigen terrein voorzien in de parkeerbehoefte van hun werknemers. Dit is voor de vestiging van nieuwe functies verankerd in de gemeentelijke bouwverordening. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst zullen hierop worden getoetst. Op de reeds aanwezige bedrijven en organisaties, zeker als er volgens de geldende parkeernormen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn, zal een beroep worden gedaan om de aanwezige parkeergelegenheid zo optimaal mogelijk te gebruiken. Waar de parkeergelegenheid op eigen terrein niet volstaat kan de gemeente faciliteren aan de realisatie of huur van extra parkeergelegenheid door betrokken bedrijven/organisaties.

BIJLAGE VI

NOTITIE HAAGWEG EN AFSLUITING BINCKHORSTLAAN

Notitie verkeershinder Haagweg in combinatie met afsluiting Binckhorstlaan

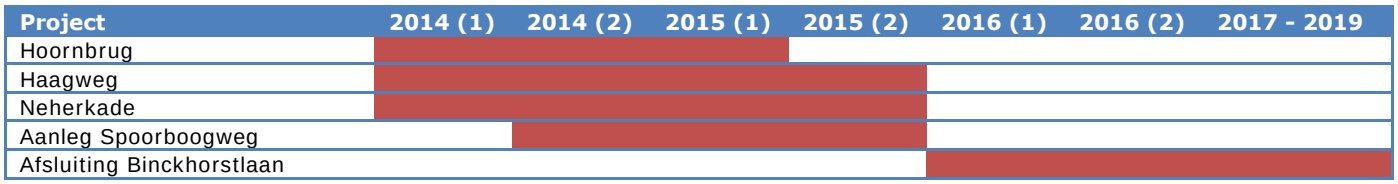
Aan:	Interbestuurlijk overleg Rotterdamsebaan
Betreft:	Verkeershinder als gevolg van de Versmalde Haagweg in combinatie met afsluiting Binckhorstlaan in de periode 2016-2019
Opgesteld door:	Projectorganisatie Rotterdamsebaan, contactpersoon T. Artz In samenwerking met de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg
Datum:	12 juni 2013

Inleiding

In het stedelijk gebied Laak/Binckhorst/Rijswijk/Voorburg worden in de periode 2014-2019 diverse grote wegenprojecten uitgevoerd:

- De Hoornbrug wordt verhoogd en versmald (2014–2015).
- De route Haagweg/Rijswijkseweg wordt heringericht om de trambaan geschikt te maken voor breed trammaterieel. Dat heeft tot gevolg dat het aantal rijstroken voor auto's vermindert van 2x2 naar 2x1 (2014-2015).
- De Neherkade wordt heringericht en krijgt een nieuw viaduct ter hoogte van de Slachthuisstraat (2014-2016).
- De nieuwe route Regulusweg-Spoorboogweg wordt aangelegd (2015)
- De Binckhorstlaan wordt tijdelijk afgesloten ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan (2016-2019)

In onderstaand schema is de fasering van de bovengenoemde plannen weergegeven.



Deze projecten hebben tot doel de infrastructuur in dit deel van de Haagse regio te verbeteren. De uitvoering van deze projecten noodzaakt tot tijdelijke afsluitingen van (doorgaande) wegen waardoor omrijdroutes ontstaan. Dit leidt onvermijdelijk tot een bepaalde mate van overlast. In deze notitie wordt op deze thematiek nader ingegaan. Hierbij staan de volgende vragen centraal:

1. Wat is het verkeerskundige effect van versmalling van de Haagweg/ Rijswijkseweg en leidt versmalling tot terugslag op het hoofdwegennet?
2. Welke verkeerssituatie treedt er op in de periode 2016-2019, wanneer de Binckhorstlaan wordt afgesloten ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan, terwijl in 2014-2016 de route Hoornbrug-Haagweg is versmald.

Vraag 1: Wat zijn de verkeerskundige effecten van de aanpassingen aan de Hoornbrug en Haagweg/Rijswijkseweg?

Verkeerseffecten Haagweg/Rijswijkseweg en overige wegen stedelijk wegennet

De versmalling van de Haagweg/Rijswijkseweg naar 2x1 rijstrook en de aanpassingen aan de Hoornbrug leiden ertoe dat circa 25% minder verkeer van de Haagweg gebruik gaat maken (bron: gemeente Rijswijk). De versmalling van de Haagweg/Rijswijkseweg leidt niet een halvering van de wegcapaciteit. Hiervoor is de capaciteit van de aanwezige kruisingen meer bepalend. Vandaar dat nog circa 75% van het reeds bestaande verkeer op de aangepaste Haagweg zal blijven rijden. De versmalde Haagweg/Rijswijkseweg kan het nog resterende verkeer (75% van het huidige verkeersaanbod) goed verwerken.

De 25% verkeer, die niet meer van de Haagweg gebruik zal maken, wijkt uit naar diverse andere routes. Dit betreft voornamelijk de Prinses Beatrixlaan en de afrit Plaspoelpolder. De absolute toename van het verkeer op deze routes is beperkt, waardoor geen extra doorstromingsproblemen verwacht worden. Er is geen sprake van zichtbare toenamen van verkeer op andere wegen, bijvoorbeeld in Voorburg-West.

In 2019 zorgt de openstelling van de Rotterdamsebaan ervoor dat het verkeer op de dan versmalde Haagweg/Rijswijkseweg en de overige wegen (Prinses Beatrixlaan en afrit Plaspoelpolder) significant afneemt (35 – 40% afname op de Haagweg/Rijswijkseweg). Dit is ook weergegeven in het MER Rotterdamsebaan.

Verkeerseffecten op het hoofdwegennet
Rijkswaterstaat heeft aan Rijswijk verzocht in beeld te brengen wat de gevolgen zijn van de aanpassing van de Hoornbrug en Haagweg op het hoofdwegennet. Het uitgangspunt is dat een versmalling van de Haagweg niet mag leiden tot terugslag in knooppunt Ypenburg. Met behulp van dynamische simulaties op basis van het verkeersmodel van de gemeente Rijswijk blijkt dat deze terugslag op het hoofdwegennet niet ontstaat. Deze conclusies worden door Rijkswaterstaat bevestigd.

Er ontstaat geen terugslag van verkeer, omdat de kruising Laan van Hoornwijck-Madame Curielaan de hoeveelheid verkeer richting de Hoornbrug bepaalt. Het verkeer vanaf deze kruising kan op de Hoornbrug en verder worden verwerkt. De kruising Laan van Hoornwijck-Madame Curielaan valt buiten de scope van het project Hoornbrug/Haagweg, en blijft dus onveranderd. Wel krijgt deze kruising minder verkeer te verwerken door de aanpassingen aan de Hoornbrug en de Haagweg/Rijswijkseweg, waardoor een goede doorstroming gewaarborgd is.

Tijdelijke hinder, ook in combinatie met de herinrichting Neherkade en aanleg Spoorboogweg
Gedurende de aanpassing van de Haagweg en Hoornbrug zal altijd 1x1 rijstrook open blijven. Ook de Hoornburg blijft in gebruik voor verkeer. De capaciteit van de Haagweg loopt echter wel terug gedurende de aanlegfase. Dit betekent dat verkeer gebruik gaat maken van andere inprikkers, zoals de afrit Plaspoelpolder, Prinses Beatrixlaan en voor een klein deel de Utrechtsebaan.

Ook de Neherkade zal tijdens de herinrichting altijd open blijven met 1x1 rijstrook. In het MER voor de Neherkade is geanalyseerd welke omrijdroutes gebruikt worden gedurende de realisatiefase. Dit betreft de Waldorpstraat, Goeveneurlaan en Van Musschenbroekstraat. Er zijn geen gevolgen voor verder weg gelegen gebieden in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

De aanlegfase van de Spoorboogweg heeft geen consequenties voor de verkeerstromen, omdat het een nieuwe weg betreft in een gebied waar nu geen infrastructuur gelegen is.

Vraag 2: Wat zijn de gevolgen van de afsluiting van de Binckhorstlaan in de periode 2016 – 2019

In 2016 wordt de Binckhorstlaan afgesloten om de Rotterdamsebaan in de Binckhorst aan te kunnen leggen. Voordat de Binckhorstlaan wordt afgesloten is de Spoorboogweg (of Verlengde Regulusweg, indien de gronden voor de Spoorboogweg niet tijdig verworven kunnen worden) gereed. Ook de projecten Hoornbrug/Haagweg, Rijswijkseweg en Neherkade dienen gereed te zijn voordat de Binckhorstlaan wordt afgesloten. Met behulp van het verkeersmodel Haaglanden is deze situatie doorgerekend en ook terug te vinden in het MER Rotterdamsebaan (hoofdstuk 15). In de volgende figuur is een verschilplot weergegeven voor het jaar 2016 tussen de referentiesituatie (Binckhorstlaan nog open en geen realisatie Spoorboogweg) en de situatie 'Spoorboogweg' (Binckhorstlaan afgesloten en Spoorboogweg open). In beide situaties

wordt uitgegaan van een aangepaste Hoornburg/Haagweg en Neherkade. Uit deze figuur blijkt dat de verkeerstromen deels veranderen in dit deel van de Haagse regio. Op hoofdlijnen zijn de volgende veranderingen zichtbaar:

- Het afsluiten van de Binckhorstlaan wordt voor een substantieel deel worden opgevangen door de Spoorboogweg (of Verlengde Regulusweg). Deze weg vervult een rol als belangrijke schakel voor het verkeer tussen de A12 en de centrumring en voor het bestemmingsverkeer van en naar de Binckhorst.

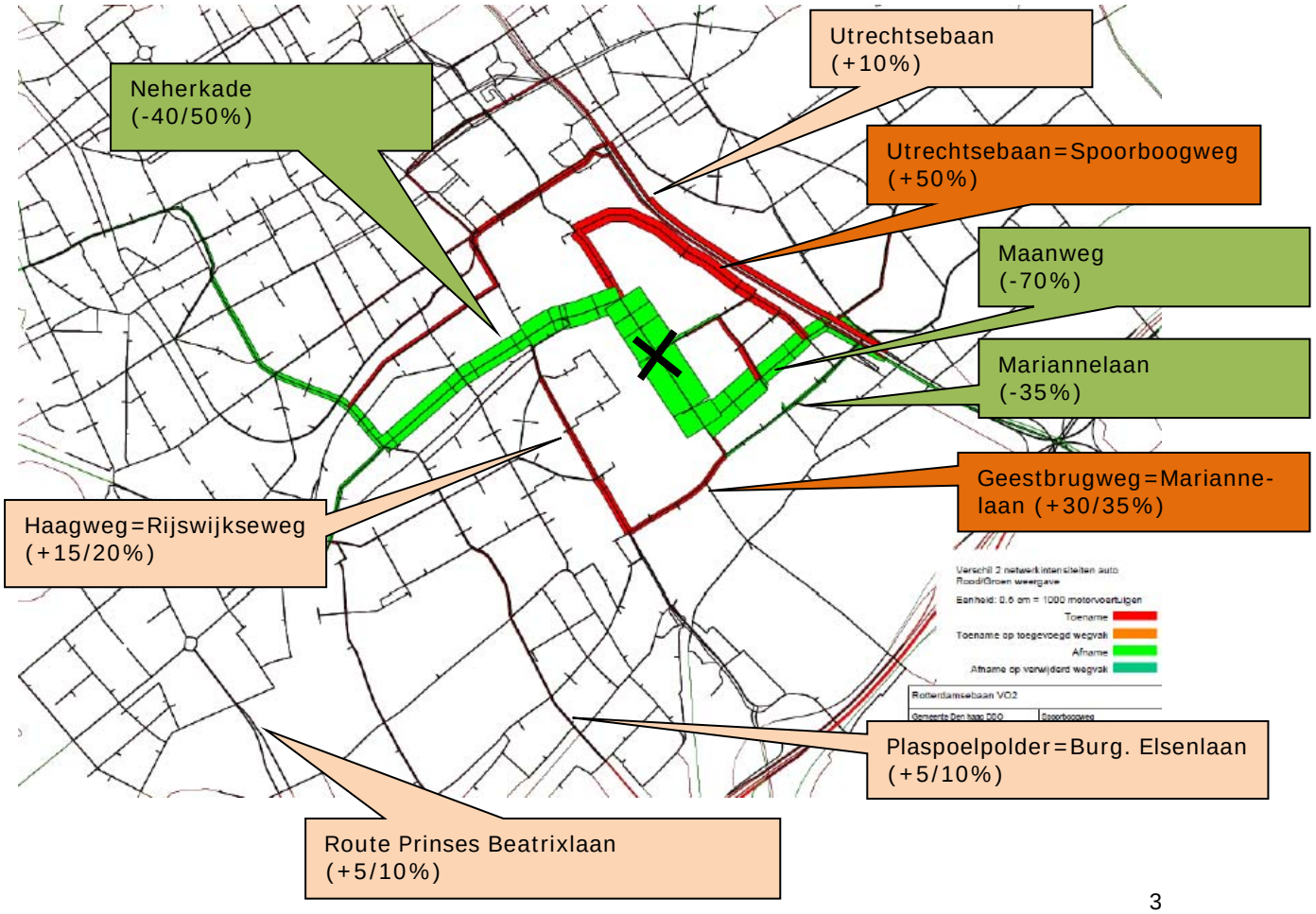
- Daarnaast treedt er vooral een verschuiving op naar de meer zuidwestelijk gelegen routes zoals de afrit Plaspoelpolder en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk. Ook treedt er een beperkte verschuiving op naar de Utrechtsebaan.

- Er is geen sprake van een duidelijke toename op de Haagweg ten zuiden van de Geestbrugweg. Dit komt, omdat de aangepaste Hoornbrug/Haagweg minder capaciteit heeft dan de andere routes en daardoor geen aantrekkelijke alternatieve route vormt.

- Met de verschuiving van verkeer naar andere nabije hoofdroutes is circa 80% van het verkeer dat voorheen op de Binckhorstlaan reed, verklaard. Het resterende verkeer zal verder weg gelegen routes gebruiken, via het onderliggend wegennet rijden of gebruik maken van andere modaliteiten (OV of fiets).

- Op de Maanweg en Neherkade is sprake van een zeer grote afname van verkeer als gevolg van het afsluiten van de Binckhorstlaan en de veranderende routekeuze

- De route Neherkade- Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Maanweg wordt in het verkeersmodel aantrekkelijker gevonden dan de route Neherkade – Binckhorstlaan-noord – Spoorboogweg waardoor sprake is van een toename op eerstgenoemde route.



In de volgende passages wordt nader ingegaan op de diverse wegen/gebieden.

Effecten op de Spoorboogweg/Verlengde Regulusweg
Door de afsluiting van de Binckhorstlaan en de opstelling van de Spoorboogweg (of Verlengde Regulusweg) treden er veranderingen in de verkeerstromen op. De belangrijkste stroom op de Binckhorstlaan is afkomstig van de Utrechtsebaan/Maanweg. Dit verkeer maakt straks gebruik van de Spoorboogweg om richting de Centrumring te rijden of om op een bepaalde locatie in de Binckhorst te komen. De Spoorboogweg zal circa 50% van het verkeer dat nu op de Binckhorstlaan rijdt, opvangen.

Effecten op de Utrechtsebaan
De afsluiting van de Binckhorstlaan heeft ook tot gevolg dat een klein deel van het verkeer niet meer afrit 4 op de Utrechtsebaan gebruikt, maar één of meerdere afritten verder rijdt om in de Centrale Zone te komen. Dit leidt derhalve tot meer verkeer op het Schenkviaduct. Dit geldt voor ongeveer 10% van het verkeer dat op de Binckhorstlaan reed.

Effecten op de Haagweg/Rijswijkseweg
Een deel van het verkeer dat voorheen op de Binckhorstlaan reed zal gebruik gaan maken van andere routes. Dit betreft onder andere de Haagweg/Rijswijkseweg tussen de Neherkade en de Geestbrugweg. Het zal hier dus tijdelijk weer drukker worden, maar minder druk dan in de huidige situatie. Er is sprake van circa 10 á 15% toename van het verkeer op deze wegvakken. Er is sprake van een kleine afname van het verkeer op de Haagweg tussen knooppunt Ypenburg en de Geestbrugweg (circa 2% afname).

Effecten op de overige inprikkers (Prinses Beatrixlaan en afrit Plaspoelpolder)
Circa 10 á 15% van het verkeer dat gebruik maakte van de Binckhorstlaan, rijdt in de tijdelijke situatie over de Prinses Beatrixlaan en afrit Plaspoelpolder.

Effecten in Voorburg-West
Het verkeersmodel laat zien dat bij de afsluiting van de Binckhorstlaan en opening Spoorboogweg een belangrijk deel van het verkeer via de route Neherkade – Rijswijkseweg – Geestbrugweg – Binckhorstlaan – Maanweg rijdt. Procentueel is dit een toename van circa 30/35%, absoluut gaat het over circa 300 extra auto's per avondspitsuur. Dit betreft voornamelijk verkeer dat een bestemming heeft in Leidschendam of Voorburg. Echter deze toename is ongewenst, omdat dit extra verkeer langs wegen rijdt waar veel woningen staan (Rijswijkseweg, Haagweg, Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan). Op de Prinses Mariannelaan ten oosten van de kruising met de Binckhorstlaan is wel sprake van een afname, dit betreft circa 35%.

Dit verkeer heeft door de barrières van het water (Trekvliet) en infrastructuur (A12 en treinsporen) maar weinig alternatieve routes. Het is wenselijk dat de alternatieve route via de Neherkade - Binckhorstlaan-noord – Spoorboogweg dit verkeer zoveel mogelijk faciliteert. Daarom wordt voorgesteld om de verkeersregelinstallaties bij de kruisingen Binckhorstlaan – Mercuriusweg en Spoorboogweg/Maanweg aan te passen. Door deze aanpassingen neemt de reistijd over deze route af, waardoor het verkeer voor deze route kiest. Hierdoor is geen sprake meer van een toename van het verkeer op de route Neherkade – Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Binckhorstlaan – Maanweg, maar gaat dit verkeer via de voorgestelde alternatieve route rijden. In bijlage I is dit nader toegelicht.

Milieueffecten (luchtkwaliteit en geluid)
Door de toenamen van verkeer over tijdelijke routes zijn ook effecten op de luchtkwaliteit en het geluidniveau mogelijk. In het MER Rotterdamsebaan is dit voor de tijdelijke situatie berekend. Hieruit blijkt dat behoudens bij de Spoorboogweg zelf er geen toenamen van meer dan 1 dB of meer dan 1 microgram NO_2 en fijn stof berekend zijn op deze diverse routes (de maximale toename qua geluidbelasting bij woningen is ter

hoogte van de Da Costalaan en bedraagt circa 0,7 dB). Deze toename zal echter niet optreden, omdat door de aanpassing van de verkeersregelinstallatie bij de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusweg het verkeer een andere route kiest.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de milieuhinder in de tijdelijke situatie – op plaatsen waar mensen verblijven – (zeer) beperkt is.

Beheersmaatregelen om tijdelijke hinder te beperken
Zoals in de inleiding is toegelicht, leidt het verbeteren van de infrastructuur in de stad onvermijdelijk tot tijdelijke hinder en overlast. Door het uitwijken van verkeer zal het op alternatieve routes drukker worden. Om dit te beheersen is een aantal beheersmaatregelen, met name relevant voor de spitsperioden, denkbaar:

- Het aantrekkelijk maken van de route Neherkade-Mercuriusplein-Spoorboogweg. Door middel van de afstelling van de verkeerslichten, kan de route "veel groen licht krijgen". In de periode dat de Binckhorstlaan wordt afgesloten krijgt het kruispunt Binckhorstlaan-Mercuriusweg een gewijzigde instelling van de verkeerslichten, waarbij verkeer van de Neherkade linksaf goed kan doorstromen. Ook zal het verkeerslicht bij de kruising Spoorboogweg/Maanweg worden aangepast. Dit is verder toegelicht in bijlage I. Deze maatregelen zijn eenvoudig en goedkoop te realiseren.
- De routes via de Prinses Beatrixlaan en de Burg. Elsenlaan kunnen met de verkeerslichteninstelling aantrekkelijker worden gemaakt.
- Via dynamisch verkeersmanagement kan het verkeer vanaf het hoofdwegennet, maar ook op het stedelijke netwerk op hiervoor bedoelde wegen geleid worden.

Conclusie

- Uitvoering van de projecten Haagweg, Rijswijkseweg, Hoornbrug en Rotterdamsebaan is zeer gewenst. De projecten leiden tot een verbetering van de leefbaarheid en de verkeersdoorstroming van dit deel van het stedelijk gebied.
- De projecten Haagweg-Hoornbrug, Neherkade en Spoorboogweg-Regulusweg dienen gereed te zijn op het moment dat de Binckhorstlaan wordt afgesloten voor de bouw van de Rotterdamsebaan. Volgens de huidige planning is dat van 2016 t/m 2019. In deze periode moeten de bovengenoemde routes beschikbaar zijn.
- Hinder en overlast tijdens de uitvoering van deze infrastructuurprojecten is onvermijdelijk. Dit is te beheersen met verkeersmaatregelen waardoor het verkeer zich beter verdeelt over de verschillende routes.
- Het extra verkeer dat gaat rijden op de route Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Maanweg kan door middel van het anders instellen van twee verkeerslichten via een andere route waar minder woningen aan gelegen zijn, geleid worden, zie bijlage I.
- De beheersmaatregelen zullen in het kader van de regionale bereikbaarheid nader worden uitgewerkt binnen de ambtelijke werkgroep 'Regionale Bereikbaarheid". Onder regie van deze werkgroep wordt overigens een bereikbaarheidsplan opgesteld, waarvan de beheersmaatregelen integraal deel uitmaken.

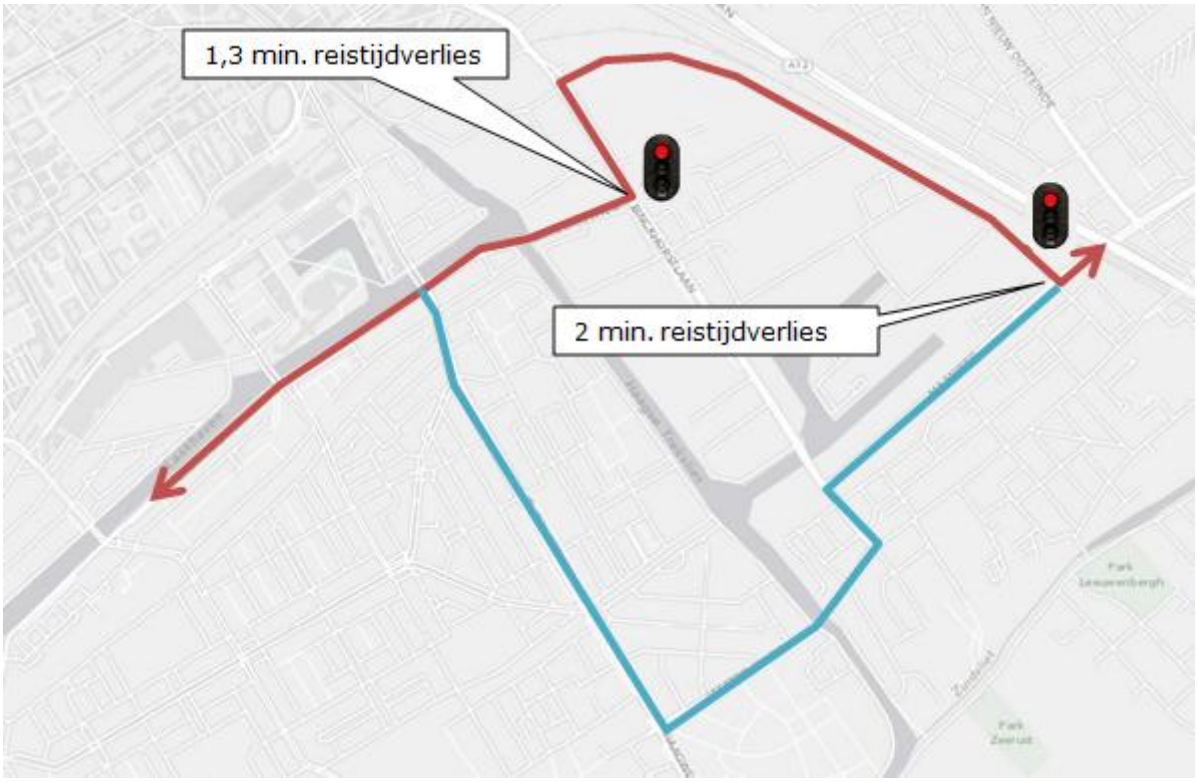
Bijlage I Maatregelen om het extra verkeer van de route Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Maanweg af te halen

Verkeer dat van stadsdeel Laak (of westelijker gelegen stadsdelen) richting de Utrechtsebaan (oprit Maanweg/Voorburg) of Leidschendam-Voorburg wil rijden, kan slechts op twee plaatsen de Haagse Trekvliet passeren: via de Trekvlietbrug of via de Geestbrug.

Dit betekent dat er globaal twee routes zijn tot de oprit bij de Utrechtsebaan, waar tevens ook de belangrijkste onderdoorgang van deze weg gelegen is: de route Neherkade – Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Binckhorstlaan - Maanweg of de route Neherkade – Binckhorstlaan-noord – Spoorboogweg

Beide routes hebben kruisingen met verkeersregelinstallaties. Door deze kruisingen en aanwezige congestie leveren vertraging op. Juist deze vertraging zorgt ervoor dat volgens het verkeersmodel (Haaglanden-model) de route Neherkade – Binckhorstlaan-noord- Spoorboogweg minder aantrekkelijk wordt. Ondanks dat deze route korter is en ook de reistijd zonder vertraging kleiner is dan de andere route. Dit is weergegeven in onderstaande tabel. In de onderstaande figuur zijn deze twee routes weergegeven.

Route	Lengte	Reistijd	Vertraging	Netto reistijd
Neherkade – Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Binckhorstlaan – Maanweg	3,2 km	4,3 min.	5,2 min.	9,5 min.
Neherkade – Binckhorstlaan-noord - Spoorboogweg	2,8 km	3,6 min.	7,4 min.	10,9 min.



Rode lijn: route Neherkade – Binckhorstlaan-noord- Spoorboogweg
Blauwe lijn: route Neherkade – Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Binckhorstlaan - Maanweg

Met het Haaglanden-model is geanalyseerd welke verkeerslichten de meeste vertraging opleveren. In de figuur zijn de belangrijkste vertragingen op de route Neherkade – Binckhorstlaan-noord – Spoorboogweg weergegeven. Dit betreft in belangrijke mate de kruising Binckhorstlaan-Mercuriusweg. Hier is de vertraging in de spits circa 1,3 minuten. Daarnaast is de vertraging op de kruising Spoorboogweg-Maanweg circa 2 minuten.

Deze vertragingen leiden ertoe dat verkeer kiest voor de route 'Neherkade – Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Binckhorstlaan – Maanweg'. Door de aanpassing van de verkeersregelinstallaties laat het verkeersmodel zien dat de route 'Neherkade – Binckhorstlaan-noord – Spoorboogweg' de meest optimale route wordt, en het verkeer niet meer via de Rijswijkseweg/Haagweg en Geestbrugweg gaat rijden. Hier is dan ook geen sprake meer van een toename van het verkeer.

De aanpassingen aan de twee verkeerregelinstallaties zijn beperkt. Bij de kruising Mercuriusweg-Binckhorstlaan betreft de aanpassing: langere groentijden voor auto's die vanaf de Neherkade de Binckhorstlaan-noord oprijden. Omdat de Binckhorstlaan afgesloten is in deze periode kan het verkeer feitelijk alleen maar linksaf slaan. De aanpassing bij de kruising Spoorboogweg-Maanweg betreft het geven van prioriteit aan het verkeer op de Spoorboogweg in plaats van de Maanweg. Dit is goed mogelijk, omdat de Maanweg in de tijdelijke situatie aanzienlijk rustiger wordt (circa 70% rustiger).

BIJLAGE VII

VERKEER- EN MILIEUEFFECTEN LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Gemeente Den Haag

Verkeer- en milieueffecten Leidschendam-Voorburg



17 juni 2013
Samenvatting vanuit het
MER Rotterdamsebaan

DE ROTTERDAMSEBAAN

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 3

1.1 Aanleiding voor deze notitie 3

1.2 Samenhang met het kentekenonderzoek en de notitie versmalling Haagweg en afsluiting Binckhorstlaan 3

1.3 Opbouw van deze notitie 4

1.4 Erratum verkeer Prinses Mariannelaan 4

2 Verkeerseffecten Voorburg-West 6

2.1 Effecten in Voorburg-West 6

2.2 Mogelijkheden voor minder verkeer op de Prinses Mariannelaan 7

3 Geluid 8

3.1 Huidige situatie 8

3.2 Referentiesituatie 8

3.3 Voorkeursvariant 8

4 Luchtkwaliteit 10

4.1 Huidige situatie 10

4.2 Referentiesituatie 10

4.3 Voorkeursvariant 10

5 Overige milieuaspecten 12

5.1 Archeologie 12

5.2 Zettingen 12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze notitie

In de raadscommissie Openbaar Gebied (OG) van 12 juni 2013 is door meerdere partijen gevraagd om specifiek voor Voorburg-West een bondige analyse te presenteren van de verkeers- en milieueffecten die kunnen optreden als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan. In deze notitie wordt specifiek ingegaan op de effecten op het gebied van verkeer, geluid en luchtkwaliteit voor dit gebied. De informatie is afkomstig uit het milieueffectrapport (MER) Rotterdamsebaan en de daarbij behorende achtergronddocumenten.

1.2 Samenhang met het kentekenonderzoek en de notitie versmalling Haagweg en afsluiting Binckhorstlaan

1.2.1 *Kentekenonderzoek Voorburg-West*

Op verzoek van de gemeenteraad is een kentekenonderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng. In dit kentekenonderzoek zijn de herkomst en bestemmingen van het verkeer binnen Voorburg-West geanalyseerd. Deze analyse betreft de huidige situatie. Deze studie is van belang omdat hierin duidelijk de relaties van het verkeer inzichtelijk worden gemaakt.

Uit het kentekenonderzoek blijkt dat een groot gedeelte van het doorgaande verkeer in Voorburg-West (50%) gebruik maakt van de route 'Geestbrugweg – Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan'. Dit verkeer is verkeer dat grotendeels in de Binckhorst moet zijn. Voor dit verkeer zijn er weinig alternatieven aanwezig. Dit heeft te maken met de beperkte mogelijkheden om de Trekvliet te passeren: alleen bij de Trekvlietbrug, Westvlietweg/Fonteynenburghlaan en de Geestbrug. Dit verkeer kiest voor deze route, omdat het de snelste route naar de bestemming is en heeft een relatie met de Binckhorst. Dit is oost-west georiënteerd verkeer en dit verkeer heeft geen voordeel van een nieuwe noord-zuid verbinding zoals de Rotterdamsebaan.

Het doorgaande verkeer over de Prinses Mariannelaan heeft een herkomst/bestemming in Voorburg of Leidschendam en heeft ook weinig alternatieven. De Maanweg kan als alternatief dienen, maar dat betekent wel dat de route Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan (Voorburgse deel) drukker zal worden.

Geconcludeerd is dat de realisatie van verkeersremmende maatregelen weinig effect heeft op het doorgaande verkeer, omdat dat weinig alternatieven heeft. Het lokale bestemmingsverkeer zou er hinder van ondervinden en het risico bestaat dat verkeer naar de omliggende woonstraten gaat uitwijken.

Dit onderzoek bevestigt de analyses op grond van de verkeersmodellen van de zomer van 2012, waarbij is aangegeven dat de Rotterdamsebaan weinig effect heeft op het verkeer in Voorburg-West. Dit komt omdat het verkeer in Voorburg-West voornamelijk oost-west gerelateerd verkeer betreft (waarvoor de Rotterdamsebaan geen alternatief biedt) en het feit dat het doorgaande verkeer weinig alternatieven heeft.

1.2.2 *Notitie versmalling Haagweg en afsluiting Binckhorstlaan*

In de notitie over de effecten van de versmalling van de Haagweg in combinatie van de afsluiting van de Binckhorstlaan is specifiek gekeken naar Voorburg-West. De versmalling van de Haagweg heeft geen effecten op het wegennet in Voorburg-West. Circa 75% van het huidige verkeer blijft op de Haagweg rijden. De 25% verkeer die niet meer van de Haagweg gebruik maakt, zal via andere 'inprikkers' gaan rijden, zoals de op- en afrit Plaspoelpolder, Prinses Beatrixlaan en in mindere mate de Utrechtsebaan. Daarbij is ook geconstateerd dat de kruising van de Laan van Hoornwijck met de Laan van Oversteen in Rijswijk in 2015 kritisch is qua afwikkeling. Een verschuiving van doorgaand verkeer (tussen A13 en Rijswijk/Den Haag) van de Hoornbrug naar een route via de Westvlietweg en Fonteynenburglaan is dan ook niet waarschijnlijk.

Op het moment dat de Binckhorst afgesloten wordt, kunnen er negatieve effecten ontstaan voor met name de route Rijswijkseweg/Haagweg – Geestbrugweg – Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan – Maanweg. Dit is ook terug te vinden in het MER Rotterdamsebaan, hoofdstuk 15.

Het verkeersmodel (Haaglanden-model) laat zien dat als de verkeerslichten bij de kruisingen Mercuriusweg-Binckhorstlaan en Spoorboogweg-Maanweg werken zoals voorzien in de eindsituatie er sprake kan zijn van een toename van circa 30 á 35%. Dit is een onwenselijk effect voor de aanwezige woningen langs deze route (grondgebied van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg). In de tijdelijke situatie zijn er mogelijkheden om relatief eenvoudige aanpassingen te doen aan de inrichting en/of verkeerslichtenregeling van genoemde kruisingen. Deze aanpassingen maken dan ook onderdeel uit van het pakket aan tijdelijk maatregelen. Daarnaast is het wenselijk dat met behulp van kleinschalige maatregelen zoals bewegwijzering van de omleidingsroutes of de afstelling van verkeerslichtenregelingen het verkeer ook daadwerkelijk via de route Neherkade – Binckhorstlaan-noord – Spoorboogweg – Maanweg wordt gestuurd. Analyses met het verkeersmodel laten zien dat het met een dergelijk pakket aan maatregelen mogelijk is om te voorkomen dat er sprake is van een toename van het verkeer op de route Geestbrugweg – Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan – Maanweg. [1]

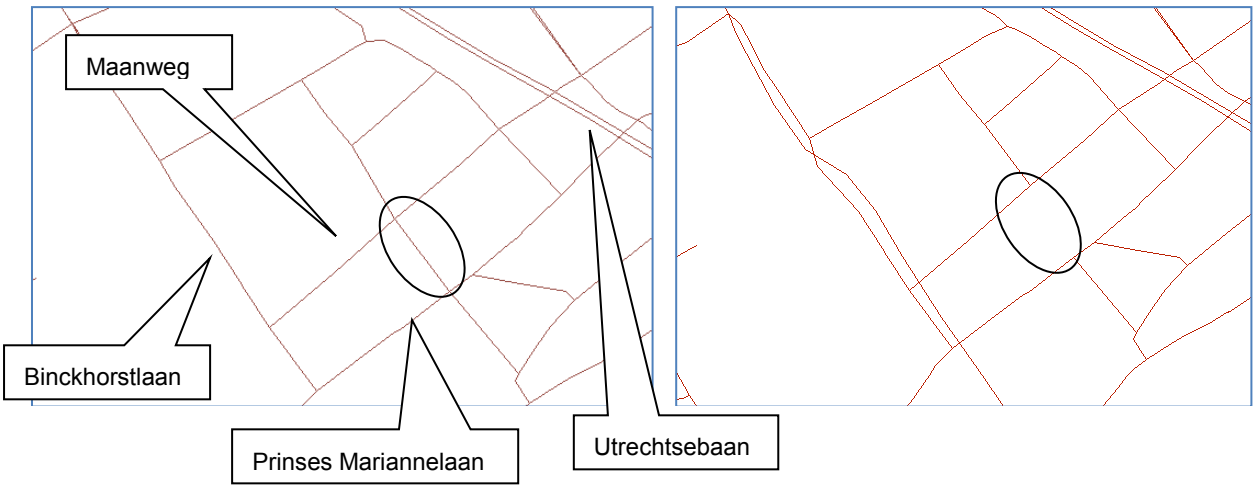
In de tijdelijke situatie verbetert de verkeersituatie in Voorburg-West. Op de route Geestbrugweg – Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan – Maanweg is door het aanpassen van twee verkeersregelinstallaties geen sprake van een toename van het verkeer.

1.3 Opbouw van deze notitie

In deze notitie wordt specifiek ingegaan op de verkeer- en milieueffecten na realisatie van de Rotterdamsebaan. In de vorige paragraaf is reeds kort ingegaan op de effecten in de huidige situatie (kentekenonderzoek) en de tijdelijke situatie (2016, zie ook hoofdstuk 15 van het MER). In hoofdstuk twee wordt ingegaan op de verkeerseffecten als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan in 2020. In de hoofdstukken drie en vier betreft dit de thema's geluid en luchtkwaliteit. Ten slotte wordt in hoofdstuk vijf nog kort ingegaan op de overige themna's, in het bijzonder zettingen. Alle informatie is ook terug te vinden in het MER Rotterdamsebaan.

1.4 Erratum verkeer Prinses Mariannelaan

Tijdens het in detail analyseren van de verkeerseffecten in Voorburg-West is een zeer storende en ongelukkige fout in het verkeersmodel aan het licht gekomen. Per abuis is de Verlengde Melkwegstraat (een nieuwe verbinding tussen de Maanweg en de Melkwegstraat) in de referentiesituatie te ver doorgetrokken waardoor deze in verbinding komt te staan met de Prinses Mariannelaan. In de plansituatie (Voorkeursvariant) is deze niet bestaande weg weer verwijderd. In onderstaande figuur is dit fictieve wegvak weergegeven.



Uitsnede verkeersmodel Haaglanden (links: referentiesituatie, rechts: Voorkeursvariant)

[1] Hierbij moet worden opgemerkt dat een verkeersmodel bedoeld is voor het doen van uitspraken over de verkeersstromen in een stedelijk gebied en daarbij een vereenvoudigde benadering hanteert voor de weerstand op een kruising. Voor de tijdelijke situatie is afgezien van meer gedetailleerde benadering voor de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

Via dit fictieve wegvak is er in het verkeersmodel een koppeling tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan aanwezig waardoor een deel van het verkeer via de Maanweg gaat rijden. In het MER Rotterdamsebaan en het achtergrondrapport Verkeer staat nu een toename van 23% vermeld voor het verkeersaanbod in het avondspitsuur voor wegvak Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Fonteynenburghlaan). Onderstaande tabel geeft de wegvakken aan zoals deze in het MER zijn opgenomen.

Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)			Mvt/etmaal werkdag
			Referentie	Rotterdamsebaan	Verschil	Rotterdamsebaan
Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.325	450	-81%	5.200
Binckhorstlaan	Maanweg	Pr. Mariannelaan	450	625	39%	7.200
Pr. Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynenburghlaan	750	925	23%	10.600
Pr. Mariannelaan	Fonteynenburghlaan	Westenburgstraat	950	925	-3%	10.600

Door deze modelfout rijdt er in de referentiesituatie te weinig verkeer op de Binckhorstlaan tussen de Prinses Mariannelaan en de Maanweg en het wegvak Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Fonteynenburghlaan). Een herberekening zonder dit niet-bestaande wegvak in de referentiesituatie laat zien dat de hoeveelheid verkeer met en zonder Rotterdamsebaan op het betreffende deel van de Binckhorstlaan gelijk is, circa 650 motorvoertuigen. Op het betreffende deel van de Prinses Mariannelaan bedraagt het verkeersaanbod in de referentie circa 950 mvt/uur. Daarmee is de belasting van dit wegvak meer consistent met dat van het naastliggende wegvak op de Prinses Mariannelaan (Fonteynenburghlaan- Westenburgstraat, 950 mvt/uur). Dit verkeersaanbod is in lijn met verkeerstellingen uit 2011 waarin de verkeerbelasting circa 900 mvt was voor het gemiddeld avondspitsuur. Ook komt dit beeld overeen met de eerdere analyse dat de Rotterdamsebaan een beperkt effect heeft op het verkeersaanbod op de Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Westenburgstraat).

Dit erratum wordt opgenomen in de Nota van Beantwoording en ook aangepast worden in het definitieve bestemmingsplan.

In de navolgende tabel zijn de aangepaste belastingen opgenomen voor de wegvakken waarop de modelfout een effect heeft.

Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)			Mvt/etmaal werkdag
			Referentie	Rotterdamsebaan	Verschil	Rotterdamsebaan
Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.100	450	-79%	5.200
Binckhorstlaan	Maanweg	Pr. Mariannelaan	650	625	-4%	7.200
Pr. Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynenburghlaan	950	925	-3%	10.600
Pr. Mariannelaan	Fonteynenburghlaan	Westenburgstraat	950	925	-3%	10.600

In de referentiesituatie veranderden door deze aanpassing de effecten ten opzichte van de situatie met Rotterdamsebaan. De hoeveelheid verkeer op de Prinses Mariannelaan zal ongeveer gelijk blijven na aanleg Rotterdamsebaan. Ook op de Binckhorstlaan tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan blijft het verkeersaanbod ongeveer gelijk. De forse afname op de Maanweg wordt een fractie minder. Er is geen effect op andere wegen nabij de Prinses Mariannelaan.

Het verkeerseffect van deze aanpassing is sterk lokaal (Maanweg, Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan tussen Maanweg en Prinses Mariannelaan). Er is geen sprake meer van toenames op wegvakken en derhalve zijnde effecten positiever dan in het MER berekend. De modelfout is dan ook geen aanleiding om de verkeers- en milieuberekeningen aan te passen.

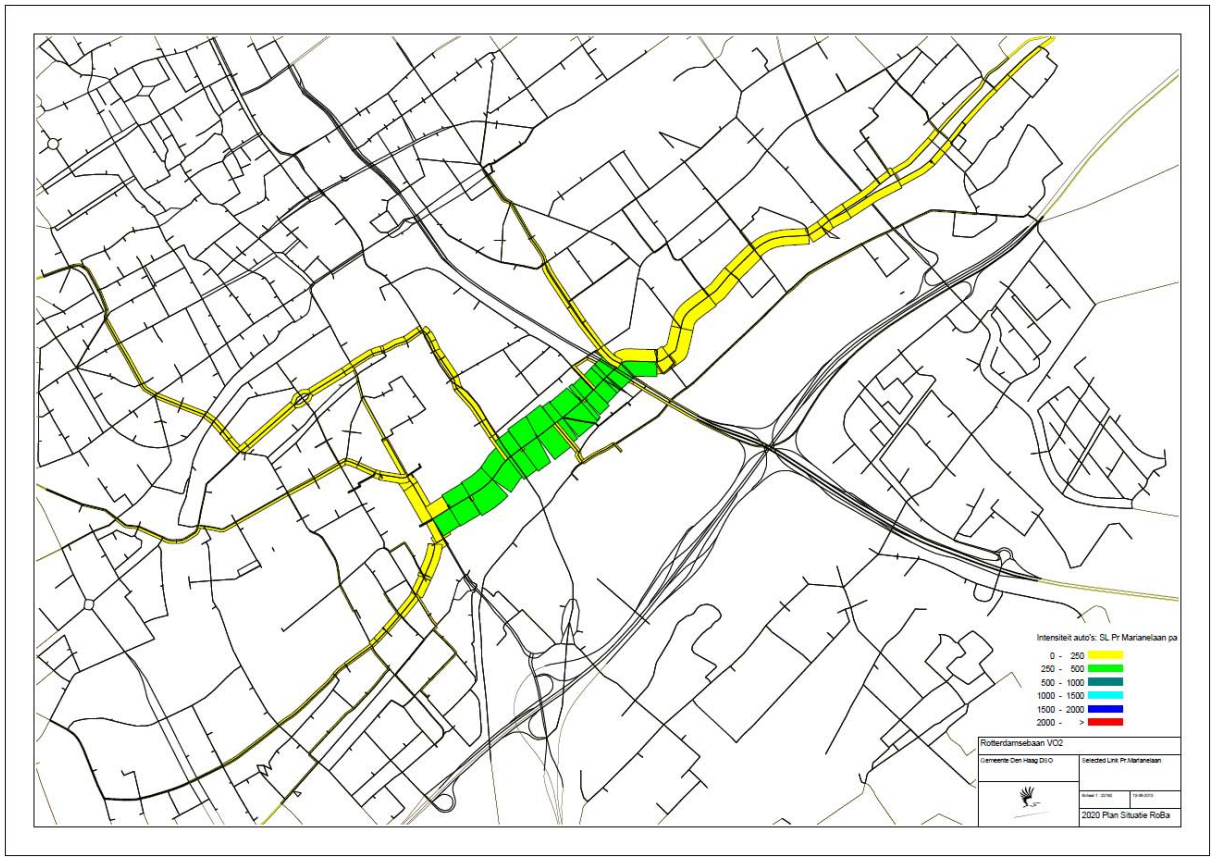
2 Verkeerseffecten Voorburg-West

2.1 Effecten in Voorburg-West

De Rotterdamsebaan leidt tot een sterke verschuiving van de verkeersstromen in en in de directe omgeving van de Binckhorst. Zowel relatief als in absolute aantallen neemt het verkeer zeer sterk af op de route Haagweg - Rijswijkseweg en de op de route A12/Utrechtsebaan - Maanweg. In Voorburg-West heeft de Rotterdamsebaan effect op een aantal routes.

Op de Fonteynenburghlaan en Jan Thijssenweg neemt de hoeveelheid verkeer af. Voor het verkeer op deze wegen ontstaat door de Rotterdamsebaan meer ruimte op de alternatieve route via de Haagweg. Op het verkeersaanbod op de Westvlietweg heeft de Rotterdamsebaan geen invloed. Hier rijdt in hoofdzaak lokaal verkeer waarvoor de Rotterdamsebaan maar ook de Haagweg geen alternatief vormen.

Op de Prinses Mariannelaan (tussen de Binckhorstlaan en Westenburgstraat) heeft de Rotterdamsebaan, zoals al eerder gesteld, een beperkt effect. Het verkeer op deze weg is voornamelijk oost-west gerelateerd, terwijl de Rotterdamsebaan vooral noord-zuid georiënteerd verkeer bedient. Met het verkeersmodel is de samenstelling van het verkeer op dit deel van de Prinses Mariannelaan bepaald voor de plansituatie in 2020. In de onderstaande afbeelding is opgenomen waar het verkeer vandaan komt of naar toe gaat op dit deel van de Prinses Mariannelaan. Daaruit blijkt dat dit verkeer een herkomst/bestemming heeft in de directe omgeving van de Prinses Mariannelaan zelf of in het gebied Rijswijk/Laak enerzijds en Voorburg Centrum/ Leidschendam anderzijds. Deze conclusie komt overeen met het kentekenonderzoek dat de gemeente Leidschendam-Voorburg door Goudappel Coffeng heeft laten uitvoeren (juni, 2013).



De Maanweg en de Prinses Mariannelaan zijn in het verkeersmodel twee, dicht bij elkaar liggende, communicerende vaten. Op de Prinses Mariannelaan wordt de doorstroming sterker gehinderd door factoren als parkeren, kruisingen en oversteken dan op de Maanweg. De invloed daarvan op de verdeling van het verkeer is niet zo gedetailleerd met het verkeersmodel te benaderen. Dit biedt ruimte om de verdeling van het verkeer over

de beide routes in enige mate bij te sturen. Dit is echter geen onderdeel van de scope van het project Rotterdamsebaan en derhalve niet verder uitgewerkt.

Op de route Geestbrugweg - Prinses Mariannelaan – Binckhorstlaan is er in het verkeersmodel geen toename meer te zien van het verkeersaanbod.

Daarnaast is met verkennende berekening met het verkeermodel bezien in hoeverre er uitwisseling plaatsvindt op de routekeuze van het verkeer tussen Leidschendam/Voorburg (Prins Bernhardlaan) en Laak (Neherkade). Uit de modelberekeningen blijkt dat dit verkeer gebruik maakt van de beoogde route via de Spoorboogweg en geen gebruik maakt van de route via de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan.

2.2 Mogelijkheden voor minder verkeer op de Prinses Mariannelaan

De hiervoor genoemde verkeerseffecten zijn gebaseerd op de berekeningen met het verkeersmodel in het kader van de Rotterdamsebaan. Daarbij moet worden opgemerkt dat er aanpassingen plaats gaan vinden in de infrastructuur in de directe omgeving van het project Rotterdamsebaan. Dit betreft de herinrichting van de Haagweg/verhoging Hoornbrug en het project Beter Benutten “Optimaliseren kruisingen OWN aansluiting A12/Voorburg A12”. Deze projecten hebben potentie om het verkeer op de Prinses Mariannelaan te verminderen. Beide projecten vallen echter wel buiten de scope van de Rotterdamsebaan.

Wat betreft de Haagweg/Hoornbrug wordt geanticipeerd op de realisatie van de Rotterdamsebaan. In de verkeersmodelberekeningen voor de Rotterdamsebaan is uitgegaan van de herinrichting van de Haagweg/Hoornbrug, maar is dit middels een vereenvoudigde benadering opgenomen. In de uitwerking en besluitvorming en uitwerking van het project Haagweg/Hoornbrug zal meer in detail aandacht moeten worden besteed aan het ontwerp in relatie tot de lokale verkeerseffecten in Voorburg-West zoals hiervoor beschouwd. De afstelling van verkeerslichten op deze route is mede bepalend voor het verkeer dat op de Prinses Mariannelaan rijdt. Hierover vindt overleg plaats tussen Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Voor het project Beter Benutten “Optimaliseren kruisingen OWN aansluiting A12/Voorburg A12” is nog niet bekend hoe dit tot uitvoering wordt gebracht. In de verkeersmodelberekeningen voor de Rotterdamsebaan is daarom uitgegaan van de huidige situatie. Een verbetering van de verkeersafwikkeling op het complex Maanweg/Prins Bernhardlaan/op-afritten A12 kan ook bijdragen aan een gewenste uitwisseling op de routes via de Maanweg en Prinses Mariannelaan en aan het bevorderen van het gebruik van de route via de Spoorboogweg door het verkeer tussen Leidschendam/Voorburg en Laak.

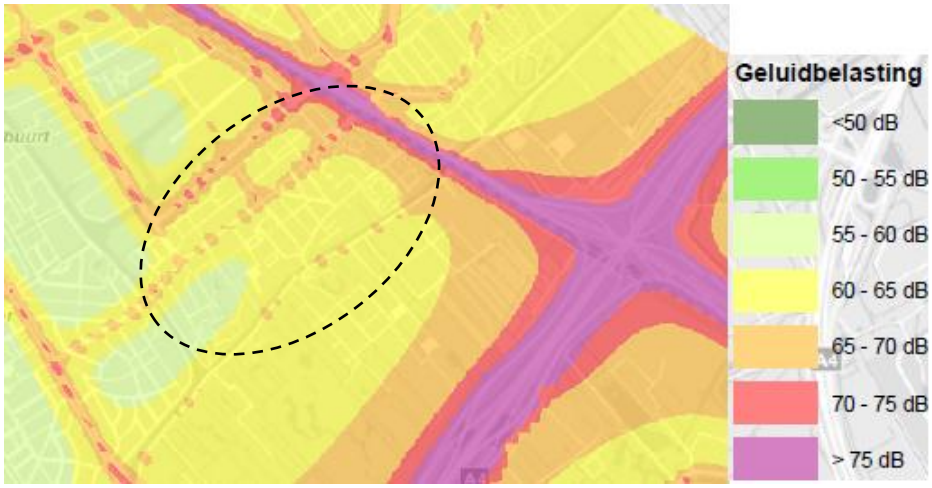
3 Geluid

3.1 Huidige situatie

De geluidbelasting is in de huidige situatie in Voorburg-West reeds hoog. Dit komt door de aanwezigheid van de Utrechtsebaan aan de oostzijde van het plangebied en de Maanweg aan de noordzijde. Hierdoor is de geluidbelasting is de huidige situatie tussen de 55 en 65 dB. Dichter bij de Utrechtsebaan en Maanweg wordt deze belasting hoger tot circa 65 – 70 dB.

3.2 Referentiesituatie

Door de groei van het verkeer tussen de huidige situatie en de referentiesituatie neemt de geluidbelasting in het hele gebied toe met circa 1 dB. In figuur 3.1 is de totale geluidbelasting weergegeven.



Figuur 3.1 Geluidbelasting referentiesituatie 2020

3.3 Voorkeursvariant

In onderstaande figuur is het effect op de geluidbelasting in Voorburg-West duidelijk zichtbaar. Rondom de Maanweg is sprake van een sterke daling van het geluidniveau. De aanleg van de Rotterdamsebaan zorgt voor een sterke afname van het verkeer op de Maanweg (circa 80% afname). Deze afname leidt tot een afname van de geluidbelasting. Dit betreft in Voorburg-West met name de Overburgkade, Paradijsstraat en de Corbulokade (dit laatste komt met name door de sterke afname van het verkeer op de Binckhorstlaan vanaf de Maanweg naar het noorden). Hier zijn de afnamen groter dan 1 dB.



Figuur 3.2 Verschil in geluidbelasting tussen de referentiesitautie en de Voorkeursvariant

Voor de overige delen van Voorburg-West (inclusief Park Leeuwenbergh) is geen sprake van een toe- of afname van meer dan 1 dB, behoudens enkele stukken op de Westenburgstraat. Hier is sprake van een toename van circa 1 á 2 dB op de daar aanwezige woningen. Het effect op de Westenburg ontstaat omdat op deze route uitwisseling kan ontstaan tussen de Prinses Mariannelaan en de Maanweg én doordat deze weg strategisch ligt nabij de twee onderdoorgangen van de Utrechtsebaan en het spoor. Wettelijk gezien is het niet noodzakelijk om voor de toename van de geluidbelasting aan de Westenburgstraat maatregelen te treffen, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit wel gewenst. Door het toepassen van stil asfalt (dunne deklagen B) op deze weg is sprake van een reductie van de geluidbelasting met circa 2 á 3 dB. Door deze maatregel te treffen ontstaat derhalve een neutraal en zelfs licht positief geluidseffect op de Westenburgstraat. In het definitieve bestemmingsplan kan deze maatregel, indien gewenst, opgenomen worden. Dit zal dan in de Nota van Beantwoording bevestigd worden.

Conclusies geluid
Het geluidsniveau ligt in de huidige situatie en de referentiesituatie reeds hoog. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft netto gezien een positief effect op de geluidbelasting. De delen grenzend aan de Maanweg en de Binckhorstlaan (vanaf de Maanweg naar het noorden) profiteren hiervan. Alleen bij de Westenburgstraat is op enkele specifieke plekken sprake van een toename van meer dan 1 dB (maar minder dan 2 dB). Deze toename kan afdoende gemitigeerd worden indien het toepassen van stil asfalt (dunne deklagen B) op de Westenburgstraat wordt opgenomen in het definitieve bestemmingsplan.

In de overige delen van Voorburg-West is geen sprake van significante geluidseffecten (meer dan 1 dB toe- of afname).

4 Luchtkwaliteit

4.1 Huidige situatie

De concentraties stikstofdioxide (NO_2) liggen in de huidige situatie in Voorburg-West rond 36 á 40 microgram. De concentraties fijn stof (PM_{10}) liggen rond de 28 microgram. De normen voor beide stoffen worden hierbij niet overschreden.

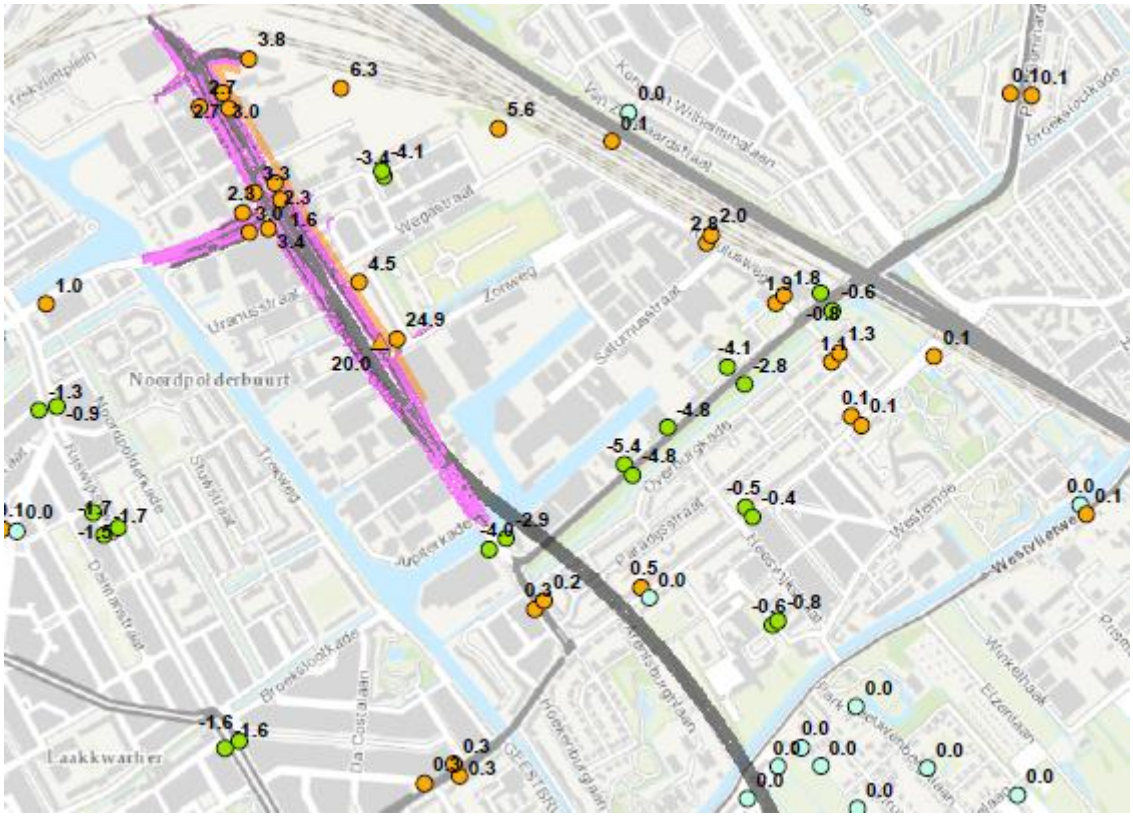
4.2 Referentiesituatie

Tussen de huidige situatie en de referentiesituatie nemen de concentraties NO_2 en PM_{10} sterk af. Dit komt door Europese, nationale, provinciale, regionale en lokale maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit. Hierdoor worden de achtergrondconcentraties lager en wordt ook de uitstoot van schadelijke stoffen door auto's verminderd. De afname is groter dan de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van het verkeer. De concentraties NO_2 zijn in 2020 gedaald tot circa 23 á 26 microgram in Voorburg-West en circa 21 microgram in Park Leeuwenbergh. Voor PM_{10} zijn de concentraties gedaald tot circa 22 microgram.

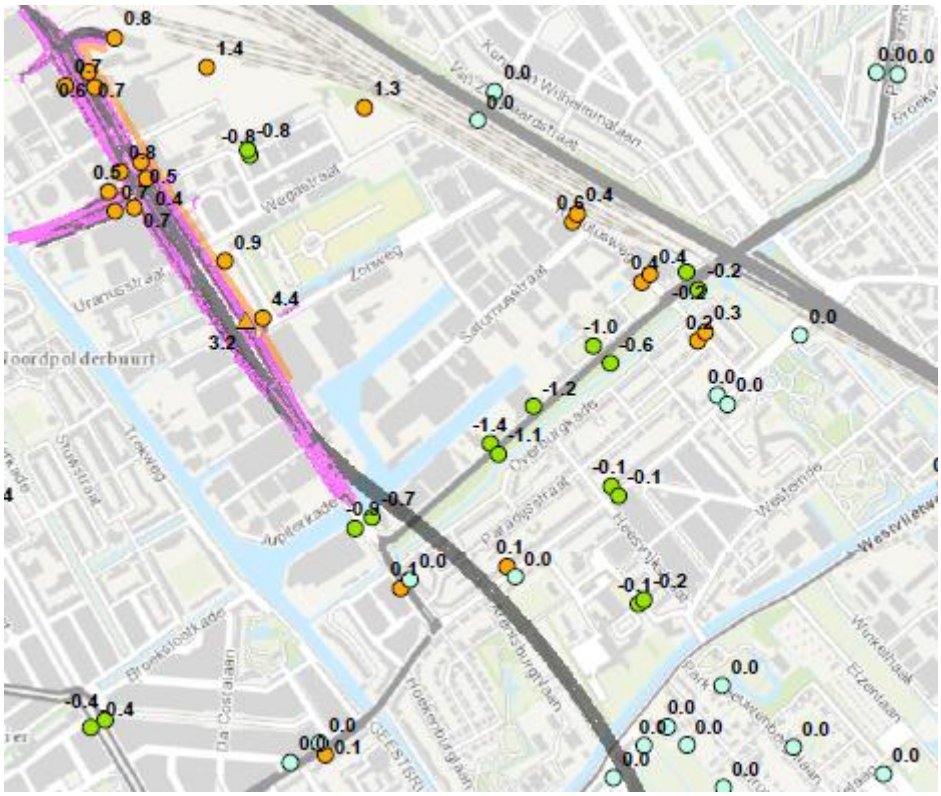
4.3 Voorkeursvariant

De luchtkwaliteit verbetert ter plaatse van de wegen aan de overzijde van de Maanweg. De verbetering is circa 2 microgram voor NO_2, Dit komt door de grote afname van verkeer op de Maanweg. Op de Prinses Mariannelaan is sprake een vrijwel gelijkblijvende situatie. Er zijn zowel kleine afnamen als kleine toenamen geconstateerd. Deze toe- en afnamen voor NO_2 zijn kleiner dan 0,5 microgram en daarmee beperkt. In Park Leeuwenbergh is als gevolg van de tunnelmond van de Rotterdamsebaan sprake van een kleine toename van maximaal 0,2 microgram en daarmee verwaarloosbaar klein. In figuur 4.1 is een verschilplot weergegeven voor de concentraties NO_2 en in figuur 4.2 voor PM_{10} in Voorburg-West.

De concentraties PM_{10} zijn minder gevoelig voor kleine veranderingen van het verkeer. De concentraties PM_{10} wijzigen in Voorburg-West en Park Leeuwenbergh niet meer dan 0,1 microgram.



Figuur 4.1 Verschil in concentraties NO_2 tussen de Voorkeursvariant en de referentiesituatie



Figuur 4.2 Verschil in concentraties PM_{10} tussen de Voorkeursvariant en de referentiesituatie

Conclusies luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit verandert door de realisatie van de Rotterdamsebaan niet of nauwelijks in Voorburg-West en Park Leeuwenbergh. Behoudens de afname bij wegen aan de overzijde van de Maanweg (Overburgkade) zijn alleen kleine toe- en afnamen (minder dan 0,5 microgram verschil) geconstateerd. De wettelijke normen (40 microgram) worden niet overschrijden.

5 Overige milieuaspecten

In het MER Rotterdamsebaan is naast de effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit ook naar diverse andere aspecten gekeken. De meeste van deze aspecten (zoals water, ecologie, bodem, cultuurhistorie, landschap en duurzaamheid) zijn niet van belang voor Voorburg-West en Park Leeuwenbergh, omdat de tunnel hier ondergronds gelegen is. Wel relevant zijn de aspecten zettingen en archeologie. Op deze twee thema's wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan. Voor een uitgebreide beschouwing over het thema zettingen kunt u hoofdstuk 9 van het MER raadplegen.

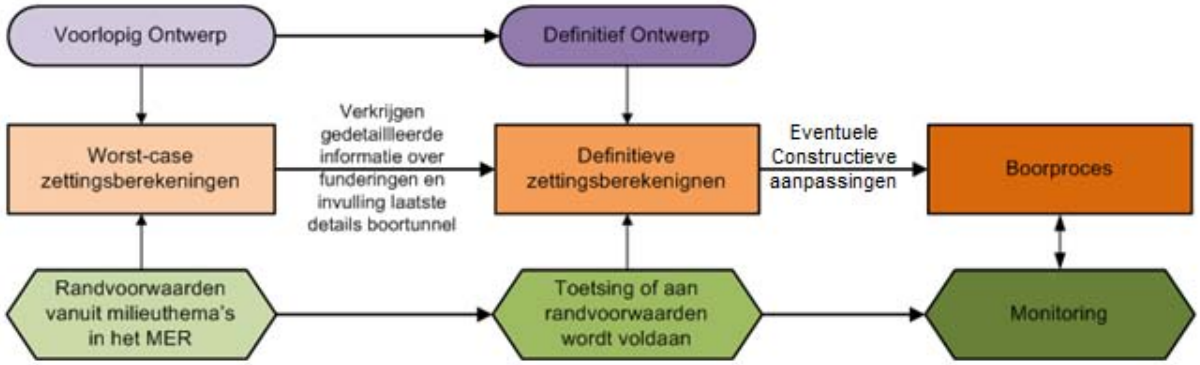
5.1 Archeologie

Onder Voorburg-West liggen belangrijke archeologische waarden. Het meest bekend en waardevol is het rijksmonument Forum Hadriani. De boortunnel gaat ruim onder dit archeologisch rijksmonument door en heeft geen directe effecten op deze en andere archeologische waarden. Wel zijn er kleine effecten als gevolg van zettingen mogelijk. Deze effecten betreffen het licht zakken (enkele millimeters) van archeologische resten. Dit is een licht negatief effect. Met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is afgesproken dat ter plaatse van het archeologisch monument ook metingen verricht worden ten tijde van het boorproces, zo kan eventuele onherstelbare schade grotendeels voorkomen worden. De Rijksdienst is akkoord met deze aanpak en heeft geen extra eisen gesteld.

5.2 Zettingen

Zetting is het proces waarbij grond wordt samengedrukt en water en lucht uit de poriën van de betreffende bodemlaag geperst kan worden. Het gevolg hiervan is dat verzakkingen in de ondergrond en/of op maaiveld kunnen ontstaan. Hierbij kan ook schade ontstaan aan gebouwen of aan belangrijke waarden in de ondergrond. Zetting treedt voornamelijk op bij klei en veenlagen, omdat hier van nature een grotere hoeveelheid water en lucht in aanwezig is en deze lagen sterk samendrukbaar zijn. Door het meer poreuze en grovere karakter van zand is het zand minder samendrukbaar en blijft minder water in het zand aanwezig. De ondergrond bij Voorburg-West bestaat voornamelijk uit zand, waardoor relatief weinig zetting te verwachten valt.

Uit de eerste berekeningen, die uitgaan van een worst-case situatie, blijkt dat de maximaal optredende zetting bij Voorburg-West 15 – 45 mm is. Dit is niet de definitief optredende zetting. Maar een eerste worst-case beschouwing wat er kan gebeuren. Deze berekeningen dienen als basis voor de verdere vervolgstappen. In onderstaande figuur is dit proces weergegeven. In de volgende fase, het opstellen van het Definitief Ontwerp, worden alle woningen nabij het tunneltracé in Voorburg-West onderzocht hun bouwkundige staat. Op basis van deze bouwkundige staat wordt per woning de maximaal optredende zetting bepaald. Met andere woorden, per woning of bedrijf wordt een afzonderlijke 'norm' opgesteld. De bouwkundige staat wordt tezamen het definitieve ontwerp, gedetailleerde gegevens van de ondergrond en de standaard voorzorgsmaatregelen in een computermodel verwerkt. Hieruit volgen nieuwe berekeningen waarbij getoetst kan worden aan de per object bepaalde normen. Pas als op al deze punten aan deze norm voldaan wordt (bijvoorbeeld door het toevoegen van specifieke maatregelen) worden de berekeningen vrijgegeven. Ten slotte wordt tijdens het boren elk object afzonderlijk gemonitord en real-time in de gaten gehouden. Aan het einde van het boorproces wordt per woning/bedrijf opnieuw de bouwkundige staat beschouwd door een onafhankelijk bureau. Eventuele schade die in de tussentijd is ontstaan wordt vergoed door het project.



Ervaringen met boortunnels onder bewoond gebied

In de jaren 2006 en 2007 vond het boorproces van de Hubertustunnel plaats. Voor het eerst werd in Nederland daadwerkelijk onder bebouwing geboord. Voorafgaand aan het proces is op basis van de bouwkundige staat van ieder pand de maximale zetting bepaald. Tevens is dit gedaan voor de zetting van het maaiveld direct boven de tunnel. De resultaten waren zonder uitzondering spectaculair te noemen, namelijk 25 – 40% van de berekende maximale zetting (de berekeningen die thans bij het Definitief Ontwerp van de Rotterdamsebaan gemaakt worden, niet de nu worst-case berekeningen). Schade aan gebouwen is dan ook niet opgetreden.

Na de Hubertustunnel zijn in de stedelijke gebieden tevens de Statenwegtunnel en de tunnels van de Noord/Zuidlijn geboord. Hoewel bij deze projecten de ondergrond voor het boren aanmerkelijk ongunstiger was, zijn ook hier vergelijkbare resultaten geboekt als bij de Hubertustunnel.

Nergens in Nederland heeft het boren van tunnels tot meer dan cosmetische schade (scheuren in pleisterwerk) geleid.

BIJLAGE VIII

MEMO ZETTINGSGEDRAG VAN KLEILAGEN

MEMO
ACS12102-M08

Plaats, Datum en tijd:	Houten, 05 juli 2013
Memonr.:	ACS12102-M08-00
Aan:	S. Klompmaker / P. van Laviere / T. Artz
Kopie:	-
Van:	ir. M.H.A. Brugman
Betreft:	Zettingsgedrag kleilagen bij aanleg boortunnel RoBa

Vanuit de Commissie voor de m.e.r. is de vraag naar voren gekomen met betrekking tot de verschillen in zettingsgedrag tussen de klei- en zandlagen bij het passeren van de betreffende lagen door de tunnelboormachine. Hierbij is tevens de overgang van het boren door de zand- naar de kleilaag en vice versa als aandachtspunt aangestipt. In de voorliggende memo wordt hier nader op in gegaan.

Verschil in zettingsgedrag
Het is inderdaad zo dat klei- en zandlagen een verschillend zettingsgedrag vertonen. Het is hierbij belangrijk op te merken dat dit met name het geval is bij zettingsgedrag dat ontstaat door belasting van de klei- en zandlagen. De zettingen als gevolg van het boorproces ontstaan door volumeverlies dat zich vertaalt in een afname van de grondspanningen en vervolgens in enige samendrukking door de erboven gelegen lagen. Het verschil in zettingsgedrag tussen klei- en zandlagen is hierbij minder uitgesproken dan het 'traditionele' zettinsgedrag als bekend van het belasten van slappe klei-lagen.

Passage van kleilagen door de tunnelboormachine
Bij de aanleg van de boortunnel voor het project RoBa zal grotendeels door de pleistocene zandlagen geboord worden. De bovenkant van de pleistocene zandlaag bevindt zich op ca. NAP -15 m. De hier bedoelde kleilaag is daar direct boven gelegen en heeft een dikte van ca. 5 m. Boven de kleilaag bevindt zich een lagenpakket bestaande uit voornamelijk zandlagen met een dikte van ca. 10 m.

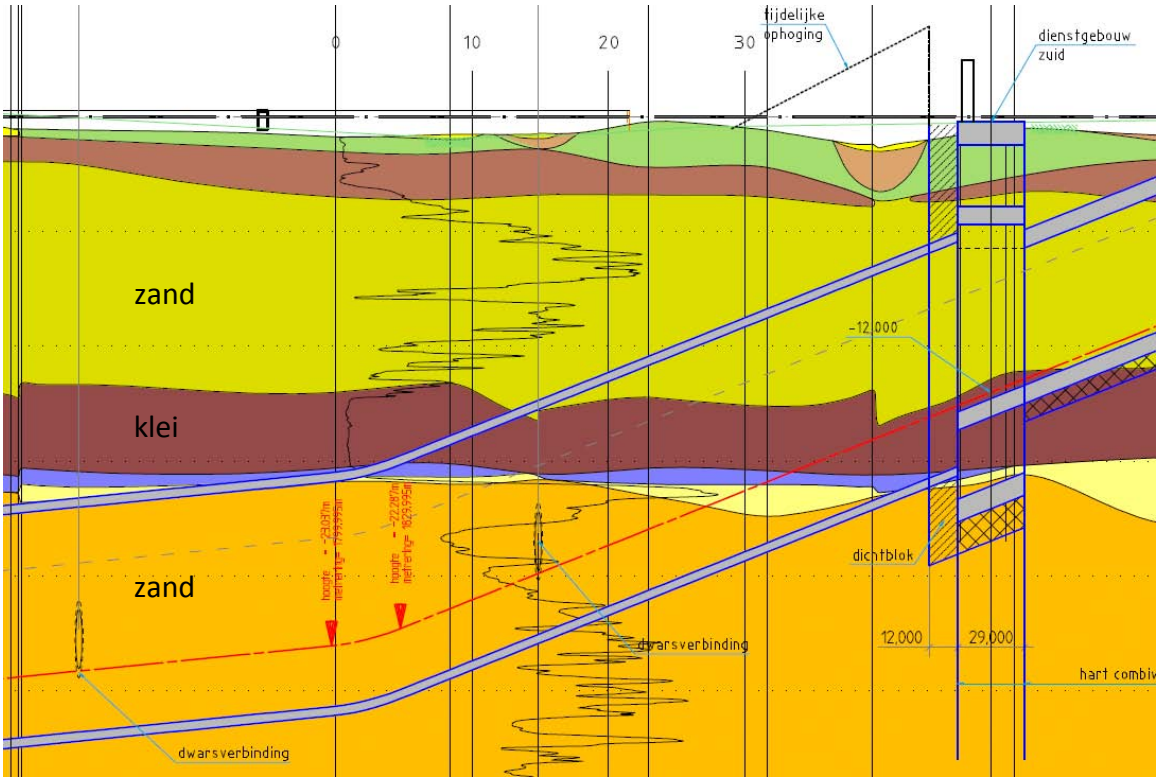
De passage van de kleilagen vindt daardoor alleen plaats bij het 'stijgen' en 'dalen' van de tunnelboormachine. Het is hierbij belangrijk op te merken dat doordat de diameter van het boorschild ca. 10 m bedraagt de kleilaag nergens 'full face' (over de volledige diameter van het schild) wordt gepasseerd. Bij het grootste deel van de passage zijn hierdoor de bovenzijde en onderzijde van het boorschild in de zandlagen gelegen. Dit is met name van belang bij het verlaten en binnenbreken van de dichtblokken bij de start- en eindschacht. Dit is nader geïllustreerd in de bijgevoegde figuren van het geotechnisch lengteprofiel waarin het verticaal alignement van het te boren traject is aangegeven.

Nadere bestudering locaties passage kleilagen

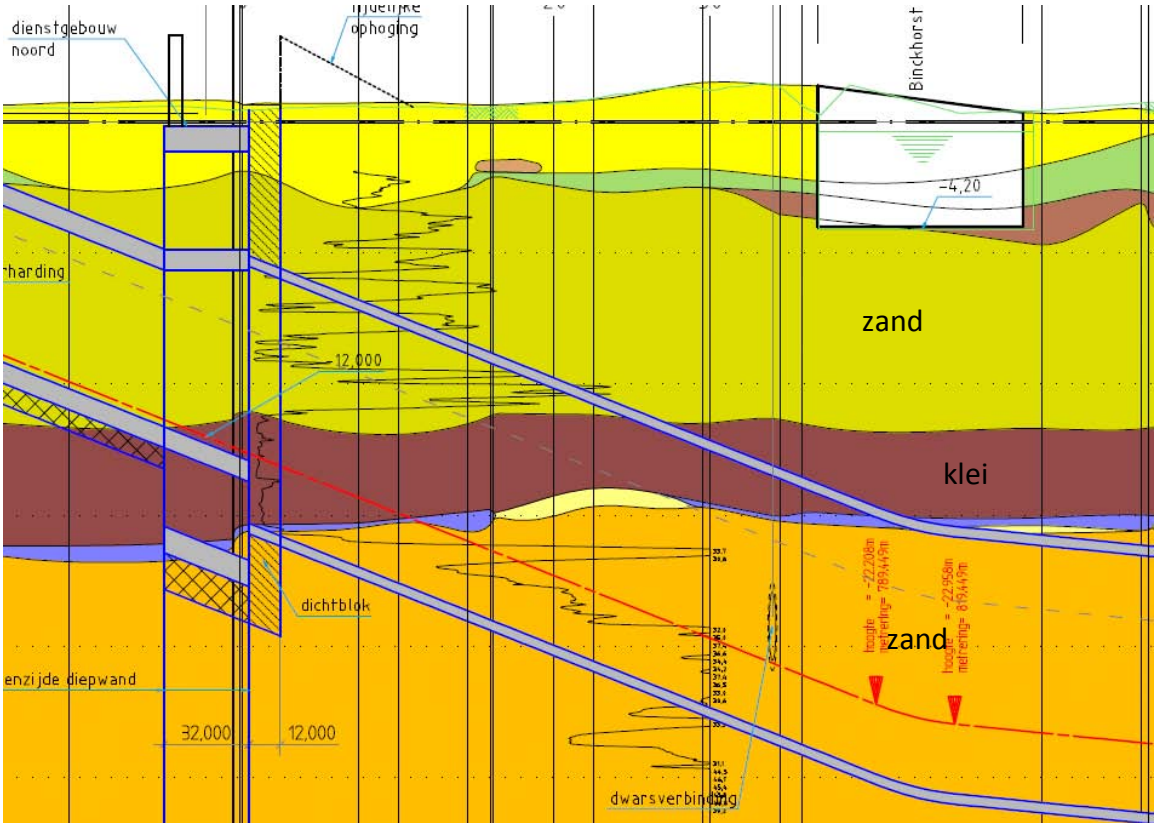
Zuidzijde
Aan het zuidelijk gelegen uiteinde van het te boren tracé (Vlietzone) wordt de kleilaag gebaseerd in een gebied waar op maaiveld een golfbaan aanwezig is. Er zijn in deze zone geen objecten aanwezig die specifiek zettingsgevoelig zijn bij de berekende zettingen van enkele centimeters. Ter hoogte van de eerste schadegevoelige objecten in de ondergrond en op maaiveld zal de tunnelboormachine zich reeds volledig in de pleistocene zandlagen bevinden.

Noordzijde
Aan het noordelijk gelegen uiteinde van het te boren tracé (Binckhorst) wordt de kleilaag gepasseerd in bebouwd gebied. Risico's richting de omgeving hebben hier meer te maken met de (onvermijdelijke) afnemende dekking op de tunnelboormachine dan met het passeren van de kleilaag (om redenen als hierboven beschreven). Na de afronding van de Milieueffectrapportage voor de Rotterdamse Baan is besloten hier door middel van een verdiepingsslag nog in de VO fase meer aandacht aan te besteden. Een aantal gevoelige objecten (percelen en belendingen) in deze zone zijn nader beschouwd (bijvoorbeeld locatie Basal) aan de hand van geavanceerdere analyses en berekeningen. Daarnaast hebben reeds overleggen plaatsgevonden met eigenaars van percelen betreffende de passage van de tunnelboormachines en eventueel te nemen maatregelen in het kader van de risicobeheersing.

Conclusie
De passage van de kleilagen en het verschil in zettingsgedrag tussen de klei- en zandlagen wordt niet als 'extra' risico gezien. Zettingen in de omgeving en de hiermee samenhangende risico's zijn in kaart gebracht voor het gehele tracé (zoals beschreven in de m.e.r. RoBa). Voor de zones met mogelijk een groter risico aan het noordelijke uiteinde van het tracé zijn de gevoelige percelen en belendingen nader beschouwd. Bij een goed beheerst boorproces vormen de kleilagen geen 'extra' risico met betrekking tot (verschil)zettingen in de omgeving.



Figuur 1 Schematische weergave passage kleilaag Vlietzone



Figuur 2 Schematische weergave passage kleilaag Binckhorst

