



Bestemmingsplan Molenvlietpark e.o.

Toelichting

projectnummer 402085
definitief revisie 03
1 oktober 2015

Bestemmingsplan Molenvlietpark e.o.

Toelichting

projectnummer 402085
versie: bestemmingsplan
13 oktober 2015

Auteur(s)

drs. Tim Artz
ir. Liesbeth van Kempen
ing. Maaïke Winkel-Bootsma

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
oktober 2015	Ontwerp bestemmingsplan	Tim Artz	Thomas Venema

Projectgroep bestaande uit

Maaïke Winkel
Stephan Israël
Liesbeth van Kempen

Datum van uitgave:

1 oktober 2015

Contactgegevens:

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. maaïke.winkel@anteagroup.com

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding voor het bestemmingsplan	5
1.2	Ligging van het plangebied	6
1.3	Doel van het bestemmingsplan	7
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	7
1.5	Planvorming	7
2	Beschrijving bestaande situatie	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Ontstaansgeschiedenis van het plangebied	9
2.3	Cultureel erfgoed	10
2.4	Ruimtelijke structuur	16
2.5	Functionele structuur	20
3	Beleidskader	22
3.1	Inleiding	22
3.2	Ruimtelijke beleid	22
3.3	Beleid ten aanzien van Cultureel erfgoed	27
3.4	Verkeer en parkeren	33
4	Planbeschrijving	34
4.1	Beoogde ontwikkelingen in vogelvlucht	34
4.2	Impact van de activiteiten op de beeldkwaliteit van landgoederen	41
5	Milieu	45
5.1	Inleiding	45
5.2	Milieueffectrapportage	46
5.3	Gebiedsgericht milieubeleid	47
5.4	Verkeer	48
5.5	Externe veiligheid	49
5.6	Geluid	49
5.7	Luchtkwaliteit	51
5.8	Natuur en groen	52
5.9	Water	57
5.10	Bodem	63
5.11	Archeologie	64
5.12	Kabels en leidingen	64
6	Juridische planbeschrijving	65
6.1	Keuze en verantwoording van bestemmingen	65

6.2	Toelichting op de regels	66
7	Economische uitvoerbaarheid	74
8	Overleg en inspraak	75
8.1	Wat vooraf ging	75
8.2	Het vooroverleg	75
8.3	Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan	88

Bijlage 1 – Natuurtoets**Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek Trekfietstracé**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De gemeente Den Haag is bezig met de realisatie van de Rotterdamsebaan. De Rotterdamsebaan wordt de nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag. Het bestemmingsplan Rotterdamsebaan, waarin de Rotterdamsebaan planologisch mogelijk is gemaakt, is op 17 oktober 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Den Haag en is inmiddels onherroepelijk.

Rond de planvorming voor het tracé van de Rotterdamsebaan is een intensief communicatietraject doorlopen. Daarbij is ook de doorsnijding van het tracé in de Vlietzone nadrukkelijk onder de aandacht geweest. Om te voorkomen dat de Vlietzone een versnipperd, introvert gebied met een grote verscheidenheid aan functies blijft, is in samenwerking met Landgoed Vredenoord, het Hoogheemraadschap Delfland en diverse belanghebbenden en belangenorganisaties gewerkt aan een andere invulling van de Vlietzone.

Bij deze andere invulling van de Vlietzone zijn naast een optimalere inpassing van de Rotterdamsebaan ook andere opgaven in het gebied meegenomen, zoals het bestendigen van de cultuurhistorische waarden, vergroten van de ecologische waarden, invulling geven aan een waterbergingsopgave, realisatie van het Trekfietstracé, de ontwikkeling van familiepark Drievliet en de wens om de toegankelijkheid van het gebied te vergroten voor voetgangers en fietsers. Deze combinatie van opgaven heeft geleid tot een integrale visie, die invulling aan deze opgaven geeft én de gemeentelijke ambities voor de Vlietzone, zoals weergegeven in het 'Gebiedsperspectief A4/Vlietzone, kwaliteiten versterken, kansen benutten' (RIS 260897), waarmaakt.

Dit nieuwe gebied, dat zo ontworpen is dat het 'meer is dan de som der afzonderlijke delen' is, wordt het Molenvlietpark genoemd. Hierin is veel aandacht voor een groene inpassing rondom de Rotterdamsebaan, zodat deze in de toekomst een groene poort tot Den Haag wordt. Daarmee wordt de Rotterdamsebaan een mooie tegenhanger van de stedelijke entree van Den Haag, de Utrechtsebaan. Ook wordt nadrukkelijk aangegeven aan voet- en fietsers, door de Vlietzone hiervoor toegankelijk te maken. Een bijzondere positie neemt hier het Trekfietstracé in.

Een deel van deze opgaven is reeds planologisch mogelijk gemaakt via een omgevingsvergunning voor de indoorhal (RIS 274184) van Drievliet. Deze ontwikkeling wordt nu in dit bestemmingsplan planologisch bestendigd. De overige ontwikkelingen passen voor een deel reeds binnen het bestemmingsplan Rotterdamsebaan, maar voor een belangrijk deel ook niet. Om de totale ontwikkeling van het Molenvlietpark mee te nemen wordt onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

Tot slot is met een verdere detaillering van het ontwerp van de Rotterdamsebaan gebleken dat op enkele plaatsen enkele meters meer of minder ruimte nodig is om een betere inpassing in het nieuwe Molenvlietpark te verkrijgen. Dit is alleen van toepassing bij de inpassing van de tunnelmond in de Vlietzone. Ook is de wens vanuit de overleggen bij bouwconsortia dat meer flexibiliteit bij de viaducten in knooppunt Ypenburg wenselijk is. Dit betreffen echter slechts 'cosmetische' aanpassingen. De ligging, verkeersintensiteiten, milieueffecten van de Rotterdamsebaan veranderen niet. De wijzigingen van de Rotterdamsebaan vinden allen plaats binnen de diverse bestemmingen Verkeer (Verkeer – Hoofdverkeersweg, Verkeer – Straat, Verkeer – Verblijfsgebied) van het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

In de toelichting van dit bestemmingsplan worden de begrippen kade en waterkering door elkaar gebruikt. Daar waar kade staat, kan ook waterkering gelezen worden. Echter er is niet altijd sprake van een primaire waterkering. Hetzelfde geldt voor de boezemkade en polderkade. Er is geen bewust onderscheid tussen deze termen bedoeld.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de zuidkant van de stad Den Haag tussen de Vliet en de A4. In onderstaande figuur is de ligging van het plangebied weergegeven. Het plangebied is min of meer om attractiepark Drievliet gesitueerd, met aan de noordzijde de Vliet en aan de zuidzijde de A4 en knooppunt Ypenburg. Het plangebied wordt doorsneden door het tracé van de Rotterdamsebaan.



Ligging plangebied

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Doel van onderhavig bestemmingsplan 'Molenvlietpark e.o.' is de realisatie van het Molenvlietpark, de waterberging, het Trekfietstracé en bijbehorende optimalisatie van de inpassing van de Rotterdamsebaan en leidingen. Hiervoor worden enkele bestemmingen gewijzigd en aanduidingen aangepast. Daarnaast wordt de reeds verleende omgevingsvergunning voor de indoorhal van Drievliet planologisch bestendigd. In hoofdstuk vier wordt nader ingegaan op de diverse ontwikkelingen, die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

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

<i>Bestemmingsplan</i>	<i>Datum vaststelling</i>	<i>Datum goedkeuring</i>	<i>Datum onherroepelijk</i>
Rotterdamsebaan	17-10-2013	n.v.t.	18-02-2015
Beheersverordening Vlietzone	22-12-2011	n.v.t.	22-12-2011

Met de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan "Molenvlietpark e.o." komen de hierboven genoemde planologische regelingen te vervallen, voor zover deze specifiek zijn gelegen binnen de plangrenzen van het onderhavige plan.

1.5 Planvorming

Een belangrijk onderdeel van het bestemmingplangebied is de Rotterdamsebaan. Hiervoor is na een zorgvuldig planproces op 17 oktober 2013 een bestemmingsplan vastgesteld. Dit is op 18 februari 2015 onherroepelijk geworden. Alle bezwaren zijn door de Raad van State ongegrond verklaard, waardoor de realisatie van de Rotterdamsebaan gewaarborgd is. Wel heeft de Raad van State op verzoek van de gemeente Den Haag twee wijzigingen in de Vlietzone opgedragen. Deze betreft een polderkade bij Drievliet waarvan uit recent onderzoek is gebleken, dat een peilscheiding hier voldoende bescherming biedt. De waterkering zal op korte termijn uit de legger worden gehaald en kan daarom van de plankaart worden gehaald. Daarnaast worden bij Drievliet twee (in plaats van één) zelfstandige horecavestigingen in de categorie middelzwaar van de Staat van Horeca-activiteiten toegestaan. Deze twee onvolkomenheden in het vigerende plan worden in dit plan hersteld.

De planvorming voor de Rotterdamsebaan is dus voltooid en het project bevindt zich in de realisatiefase. De nut en noodzaak en effecten van de Rotterdamsebaan staan dus in dit bestemmingsplan dan ook niet ter discussie.

Gedurende de planvorming van de Rotterdamsebaan hebben diverse verwante activiteiten een rol gespeeld. Dit betreft de invulling van de Vlietzone tussen de Rotterdamsebaan en Vredenoord, het Trekfietstracé en een zo zorgvuldig mogelijke inpassing van de Rotterdamsebaan. Ook de verdere ontwikkeling van Drievliet heeft na vaststelling van de Rotterdamsebaan zijn eigen planvormingsproces doorlopen. In dit bestemmingsplan wordt de planvorming van diverse onderdelen in de Vlietzone planologisch in één plan vastgelegd. Dit nieuwe bestemmingsplan 'Molenvlietpark e.o.' is dan ook een verzameling van 'conserverende elementen', zoals het tracé van de Rotterdamsebaan, bestendigen van de reeds vastgestelde omgevingsvergunning voor de indoorhal van Drievliet en nieuwe elementen, zoals het

Molenvlietpark en bijbehorende inpassing van de Rotterdamsebaan, het verleggen van twee leidingen en de realisatie van het Trekfietstracé.

In verschillende Collegebesluiten en raads(commissie)vergaderingen zijn de plannen voor het Molenvlietpark, Trekfietstracé en waterberging gepresenteerd. Hieronder volgt een korte niet-limitatieve opsomming van bijbehorende bestuurlijke stukken.

- [Voorstel van het college inzake gebiedsperspectief A4-Vlietzone](#), RIS 260897 - 16-07-2013
- [Planning Trekfietstracé in relatie tot Molenvlietpark](#), RIS 276140 - 17-09-2014
- [Samenwerkingsovereenkomst bergingsgebied Vlietzone Den Haag en Delfland](#), RIS 279687 - 19-12-2014
- [Vaststelling Voorlopig Ontwerp Molenvlietpark](#), RIS 279688- 30-01-2015
- [Trekfietstracé in relatie tot het Molenvlietpark](#), RIS 280588 - 03-02-2015

Totstandkomingsproces ontwerp voor het Molenvlietpark

Ten tijde van de ter visie legging van het Ontwerp Bestemmingsplan Rotterdamsebaan hebben belanghebbenden uit de Vlietzone kennis kunnen nemen van het VO Rotterdamsebaan (RIS 264197).

Naar aanleiding daarvan heeft een aantal belanghebbenden een gezamenlijk gedragen visie als zienswijze ingediend. Deze visie is gericht 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. Het College heeft daarom geen aanleiding gezien de plannen voor de Rotterdamsebaan en bijbehorende inpassing aan te passen, maar wel aangegeven open te staan voor deze visie. Daarop is besloten om in samenspraak met de omgeving en met medewerking van een landschapsarchitect een aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden voor een aangepast inpassingsontwerp te laten verrichten. Het onderzoek richt zich op het gebied dat wordt ingesloten door het landgoed Vredenoord, familiepark Drievliet, de Rotterdamsebaan en park Hoornwijck. Het resultaat van dit onderzoek is het Voorlopig Ontwerp Molenvlietpark in de Vlietzone dat nu in dit bestemmingsplan vastgelegd wordt.

2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan gaat de nu aanwezige situatie in de Vlietzone flink veranderen. Het is daardoor logisch om de situatie in de Vlietzone te beschrijven, waarbij er vanuit gegaan wordt dat de Rotterdamsebaan hier reeds in gerealiseerd is. Immers de Rotterdamsebaan is juridisch-planologisch onherroepelijk.

Het plangebied kent voor een belangrijk deel dezelfde begrenzing als het voorgaande bestemmingsplan "Rotterdamsebaan", met uitzondering van het deel Binckhorst, de Trekvluit en enkele stukken van knooppunt Ypenburg en de golfbaan die hierin ontbreken.

Beeldebepalende elementen in het huidige landschap zijn de Rotterdamsebaan, de A4, golfpark Leeuwenbergh, landgoederen Vredenoord en Zeerust en attractiepark Drievliet. In de huidige situatie bestaan de overige gronden uit weilanden, bomenrijen en waterpartijen.

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

2.2 Ontstaansgeschiedenis van het plangebied

Het plangebied doorsnijdt volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk van knooppunt Ypenburg tot aan de Vliet een strandvlakte en een strandwal. Op de strandvlakte is in het verleden veen en klei afgezet - De Vlietzone. De strandwal betreft een brede zone in Leidschendam, Voorburg en Rijswijk.

Geologie algemeen

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

Bewoningsmogelijkheden in de Haagse regio ontstonden nadat de strandwallen waren gevormd. Dit waren droge plekken, met aan de ene kant de zee, en aan de andere kant het veengebied. De

vroegste bewoning in de regio bevond zich op de strandwal en enkele van de geïsoleerde duinen daarachter en dateert uit het laat neolithicum, rond 3800 v. Chr.

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

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

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

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

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

2.3 Cultureel erfgoed

Het begrip cultuurhistorie heeft drie aspecten:

- Historische (stede)bouwkunde / bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten.

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

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

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

2.3.1 *Cultuurhistorische waarden*

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

Bebouwingsstructuur

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

Bepanting

Er zijn geen monumentale bomen in het plangebied aanwezig

Beschermd stadsgezicht

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

Gebouwde monumenten

Volgens de monumentenwet 1988 zijn rijksmonumenten beschermd. Monumenten zijn:

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

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

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

De landgoederen worden onderstaand beschreven in onder de kop 'Landgoederen'. De volgende (complexen van) gebouwen zijn aangewezen als gemeentelijk monument ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag:

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

Landgoederen

In deze paragraaf wordt de huidige functie van de landgoederen beschreven. In paragraaf 4.2 wordt de impact beschreven van de nieuwe activiteiten in dit bestemmingsplan op de relevante landgoederen (die met een beschermde status en aanwezige zichtlijn en/of blikveld).

Landgoedbiotoop

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

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

Langs de Vliet hebben diverse landgoederen/buitenplaatsen gelegen. Historische kaarten noemen Hoornwijck, Vredenoord, Buiten Gedachte, Drievliet, Zeerust en aan de overkant van de Vliet Leeuwendaal, Hoekenburg en Arentsburg. De Vliet vormde de verbinding tussen deze buitens.

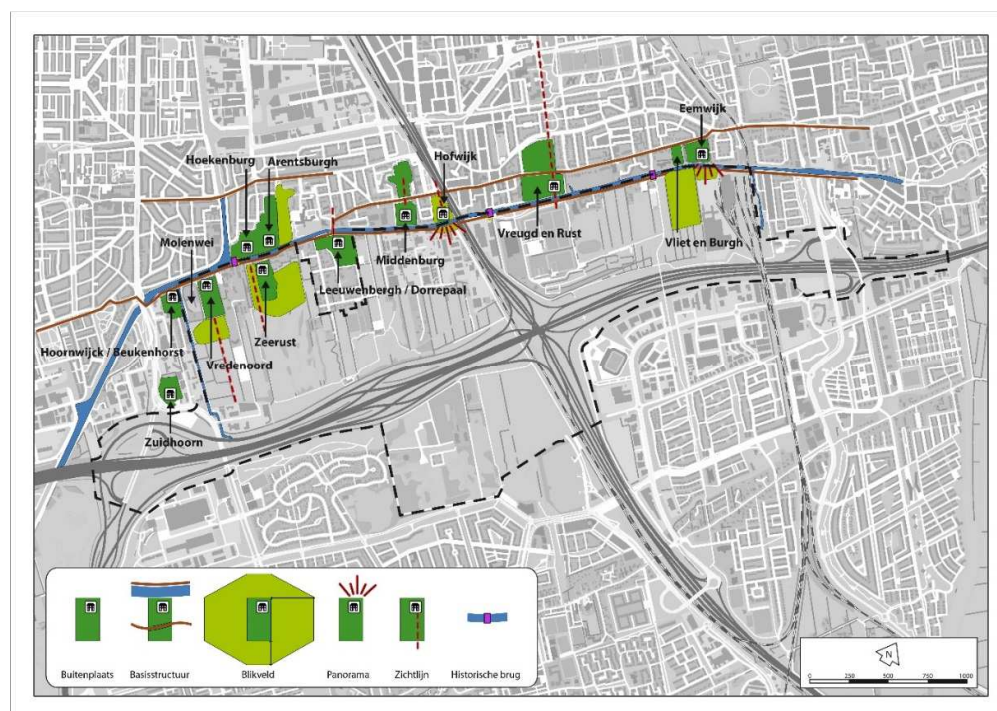
De meeste buitenhuizen zijn nog altijd aanwezig. De ligging in het landschap is voor de meeste van de huizen echter wel sterk veranderd. Zo hebben bijvoorbeeld Hoornwijck en Drievliet de tuin/het park geheel verloren en bestaat geen relatie meer met open landschap dat eerder wel tot de omgeving van deze buitenplaatsen behoorde. De buitenhuizen Vredenoord en Zeerust zijn

nog wel gelegen in een parkachtige omgeving. Beide buitenhuizen zijn -met de parken daaromheen en eventuele overige bebouwing- aangewezen als rijksmonument.

Interpretatie landgoedbiotopen in de Vlietzone

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

Binnen de Vlietzone liggen dicht tegen elkaar aan de drie basisstructuren: het Oosteinde en het Westeinde in elkaars verlengde, en parallel daaraan de Vliet met de Westvlietweg direct erlangs. De buitenplaatsen ten noordwesten van de Vliet zijn met hun voorgevel gekoppeld aan het Oosteinde/Westeinde en met hun achtergevel aan de Vliet. Langs de Westvlietweg staan de buitenplaatsen met hun voorgevels op de weg georiënteerd.

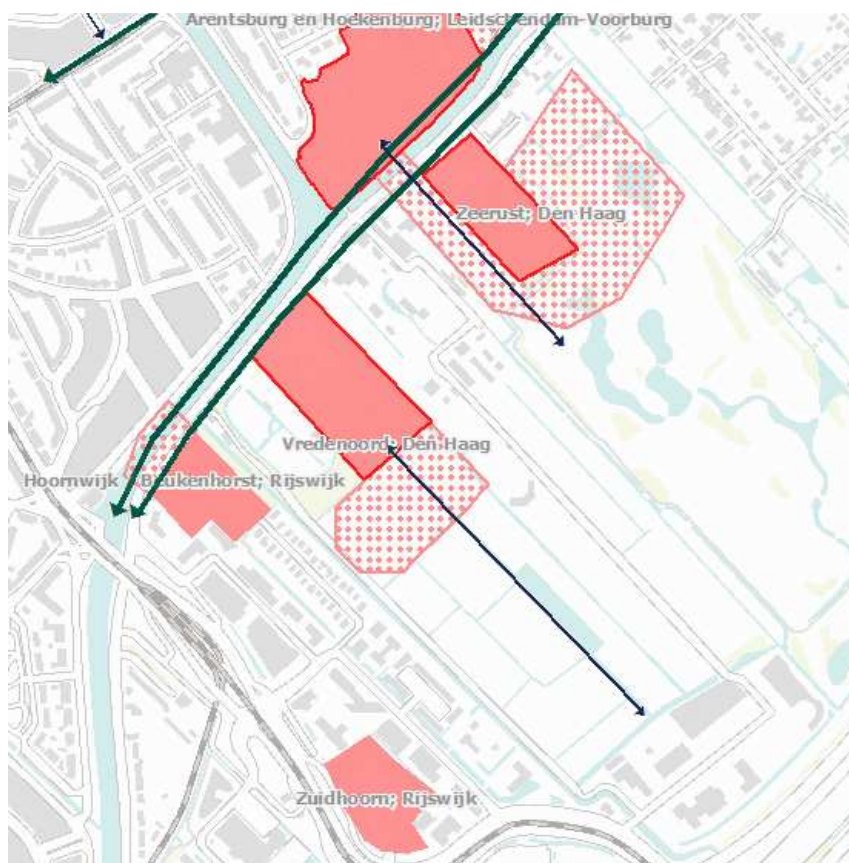


Landgoederen en buitenplaatsen langs de Vliet

De Vlietzone is goed als buitenplaatsenzone herkenbaar, maar dan vooral het westelijk en het zuidelijk deel ervan. Oost- en Westeinde en de Westvlietweg zijn duidelijk herkenbaar als de basisstructuren waaraan de buitenplaatsen zijn gekoppeld. Aan de overzijde van de Vliet, zuidelijk van de A12, zijn de buitenplaatsen direct gekoppeld aan de Westvlietweg en de Vliet daarlangs. Tussen de buitenplaatsen zijn vrij veel kavelsloten dwars op de weg bewaard; de wegsloten zijn meestal verdwenen. De smalle Westvlietweg heeft hier een belangrijke verkeersfunctie. Bij herprofilering is een fietspad aangelegd. Hier heeft het jaagpad gelegen.

In de Vlietzone is het belang van laanbomen, weg- en kavelsloten, en erfafscheidingen voor herkenbaarheid als buitenplaatsenzone duidelijk zichtbaar. Op de CHS zijn van oost naar west de volgende buitenplaatsbiotopen opgenomen: Eemwijk/Vliet en Burgh, Vreugd en Rust, westelijk van de A12 Hofwijck, Middenburg, Arentsburg/Hoekenburg en ten zuiden van de Vliet Dorrepaal/Leeuwenberg, Zeerust, Vredenoord, Hoornwijk/Beukenhorst en Zuidhoorn. Westelijk van de A12 ligt het restant van de voormalige buitenplaats Drievliet. Het huis en enkele onderdelen zoals hekpijlers zijn nog intact, het terrein is nu een pretpark. Over de Trekvlies is een lange zichtlijn op het huis en vice versa. Aan het buitenplaatskarakter van de Vlietzone draagt een aantal gebieden bij als 'groen' en 'villagegebieden'.

In de volgende figuur zijn de aanwezige landgoederen, inclusief blikveld (gearceerd) en zichtlijnen weergegeven. In de passages daarna zijn de beschrijvingen van de landgoederen opgenomen.



Landgoederen met blikveld en zichtlijnen

Vredenoord (124) – Den Haag

Status: Beschermd complex.

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

Biotoot:

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

Zeerust (107) – Den Haag

Status: Beschermd complex.

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

Biotoot:

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

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

Status: Beschermd complex.

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

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

Biotoot:

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

Zichtlijnen

Het belangrijkste blikveld in de landgoederenbiotoop is die vanuit het landgoed Vredenoord in zuidoostelijke richting evenwijdig aan de verkavelingsstructuur van de percelen in de Vlietzone. Het blikveld rijkt nu tot aan de Rotterdamsebaan. Daarnaast is er een zichtlijn vanuit Huis Hoekenburg, tussen Zeerust en Drievliet door. Deze zichtlijn wordt beëindigd door de heuvels en bosschages van de golfbaan.

Overige cultuurhistorische waarden

De Postenkade is een oude polderscheiding en gemeentegrens tussen Rijswijk en Leidschendam, liep van Drievliet tot Brasserskade en is in Bosweide en Zomertalinglaan in Morgenweide bewaard gebleven als fietspad. De Postenkade krijgt opnieuw betekenis, doordat deze oude polderkade en historische route getransformeerd wordt tot het Trekfietstracé. De Postenkade wordt met een fietsviaduct over de A4 verbonden met de 'Kippebrug' bij de Drievliet.

2.3.2 Archeologie

De geologie bepaalt voor een deel de bewoningsmogelijkheden in het verleden en daarmee de kans op het voorkomen van archeologische resten (zie voor een uitgebreide beschrijving het achtergrondrapport Cultuurhistorie en Archeologie van het MER Rotterdamsebaan).

Voor de Vlietzone zijn de duinkopjes belangrijk die na het ontstaan van de strandwal van Leidschendam, Voorburg en Rijswijk in het getijdengebied daarachter zijn ontstaan. Duinkopjes met bewoningssporen zijn mogelijk ook in het plangebied aanwezig. Een onlangs uitgevoerd onderzoek bij de Westvlietweg 28 heeft op een duinkopje resten uit het laat-neolithicum aan het licht gebracht. Bij het inventariserende booronderzoek dat in het kader van de plannen voor Rotterdamsebaan is uitgevoerd is mogelijk een duinkopje aangetoond in de Hoge Broekpolder, net ten oosten van landgoed Vredenoord.

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

Een deel van het bestemmingsplangebied valt samen met AMK-terrein (archeologisch monument) 4056. Bij proefsleuvenonderzoek ter plaatse van dit AMK-terrein zijn verkavelingsgreppels uit de Romeinse tijd aangetroffen die vermoedelijk bij het akkerstelsel rond de nederzetting horen. In de Hoge Broekpolder en Tedingerbroekpolder ontstonden in de middeleeuwen boerderijen die in sommige gevallen in de nieuwe tijd uitgroeiden tot buitenplaatsen. Veel van deze buitenplaatsen zijn op historische kaarten aangeduid. Bij het proefsleuvenonderzoek dat in het kader van de plannen voor Rotterdamsebaan is uitgevoerd zijn sporen aangetroffen van een erf uit de late middeleeuwen dat niet van kaartmateriaal bekend is. Wel waren bij eerder onderzoek door de gemeente Rijswijk al aanwijzingen voor dit erf gevonden. Het erf ligt binnen de begrenzing van het AMK-terrein 4056.

2.4 Ruimtelijke structuur

2.4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsbeeld

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

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

De historische weg vanuit Rijswijk over de strandwal naar Voorburg en Leidschendam is nu nog goed herkenbaar: Geestbrugweg - Prinses Mariannelaan - Parkweg - Oosteinde en de parallel gelegen Westeinde - Oosteinde in Voorburg. In het smalle midden/zuidelijke deel, grenzend aan de Vliet, bevinden zich volkstuinen. Het gehele plangebied heeft een groen karakter. De ruimtelijke kwaliteit is gelegen in de belevingswaarde van de Vliet met groene Vlietrand.

2.4.2 *Verkeer en infrastructuur*

Een van de belangrijkste verkeersaders van Den Haag ligt in de Vlietzone: de Rotterdamsebaan. Deze nieuwe autoweg verbindt de Centrale Zone van Den Haag met het hoofdwegenet (A4/A13). De Rotterdamsebaan loopt vanuit de Binckhorst via een circa 2 kilometer lange boortunnel onder Voorburg-West en de Westvlietweg langs Drievliet (de tunnelmond ligt net ten noordoosten van Drievliet) en vervolgens sluit de weg aan op het hoofdwegenet via het knooppunt Ypenburg. Dit is de knoop waarin rijksweg A4 (Amsterdam - Bergen op Zoom) is aangesloten op rijksweg A13 (Den Haag – Rotterdam) en waarin deze rijkswegen zijn aangesloten op het regionale wegenet. De knoop bestaat uit de hoofdrijbaan van de A4 (met tenminste 2 rijstroken per richting) en verbindingbogen tussen de A4 en de A13. Deze bogen (met 3 rijstroken per richting) sluiten aan op de secundaire rijbaan van de A4 tussen het Prins Clausplein en de Plaspoelpolder. De A4 is via het knooppunt Prins Clausplein aangesloten op de A12 (Den Haag - Duitsland).

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

Tot slot ontsluit de Laan van Hoornwijck de woningen bij Park Hoornwijck en de bedrijventerreinen Park Hoornwijck en 's-Gravenmade, respectievelijk via de Laan van Zuid Hoorn en de Laan van 's-Gravenmade. In beide gevallen via een met verkeerslichten geregelde kruising. Daarbij is de Laan van 's-Gravenmade ook de ontsluiting het familiepark Drievliet voor het autoverkeer. Via de Laan van 's-Gravenmade rijden de bezoekers naar het parkeerterrein van Drievliet dat gelegen is ten zuidoosten van het park. Via de Laan van 's-Gravenmade hebben de bezoekers ook een looproute van en naar de tramhalte op de Laan van Hoornwijck. Bezoekers rijden van het familiepark weg, via een route om de tunnelmond heen.

OV en langzaam verkeer

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

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

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

Parkeren

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

2.4.3 Natuur en landschap

Natura 2000

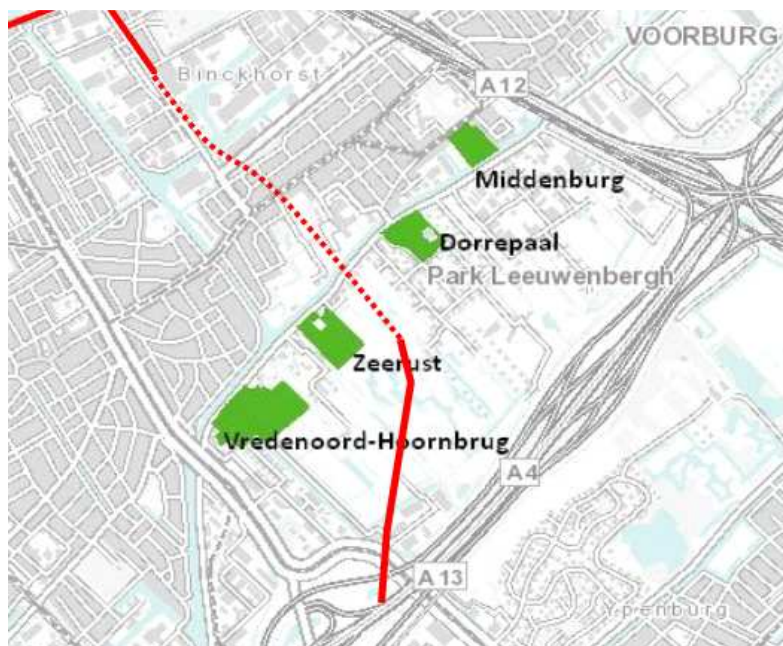
Het gebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Evenmin is het aangewezen tot beschermd natuurmonument. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is circa 6 kilometer.

Ecologische hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland)

Een belangrijk instrument voor de realisatie van de biodiversiteitsdoelstellingen is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)/Natuurnetwerk Nederland. De EHS is een netwerk van natuurgebieden, agrarische beheersgebieden en verbindingzones. Hierbinnen kan de uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund.

Elke provincie heeft van het Rijk een taakstelling meegekregen om voor 2018 nieuwe natuur te realiseren en de huidige natuur te behouden. Om de doelstellingen te kunnen bereiken worden natuurgebieden veiliggesteld door middel van wetgeving, verwerving, inrichting en beheer en worden sommige landbouwgronden natuurvriendelijk beheerd. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden (zoals duinen, heiden, bossen, landgoederen), nieuwe natuur op landbouwgrond en agrarische gebieden die zodanig beheerd worden dat natuur- en landschapswaarden worden behouden en versterkt.

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



EHS rondom landgoederen aan de Vliet

De gebieden Vredenoord-Hoornbrug en Zeerust, die binnen het plangebied gelegen zijn, hebben de volgende kenmerken:

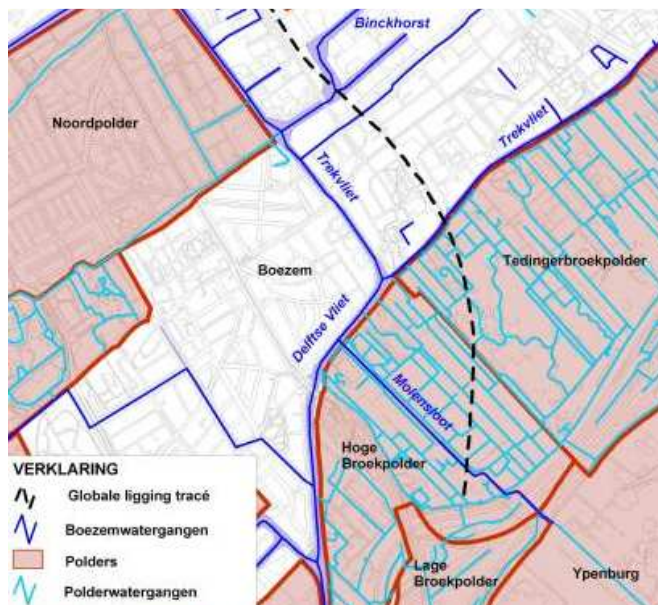
- Zeerust: Het park rondom en zuidelijk van de villa wordt gevormd door een grasveld, een waterpartij met daarom heen gemengd loofbos, een boomgaard en een moestuin, die aan de oost- en de zuidkant omzoomd zijn door hagen.
- Vredenoord-Hoornbrug: In het park is nog het restant van een ijskelder aanwezig. Het gebied is tevens vogelrustgebied. Het is een belangrijk gebied voor zowel watervogels (o.a. Blauwe reiger, verschillende ganzen, krakeend, kuifeend, waterhoen, meerkoet) als vogels van het bos en struweel (o.a. bosuil, groene specht, grote bonte specht, winterkoning, heggenmus, roodborst, merel, zanglijster, zwartkop, tjiftjaf, pimpelmees, koolmees, boomkruiper, vlaamsegaai, ekster, kauw en zwarte kraai (Bron: MER Rotterdamsebaan, Deelrapport Ecologie).

Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur

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

2.4.4 Water

In het gebied ligt een klein deel van de Vliet, de waterverbinding tussen Leiden en Rotterdam. Het tracé van de boezemkade loopt over de gemeentegrens Den Haag - Rijswijk door de Kansjesmolensloot. De Kansjesmolensloot is, evenals de Vliet, boezemwater. De Kansjesmolensloot vormt de afvoer van Ypenburg. Rondom de landgoederen liggen waterlopen welke onderdeel zijn van de Tedingerbroekpolder en de Hoge Broekpolder. Het zomerpeil van de Tedingerbroekpolder is NAP -1,77 m, het winterpeil NAP -1,93 m. De waterpeilen in de Hoge Broekpolder zijn vaste peilen. Deze liggen tussen NAP -1,45 m en -1,65 m. Op de afbeelding hieronder is de huidige waterhuishouding weergegeven.



Waterhuishouding voor aanleg van de Rotterdamsebaan

2.4.5 Bodem

In de planvorming rondom de Rotterdamsebaan is de Vlietzone onderzocht. Hieruit is gebleken dat de Vlietzone aangemerkt kan worden als onverdacht. Hier komen plaatselijk mogelijk lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK voor, maar deze vallen onder de verhoogde achtergrondwaarden die in het Bodemkwaliteitskaart van Den Haag wordt gehanteerd

2.4.6 Kabels en leidingen

Het plangebied wordt doorsneden door enkele planologisch relevante kabels en leidingen. In de Vlietzone liggen hogedruk gasleidingen en een hoogspanningsverbinding van Tennet.

2.5 Functionele structuur

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

Agrarisch

In de Vlietzone komen hier en daar agrarische functies voor. Het gaat daarbij niet om grootschalige landbouwactiviteiten in de vorm van (intensieve) veeteelt of tuinbouw, maar om gronden met een agrarische bestemming (bijvoorbeeld ten zuidoosten van landgoed Vredenoord).

Wonen

Op Rijswijks grondgebied, net buiten het plangebied, ligt Park Hoornwijck waar diverse woningen, onder andere langs de Molensloot aanwezig zijn. Het plangebied is een extensief bebouwd gebied. De woningen die langs de Jan Thijssenweg en de Westvlietweg staan zijn vrijstaande woningen en eengezinswoningen en dateren grotendeels uit de bouwperiode van vòòr 1930.

De woningen in Voorburg-west, die rond 1930 zijn gebouwd, bestaan voor een deel uit twee en drie onder een kap woningen. En voor een deel uit rijtjeswoningen in bouwstroken bestaande uit twee bouwlagen en kap. Het zijn voornamelijk eengezinswoningen. In de voormalige tuinen van villa Arentsburgh (Effatha) is het appartementencomplex Nieuw Hadriani gerealiseerd. Aan de Arentsburghlaan is een appartementencomplex gerealiseerd.

Kantoren, bedrijven en detailhandel

Aan de Laan van 's-Gravenmade is een aantal bedrijven, kantoren en bedrijfsruimten met kantoren gevestigd, alsmede een grootschalige detailhandelsvestiging. De locatie die onderdeel uitmaakt van het kantoren- en bedrijvenpark Hoornwijck, is ontsloten via de Laan van Hoornwijck. Aan het eind van deze laan is de toegang van het parkeerterrein van Drievliet gesitueerd. Aan de Westvlietweg is een motorbrandstofverkooppunt en een terrein waarop een aantal bedrijfsunits zijn gelegen. Tot slot is ten noordoosten van het plangebied een woonwijk, Leeuwenbergh, gelegen.

Horeca

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

Maatschappelijk

Net buiten het plangebied huisvest de villa aan de Jan Thijssenweg 6 een psychiatrisch instituut en is aan de Westvlietweg 115 het Buitengoed Dorrepaal met een organisatie voor (jong)volwassenen met een verstandelijke beperking gelegen.

Cultuur en ontspanning

Aan de Westvlietweg is het familiepark Drievliet, inclusief geplande indoorhal gelegen. Het familiepark dateert van 1951. De entree en de verkeersontsluiting van het parkeerterrein ligt aan de Laan van 's-Gravenmade.

Sport en recreatie

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

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Molenvlietpark e.o. vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. In het geldende beleidskader zijn twee soorten beleid te onderscheiden: ruimtelijk en sectoraal beleid. De eerste paragraaf 'Ruimtelijk beleid' behandelt het ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna volgt de paragrafen met 'Sectoraal beleid', waarin het specifieke beleid voor een bepaald thema uiteen wordt gezet. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer. Het beleidskader is vaak gelieerd aan wet- en regelgeving, welke in hoofdstuk 5 aan de orde komen.

3.2 Ruimtelijke beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

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

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvangstinstallaties, en het Kustfundament van belang. Er zijn geen projecten van Rijksbelang waarmee bij de vaststelling van dit besluit rekening moet worden gehouden.

Structuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers

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

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

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

In het projectgebied en de omgeving zijn geen andere in dit verband relevante nieuwe ontwikkelingen voorzien. De Rotterdamsebaan is immers al planologisch-juridisch onherroepelijk.

3.2.2 *Provinciaal beleid*

De provincie heeft op 9 juli 2014 de nieuwe Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), de Verordening Ruimte, een Programma Ruimte en een Programma Mobiliteit vastgesteld.

De VRM is de provinciale Structuurvisie zoals in de Wet op de ruimtelijke ordening is voorgeschreven. De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vast omlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

Er zijn vier rode draden die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is;
- vergroten van de agglomeratiekracht;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

De VRM bevat tevens een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- allianties aangaan met maatschappelijke partners;
- minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Onder de noemer Visie ruimte en mobiliteit zijn meerdere producten opgeleverd. De Visie ruimte en mobiliteit is een structuurvisie op provinciaal niveau zoals voorgeschreven in de Wet ruimtelijke ordening en bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid. Dit beleid is verder uitgewerkt in de Programma's ruimte en mobiliteit. De Verordening ruimte 2014 bevat regels voor gemeentelijke ruimtelijke plannen. De Agenda ruimte gaat in op de realisatie van het ruimtelijk beleid.

De Vlietzone heeft een belangrijke positie in de schakeling stad – land, als onderdeel van de corridor Vlietlanden – Midden-Delfland en als uitloop- c.q. groengebied van het stedelijk gebied Haaglanden. Een deel van de Vlietzone is ook onderdeel van de verbinding van de kust naar het Groene Hart. De Vlietzone blijft zo groen mogelijk en levert daarmee een bijdrage aan het inlopen van het tekort aan ruimte voor recreatie en groen rond het stedelijk gebied. Hier komt het karakter van Haaglanden tot uiting: een gebied waarin dynamische stedelijke gebieden en rustige woon- en recreatiegebieden op korte afstand van elkaar te vinden zijn. De ontwikkeling van het Molenvlietpark is gericht op het recreatief toegankelijk maken van dit deel van de Vlietzone. Bovendien wordt het groene karakter gehandhaafd en versterkt.

In de invloedssfeer van het plan en deels erbinnen liggen de landgoederen Vredenoord-Hoornbrug en Zeerust. Beiden zijn onderdeel van de EHS (Natuur Netwerk Nederland). Bij een toetsing aan de EHS geldt dat ingrepen in de EHS niet toegestaan zijn als deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van "redenen van groot openbaar belang" (nee, tenzij-principe).

Het provinciale beleid is nog altijd gericht op het behoud van cultuurhistorische waarden, zoals de landgoederenzones en op behoud en versterking van de EHS (Natuur Netwerk Nederland). Tevens is het behoud van voldoende groene ruimte in en rond de stedelijke gebieden een belangrijk item in het provinciale beleid.

De provincie heeft in haar Visie Ruimte en Mobiliteit diverse identiteitsdragers benoemd. Identiteitsdragers zijn de bijzondere plekken die de wordingsgeschiedenis van Zuid-Holland vertellen. Hiertoe worden in elk geval de kroonjuwelen cultureel erfgoed gerekend. Daarnaast omvat deze categorie de historische landgoederen en kastelen, de historische molens en vaarwegen, de Romeinse Limes en uit de meer recente historie de Atlantikwall en de Deltawerken. Voor alle identiteitsdragers is instandhouding en versterking van de beleefbaarheid van belang. Daarbij is aandacht gewenst voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gebieden.

Voor dit bestemmingsplan is de omgang met de landgoederenzone van belang. In de Verordening Ruimte is aangegeven dat in ieder geval voldaan moet worden aan de richtpunten ten aanzien van deze identiteitsdragers, anders dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden. Deze richtpunten zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan het behoud van de uitzonderlijke kwaliteit van de identiteitsdrager.
- Ontwikkelingen dragen bij aan het leesbaar houden van het verhaal dat de identiteitsdragers als oriëntatiepunten in tijd en ruimte vertellen.

De ontwikkeling van het Molenvlietpark draagt zonder meer bij aan het behoud en het versterken van de kwaliteit van het landgoed Vredenoord. Het brengt het landgoed nauwer in contact met haar omgeving en maakt het gebied toegankelijker voor een groter publiek waardoor het verhaal van de landgoed en de omgeving beter verteld kan worden dan thans het geval is. Hiermee wordt voldaan aan de eisen vanuit de Verordening Ruimte van de provincie.

3.2.3 Regionaal beleid

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

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

- de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden

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

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen. Voor de verschillende beleidssectoren worden de gemeentelijke programma's gemonitord en periodiek binnen Haaglanden op elkaar afgestemd. Dit geldt men name voor Kantoren, bedrijventerreinen, leisurevoorzieningen en detailhandel.

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

In het gebied tussen A4 en Vliet is verstedelijking mogelijk, mits minstens een derde van het gebied wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Meer is alleen mogelijk mits voor het overige de woon- en werkfuncties kunnen worden gerealiseerd waaronder de zoeklocatie voor watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van de Trekvluit.

Langs de Vliet wordt een groene recreatieve/ecologische zone gerealiseerd van circa 100 meter breed (in relatie tot de aanwezige landgoederen) en circa 500 meter ter hoogte van Park Leeuwenberg waarbinnen bij functiewijzigingen nieuwe kleinschalige bebouwing met een groene aankleding wordt voorgestaan.

Het projectgebied is gelegen binnen dit gebied waar de groene recreatieve/ecologische zone is voorzien. Het voornemen sluit aan op deze ambitie en past daarmee in het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020.

3.2.4 *Beleid Hoogheemraadschap van Delfland*

Het Hoogheemraadschap van Delfland is als waterbeheerder verantwoordelijk voor het watersysteem in het beheergebied. Deze zorg is integraal en omvat het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater, het beheer van de waterkeringen en het kwantiteitsbeheer van het grondwater. Daarnaast is Delfland verantwoordelijk voor de zorg voor het zuiveren van stedelijk afvalwater. Daaronder wordt verstaan: huishoudelijk afvalwater, of een mengsel daarvan met bedrijfsafvalwater, afvloeiend hemelwater grondwater of ander afvalwater. Tenslotte heeft Delfland, als nautisch beheerder, de zorg voor de toepassing van de Scheepvaartverkeerswet.

Delfland hanteert voor de beoordeling van ruimtelijke plannen de Handreiking watertoets voor gemeenten. Deze geeft aan, wat voor een watertoets noodzakelijk en wenselijk is. Ook geeft de handreiking aan, wanneer beleid, dat Delfland ten aanzien van de waterhuishouding hanteert, van toepassing is (<https://www.hhdelfland.nl/overheid/beleid-en-regelgeving/documenten-beleid/handreiking-watertoets/view>).

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Delfland 2010-2015

Het Waterbeheerplan zet de lijnen uit voor de strategie, het beleid en de uit te voeren maatregelen in de planperiode 2010-2015. Het Hoogheemraadschap van Delfland (hierna Delfland) streeft drie ambities na: het verder ontwikkelen van een robuust en veerkrachtig

watersysteem, het efficiënt verwerken van afvalwater en het creëren van een gezond watersysteem welke voorbereid is op klimaatveranderingen.

Keur

De Keur is een juridisch instrument van de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Delfland, dat ervoor zorgt dat het watersysteem op orde blijft. De Keur legt onder andere vast welke bouwactiviteiten in de beschermingszone van waterlopen en waterkeringen mogelijk zijn.

Toekomstbestendig Haags water! Visie op het voorkomen van wateroverlast (Den Haag en Delfland (2014)

De gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland zijn samen verantwoordelijk voor het functioneren van het watersysteem in Den Haag. Een goed functionerend watersysteem kan voldoende water vasthouden, bergen en afvoeren; het voorkomt overlast in perioden van hevige neerslag en droogte, nu en in de toekomst. Toekomstbestendig Haags Water beschrijft de gezamenlijke visie van gemeente en waterschap op de werking van het Haagse watersysteem en zet een strategie uit om te komen tot een toekomstbestendig Haags watersysteem en een klimaatbestendige stad.

Beleidsnota voorkomen en beperken wateroverlast (Delfland 2014)

Op grond van de Waterwet heeft Delfland de zorgplicht voor het waterkwantiteitsbeheer in zijn beheergebied. Het waterkwantiteitsbeheer behelst zowel het voorkomen en waar nodig beperken van wateroverlast als het tegengaan van waterschaarste. Met deze beleidsnota wordt aangegeven hoe Delfland invulling geeft aan de zorgplicht voor het beperken en voorkomen van wateroverlast.

3.2.5 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Den Haag 2020 - Wérelldstad aan Zee

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

In de structuurvisie wordt de Wérelldstad aan Zee vorm gegeven door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan). In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt. De kansenzones en ontwikkelingsgebieden worden uitgewerkt in masterplannen. Het projectgebied ligt in de kansenzone Vliet/A4.

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

In 2010 heeft een intensieve consultatieronde plaatsgevonden met maatschappelijke groeperingen en betrokken overheden ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten. Als gevolg van het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO) 2011 is besloten om geen masterplan voor de A4/Vlietzone op te stellen. In plaats daarvan is een gebiedsperspectief opgesteld waarin uitgangspunten zijn 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. Hierbij staat altijd voorop dat de potenties voor de lange termijn, zoals onder andere beschreven in de Structuurvisie Den Haag 2020 niet uit het oog verloren worden.

Groen kleurt de stad en Ontwikkelingsvisie ecologische verbindingzones

Ten aanzien van het beleid voor groen en ecologie zijn twee beleidstukken van toepassing: Groen kleurt de stad (2005) en Ontwikkelingsvisie ecologische verbindingzones (2009). Groen kleurt de stad geeft het groenbeleid van Den Haag weer. Hierin staat onder andere de Stedelijke Groene Hoofdstructuur beschreven. De ontwikkeling van het Molenvlietpark geeft hier een duidelijke impuls aan. In de Ontwikkelingsvisie ecologische verbindingzones zijn de belangrijkste ecologische verbindingen weergegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De aanwezige ecologische verbindingen, waaronder de Molensloot, worden versterkt door het voorliggende plan.

3.2.6 Conclusies t.a.v. het ruimtelijke beleid

De realisatie van het Molenvlietpark ligt in de landgoederenzone en deels in de landgoedbiotoop van Vredenoord. In de volgende paragraaf wordt hierop nader ingegaan. Daarnaast zijn de landgoederen onderdeel van de Ecologische hoofdstructuur (het Natuur Netwerk Nederland). Daarover meer in paragraaf 5.8.

3.3 Beleid ten aanzien van Cultureel erfgoed

3.3.1 Rijksbeleid

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

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

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

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

Archeologie

Het rijksbeleid ten aanzien van archeologie is vastgelegd via de Wet op de archeologische monumentenzorg. De bevoegdheid voor besluitvorming over Archeologische Rijksmonumenten ligt bij de Minister van OC&W en wordt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed uitgevoerd onder toepassing van de Monumentenwet. Ontwikkelingen ter plaatse van het Archeologisch Rijksmonument zijn dus alleen mogelijk wanneer een monumentenvergunning is afgegeven door de minister.

3.3.2 Provinciaal beleid

Voor de provincie is het cultureel erfgoed van grote betekenis voor de kwaliteit van de leefomgeving. Instandhouding hiervan draagt bij aan versterking van deze kwaliteit. De inpassing en het gebruik van cultureel erfgoed als uitgangspunt bij planvorming en ontwerp voor ruimtelijke plannen staat daarbij voorop. Het provinciale beleid is vooral gericht op het beschermen van het cultureel erfgoed voor zover dit is vastgelegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS).

Landgoederenbiotoop

De historische landgoederen in Zuid-Holland bepalen in sterke mate de identiteit en unieke kwaliteit van een gebied en daarmee ook de leefbaarheid en het welbevinden van bewoners en bezoekers. Het provinciaal beleid is gericht op de bescherming en versterking van de historische landgoederen en hun ontsluiting voor een breed publiek. De provincie wil de waarden van de historische landgoederen integraal meewegen in ruimtelijke ordenings- en ontwikkelingsprocessen. Dit provinciaal belang wordt in de Verordening Ruimte geborgd aan de hand van een 'landgoed- en kasteelbiotoop'. In het gebied is sprake van landgoederen, zoals bedoeld in artikel 2.3.6 Bescherming landgoed- en kasteelbiotoop van de Verordening Ruimte.

Lid 1 Bescherming landgoed- en kasteelbiotoop

Een bestemmingsplan voor gronden binnen de landgoedbiotopen en de kasteelbiotopen, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op Kaart 9 Cultureel erfgoed van de Verordening Ruimte (zie uitsnede in onderstaande figuur), kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voor zover:

- a. geen aantasting plaatsvindt van de waarden van de landgoed- en kasteelbiotoop, of
- b. de ontwikkeling is gericht op verbetering en versterking van de waarden van de landgoed- en kasteelbiotoop.

Lid 2 Beeldkwaliteitsparagraaf

Het bestemmingsplan, bedoeld in het eerste lid, bevat een beeldkwaliteitsparagraaf, waarin het effect van deze ontwikkeling op de landgoed- of kasteelbiotoop wordt beschreven. Naast de analyse van de cultuurhistorische kwaliteiten en waarden van het landgoed of het kasteel gaat deze paragraaf in op de wijze waarop de kenmerken en waarden van de landgoed- of

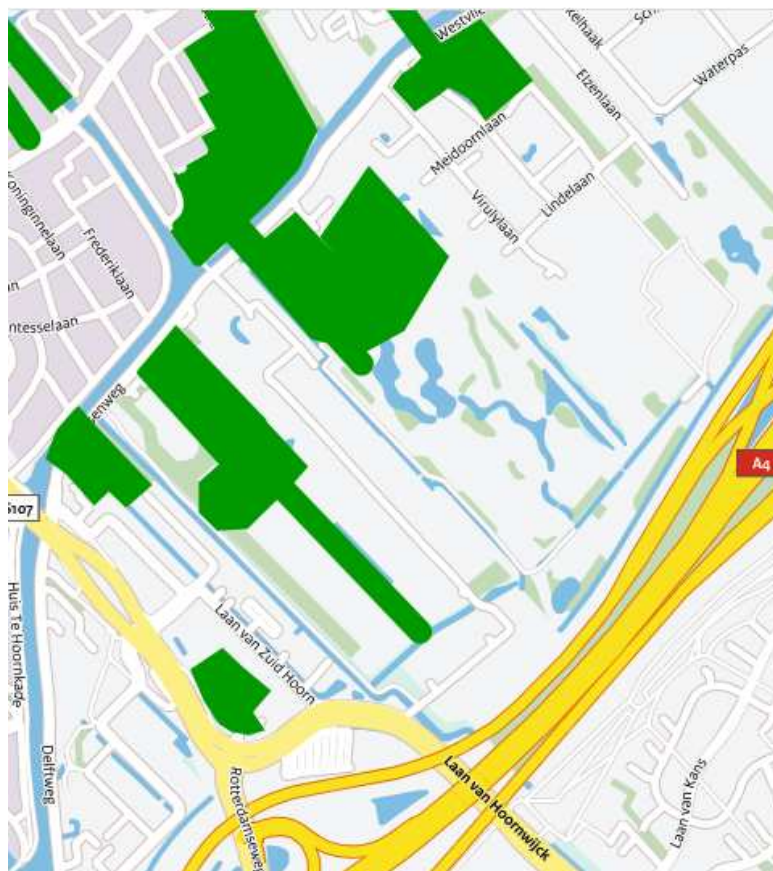
kasteelbiotoop beschermd of versterkt worden. Het gaat in ieder geval om de volgende kenmerken en waarden:

- de buitenplaats, bestaande uit het hoofdhuis met bijgebouwen en het bijbehorende park of tuin, of het kasteel of kasteelterrein in de vorm van ruïne, muurrestanten, één of meer bijgebouwen, omgracht terrein, alsmede de functionele en visuele relaties tussen de verschillende onderdelen;
- de basisstructuur waaraan het landgoed of de kasteellocatie bewust direct is gekoppeld: een weg, een waterloop, of beide of in geval van een buitenplaats ook indirect door middel van zichtlijnen;
- het blikveld: de vrije ruimte die nodig is om de historische buitenplaats of het kasteel in het landschap te herkennen.

Naast deze kenmerken en waarden kunnen er voor zowel de landgoed- als de kasteelbiotoop afzonderlijke kenmerken en waarden aan de orde zijn.

Lid 3 Afwijkingsmogelijkheid

Afwijking van het eerste lid is slechts mogelijk indien sprake is van het noodzakelijk herbestemmen van bouw- en gebruiksrechten uit het voorgaande bestemmingsplan of indien sprake is van een zwaarwegend algemeen belang en er geen reële andere mogelijkheid is. De toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording.



Landgoederenbiotopen in en rond het plangebied (Bron: Provincie Zuid-Holland, 2014)

Voor aanleg van de Rotterdamsebaan is gebruik gemaakt van de in lid 3 verwoorde afwijkmogelijkheid. Dit is opgenomen in het inmiddels vastgestelde bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

Archeologie

Een groot deel van de cultuurhistorische waarden bevindt zich in de bodem en onttrekt zich aan het oog. Archeologische waarden kunnen zowel binnen als buiten bestaand stads- en dorpsgebied worden aangetroffen. De bekende en te verwachten archeologische vindplaatsen zijn benoemd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) en dienen beschermd te worden. Uitgangspunt van Europees, landelijk en provinciaal beleid is behoud 'in situ' van archeologische waarden; dat wil zeggen dat het archeologisch erfgoed in principe niet verstoord mag worden.

Op basis van artikel 38a van de Monumentenwet zijn overheden gehouden om bij vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten monumenten. De CHS is daarbij uitgangspunt.

Bekende archeologische waarden

Voor de in de CHS opgenomen terreinen met hoge en zeer hoge bekende archeologische waarden geldt dat dat bescherming van groot provinciaal belang is. Deze gebieden, die minder dan 1% van het grondoppervlak van de provincie Zuid-Holland beslaan, zijn daarom ook beschermd via de Verordening ruimte. Een deel van de gebieden is gelegen binnen de Romeinse Limes.

Verwachte archeologische waarden

Voor de in de CHS opgenomen terreinen met een redelijk tot hoge archeologische verwachtingswaarde en zeer hoge archeologische verwachtingswaarde legt de provincie de verantwoordelijkheid voor bescherming van deze waarden bij de gemeenten. Voorwaarde is wel dat de gemeente archeologiebeleid heeft vastgesteld, met een archeologische waardenkaart die is gestoeld op archeologisch onderzoek. Deze gebieden, die ongeveer 45% van de provincie Zuid-Holland beslaan, zijn daarom niet opgenomen in deze verordening. Een uitzondering hierop vormen terreinen met een archeologische verwachtingswaarde binnen de Romeinse Limes.

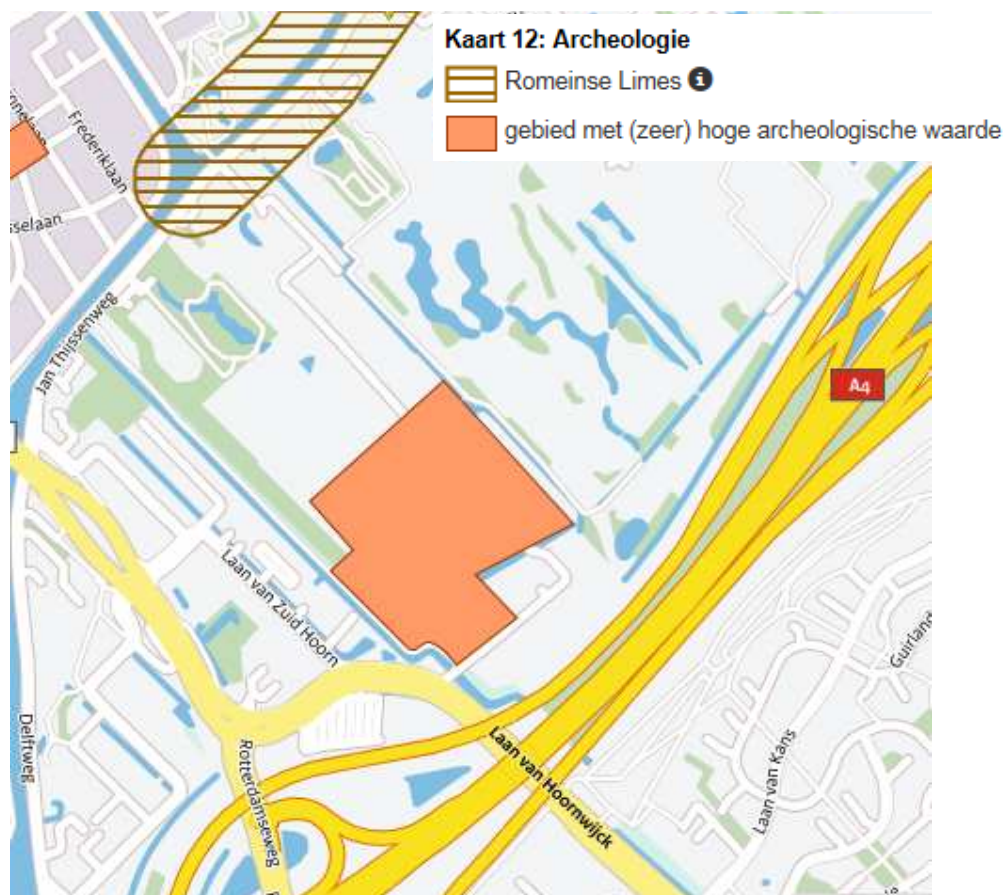
Als een gemeente geen eigen archeologiebeleid heeft vastgesteld, geldt het beleid zoals opgenomen in de CHS. Dit houdt onder meer in dat archeologisch onderzoek nodig is bij het uitvoeren van werken of werkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100 m² en waarbij de grond dieper wordt geroerd dan 30 centimeter onder het maaiveld.

Indien de provincie zelf de verstoorder is (bijvoorbeeld bij de aanleg of reconstructie van provinciale wegen) of in het geval van verstoring bij gemeentegrens overschrijdende ontwikkelingen (bijvoorbeeld in geval van aanleg van leidingen voor aardgas of elektriciteit) dan is de provincie in plaats van de gemeente het bevoegd gezag.

Bekende en verwachte waarden binnen de Romeinse Limes

De Romeinse Limes, de noordgrens van het voormalige Romeinse Rijk, houdt zich verborgen in het landschap. In Nederland vormt de Rijn de noordgrens. In Zuid-Holland wordt de Romeinse Limes gevormd door een zone langs de Oude Rijn, van de grens van Zuid-Holland met Utrecht tot aan de kust bij Katwijk en door een zone langs het Rijn-Schiekanaal, vanaf Leiden naar Voorburg. Deze hele zone is rijk aan archeologische vindplaatsen en is beschreven in de CHS. De archeologische waarden hier betreffen: forten, burgerlijke nederzettingen, grafvelden, militaire infrastructuur, bestaande uit wegen, waterwerken en wachttorens en scheepswrakken. De Romeinse Limes is opgenomen op de voorlopige lijst van de Werelderfgoedlijst van Unesco.

De provincie vindt bescherming van de Romeinse Limes van groot belang. Daarom is de bescherming ervan in deze verordening opgenomen. Het gaat om bescherming van zowel hoge als zeer hoge bekende archeologische waarden als van hoge en zeer hoge verwachte archeologische waarden. Bescherming is ook nodig op grond van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).



Verordening Ruimte 2014; kaart 12 Archeologie (Bron: provincie Zuid-Holland, 2014)

3.3.3 Gemeentelijk beleid

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

Archeologie

Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) en een paraplubestemmingsplan Archeologie vastgesteld op basis van de jarenlange kennis en ervaring die door onderzoek en studie van het gemeentelijk

grondgebied is opgedaan. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond.

Op de gemeentedeekkende AWWK komen drie gebiedstypen voor waaraan de gemeente beleid heeft gekoppeld:

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

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

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

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

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

3.3.4 *Conclusies t.a.v. beleid cultureel erfgoed*

De binnen het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen gronden maken geen deel uit van een beschermd stadsgezicht. Wel bevinden zich binnen het plangebied enkele monumenten. Wijziging van een rijks- of gemeentelijk monument is zonder een vergunning van burgemeester en wethouders verboden (artikel 11 van de Monumentenwet 1988 of artikel 9 van de Monumentenverordening Den Haag). In paragraaf 2.3.1 zijn de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

De landgoedbiotopen van Vredenoord en Zeerust vallen gedeeltelijk binnen het plangebied. In het blikveld en de zichtlijn van landgoed Vredenoord zal het Molenvlietpark worden aangelegd. In het ontwerp van het Molenvlietpark is rekening gehouden met deze cultuurhistorische

waarde(n) en zijn deze ook in een breder kader bezien. Een verantwoording hiervan is opgenomen in de beeldkwaliteitsparagraaf 4.2 van dit bestemmingsplan. In de overige delen van de landgoedbiotopen vinden in het kader van dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen plaats.

Voor activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische waarde of verwachting is het noodzakelijk om de archeologische waarde van het terrein dat door de bodemingreep verstoord wordt in voldoende mate vast te stellen. In gebieden waarvan de archeologische waarde al is vastgesteld wordt ook gekeken naar de mate van bedreiging van de archeologische waarden door het plan. Als blijkt dat er sprake is van een bedreiging van behoudenswaardige archeologische resten, kunnen aan de uitvoering van de geplande bodemingreep voorwaarden worden verbonden. De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer verricht namens het bevoegd gezag de taken en besluitvorming inzake de archeologische monumentenzorg.

Waar op dit moment nog een archeologische verwachtingswaarde is, is deze middels een dubbelbestemming in het bestemmingsplan gewaarborgd.

3.4 Verkeer en parkeren

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020

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

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan bevat geen specifieke beleidsregels waarmee bij de vaststelling van dit besluit rekening moet worden gehouden.

Nota Parkeernormen Den Haag

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

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

In het onderhavige plan is deze beleidsregel van toepassing op de ontwikkeling van Drievliet. De beleidsafweging heeft echter reeds plaatsgevonden bij vaststelling van de omgevingsvergunningen voor de bouw van de indoorhal en de aanleg van de tijdelijke parkeerplaats. Ook is het aantal parkeerplaatsen op het nieuwe parkeerterrein van Drievliet gemaximeerd vastgelegd in de Regels van het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Deze Regels zijn zonder wijziging overgenomen.

4 Planbeschrijving

4.1 Beoogde ontwikkelingen in vogelvlucht

Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van het Molenvlietpark mogelijk. Daarnaast is ook een aantal andere ontwikkelingen meegenomen in dit plan. Dit betreft de volgende elementen:

1. extra waterberging bij calamiteiten in het Molenvlietpark;
2. bestendigen van de planologisch reeds mogelijk gemaakte indoorhal van Drievliet;
3. wijzigingen gesommeerd door de uitspraak van de Raad van State uitvoeren;
4. wijziging gasleidingen en Tennet-leiding in de Vlietzone (bij knooppunt Ypenburg);
5. optimale inpassing van tunnelmond van de Rotterdamsebaan in de omgeving;
6. mogelijkheid om het Trekfietstracé te realiseren;
7. flexibiliteit toevoegen bij de aan te passen viaducten in knooppunt Ypenburg.

In de volgende paragrafen worden deze ontwikkelingen nader beschreven.

4.1.1 Molenvlietpark

In de planvorming rondom de Rotterdamsebaan is reeds veelvuldig gepraat over de inpassing in de Vlietzone. Hier is zorgvuldig aandacht aan besteed, hetgeen ook geresulteerd heeft in een pakket aan maatregelen om de bestaande kwaliteiten van dit gedeelte van de Vlietzone te waarborgen.

Echter, in diverse zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan en MER Rotterdamsebaan is door diverse partijen aangegeven een andere invulling na te streven. De gemeente heeft deze plannen omarmd en is samen met een landschapsarchitect (Bosch en Slabbers), het Hoogheemraadschap van Delfland, de begeleidingsgroep Vlietzone (waarin ook burgers en belangenorganisaties zitting hebben) en andere partijen aan deze andere invulling gaan werken.

Uiteindelijk heeft deze samenwerking geresulteerd in een nieuw beeld voor de Vlietzone, dat goed past bij het oorspronkelijke karakter van het gebied en de relatie met de landgoederenzone versterkt. Ook wordt de Rotterdamsebaan hierdoor nog beter ingepast.

Visie en context

De visie voor het Molenvlietpark, zoals het gebied genoemd gaat worden, is gebaseerd op drie pijlers:

1. De Vlietzone als groene poort van Den Haag. De Rotterdamsebaan vormt een extra toegang tot Den Haag en kan als groene tegenhanger tegenover de Utrechtsebaan gepositioneerd worden. Met rijk beplante glooiingen en een groene uitstraling.
2. Het Molenvlietpark levert een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen van Den Haag op het gebied van verkeer, recreatie, ecologie, cultuurhistorie, waterbeheer en duurzaamheid.
3. “Geheel is meer dan de som der delen”. Op basis van de cultuurhistorische elementen en de kenmerken van een vrijetijdslandschap is een eigen karakter aan de Vlietzone gegeven, waarin het Molenvlietpark een eigen eenheid vormt. De cultuurhistorische elementen (bijv. landgoederenzone, Postkade, etc) vormen daarbij het kader voor de daarbinnen gelegen kamers. Deze kamers zijn ingevuld als vrijetijdslandschap en zijn grotendeels openbaar toegankelijk.

Het Molenvlietpark past in een groter geheel gekeken, waarin:

- de Rotterdamsebaan de bereikbaarheid over de weg verbetert;
- de toegankelijkheid van de Vlietzone en de bereikbaarheid van Den Haag worden verbeterd door de inpassing van langzaam verkeersroutes;
- de landgoederenzone wordt versterkt door een groene invulling van het weidelandschap achter buitenplaats Vredenoord en het opnemen van cultuurhistorische relictten zoals zichtlijnen in het landschappelijke ontwerp;
- de mogelijke functie van waterberging bijdraagt aan een toekomstbestendig duurzaam Den Haag;
- de nieuwe hal van Drievliet en de inrichting van het Molenvlietpark de recreatieve kwaliteiten van de Vlietzone versterken. Binnen het studiegebied wordt een ecologisch aantrekkelijk gebied gerealiseerd, dat bestaande waarden meer mogelijkheden geeft en ook kansen biedt voor een grotere biodiversiteit dan thans aanwezig is.

In de volgende figuur is het Voorlopig Ontwerp voor het Molenvlietpark, inclusief inpassing Rotterdamsebaan en het Trekfietstracé weergegeven.



Ontwerp Molenvlietpark, inclusief landgoed Vredenoord en nieuw parkeerterrein Drievliet

Inrichting

Het groen in het park komt in verschillende vormen voor:

- weidegras voor begrazing;
- natuurvriendelijke oevers en bloemrijkgras op alle taluds;
- ecologische zone langs Bovenwetering (deze corridor draagt bij aan de versterking van de regionale groenstructuur);
- rietlanden;
- bomen en bosschages.

Het park krijgt een natuurlijke inrichting. Naast de natuurlijke ontwikkeling van veelal grassen en kruidachtigen bestaat een groot deel van het park uit (inheemse) boomsoorten. Het streefbeeld is een gevarieerd park met een diversiteit aan groen. Twee belangrijke pijlers hierbij zijn het beeld en de ecologische waarde.

Routing en entrees

Het Molenvlietpark kent drie typen entrees, voor fietsers, voetgangers en voor bezoekers van Drievliet. Voor de fietser is het Molenvlietpark toegankelijk via het Trekfietstracé, de oude Molentochtkade en het fietspad parallel aan de Rotterdamsebaan. De fietser beweegt zich vooral langs de randen van het park en kan genieten van het uitzicht.

Voor wie echt in het park wil genieten zijn er verschillende ingangen vanaf de fietspaden. Hier is gelegenheid de fiets even neer te zetten en vervolgens te voet het park in te gaan. Deze ingangen liggen langs de Rotterdamsebaan en aan het Molenslootpad, waar tegelijkertijd een verbinding gelegd wordt met de woonwijk bij Hoornwijk.

Bezoekers van Drievliet kennen een eigen entree tot het gebied, de huidige aanrijroute over het bedrijventerrein in de oksel Laan van Hoornwijk – A4/A13 blijft gehandhaafd. Via deze aanrijroute komt men op het parkeerterrein vanwaar men omhoog loopt richting de brug. Deze brug gaat met een fraaie boog over de Rotterdamsebaan heen en eindigt in het uitzichtpunt vanwaar men kan genieten van het zicht op het Molenvlietpark voordat het dagje pretpark begint. Vanaf dit uitzichtpunt worden er verschillende mogelijkheden gecreëerd om naar de entree van Drievliet te gaan.

Water

Het water in het park bestaat uit boezemwater en polderwater. Binnen het park wordt de gevraagde watercompensatie zowel op boezem- als op polderniveau gerealiseerd. Voor het realiseren van extra waterberging zijn diverse ingrepen voorzien. Door de aanleg van de nieuwe waterkering langs de Molentocht en de taluds langs de Rotterdamsebaan en Drievliet is het park ook reeds grotendeels geschikt voor waterberging.

In het park worden alle oevers natuurvriendelijk ingericht. Beschoeiing komt niet voor in het park. In het nieuwe boezemwater worden vispaaiplaatsen gecreëerd. Deze vispaaiplaatsen sluiten aan bij de kwaliteitsdoelstellingen uit de Kader Richtlijn Water.

4.1.2 Drievliet

Om een gezonde toekomst voor Drievliet te waarborgen is via een omgevingsvergunning een indoorhal mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling is dus nu al planologisch mogelijk. In dit bestemmingsplan wordt de Omgevingsvergunning van de indoorhal geïntegreerd. Er zijn geen aanpassingen aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden toegekend in dit plan, het gaat dus feitelijk om het conserverend bestemmen van dit reeds planologische mogelijke initiatief. Ter volledigheid wordt in deze toelichting wel kort ingegaan op de inhoud van de indoorhal.

Indoorhal Drievliet

Het plan bestaat zogenoemd uit de bouw van een indoorhal en de landschappelijke inpassing van deze hal. De entree van de indoorhal sluit aan op het Molenvlietpark en wordt door middel van een voetgangersbrug over de Rotterdamsebaan verbonden met de nieuwe parkeerplaats. Belangrijk onderdeel van het ontwerp van de hal zijn de verschillende hoogtes van het gebouw, variërend van 14, 12, 10 en 6 meter. Aan de zijde van het landgoed Vredenoord is er vanwege de landschappelijke inpassing bewust voor gekozen om de hal minder hoog te maken. De hal valt

buiten de zichtlijn van het landgoed. Aan deze zijde van het gebouw zullen de horeca, onderhoud en opslagfuncties worden ondergebracht.

De indoorhal wordt landschappelijk ingepast in het Molenvlietpark. Hierbij valt te denken aan een aarden grondwal.

Ontsluiting

Het verkeer richting Drievliet rijdt via de Laan van 's Gravemade en een nieuwe éénrichtingsweg naar het parkeerterrein. Deze nieuwe weg loopt om de tunnelmond heen. Het wegrijden vanaf het parkeerterrein zal plaats vinden via een nieuwe éénrichtingsweg aan de westzijde van de Rotterdamsebaan. Deze nieuwe weg komt samen met de afrit van de Rotterdamsebaan en sluit aan op de Laan van Hoornwijck. Het verkeer naar en vanaf Drievliet rijdt daarmee een 'lus' via het parkeerterrein. Deze lus via de nieuwe weg dient alleen ter ontsluiting van Drievliet en het dienstgebouw van de tunnel in de Vlietzone. Om deze weg heen ligt het Trekfietstracé als vrijliggend fietspad (zie paragraaf 4.1.6).

4.1.3 Verplichte wijzigingen als gevolg van de uitspraak van de Raad van State

De Raad van State heeft op 18 februari 2015 uitspraak gedaan over het bestemmingsplan en MER Rotterdamsebaan. Hierin is aangegeven dat het plan door kan gaan en dat de impact op de omgeving voldoende is onderzocht. Wel zijn in de uitspraak twee wijzigingen gesommeerd in het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan, die betrekking hebben op de Vlietzone. Beide benodigde wijzigingen zijn in nauw overleg tussen de betreffende appellanten en de gemeente tot stand gekomen.

Beide wijzigingen vanuit de uitspraak van de Raad van State zijn in dit nieuwe bestemmingsplan verwerkt. De eerste wijziging betreft het verwijderen van de 'dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' op het perceel van Drievliet Dit is een onjuiste bestemming geweest en wordt nu met dit bestemmingsplan verwijderd. De bestemming loopt ook door richting de A4. Ook op deze gronden vraagt de bestemming om aanpassingen. Dit bestemmingsplan ziet in het verwijderen van de gehele bestemming voor deze vermeende waterkering. Mede hierdoor is het gehele terrein van Drievliet met de bestemming Cultuur en Ontspanning, de bestemming Recreatie en een gedeelte van het knooppunt Ypenburg met de toeleidende wegen (bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg) in dit bestemmingsplan opgenomen.

De tweede wijziging betreft het de horecavoorzieningen van Drievliet. In het vigerende plan is bepaald dat er binnen het park 1 zelfstandige horecavestiging in de categorie middelzwaar van de Staat van Horeca-activiteiten is toegestaan. Dat was een onjuistheid in het plan zo heeft de raad erkend tijdens de zitting. In dit bestemmingsplan wordt dit hersteld door op te nemen dat in het park 2 zelfstandige horecavestigingen in de categorie middelzwaar van de Staat van Horeca-activiteiten zijn toegestaan (in artikel Cultuur en Ontspanning 'specifieke gebruiksregels').

4.1.4 Wijziging gasleiding en Tennet-leiding

Voor de diverse ontwikkelingen binnen het plangebied is het noodzakelijk dat zowel een gasleiding als een hoogspanningsleiding van Tennet worden verplaatst. De 150 kV verbinding Voorburg – Ypenburg ligt in de huidige situatie in zowel de Binckhorstlaan als wel de Vlietzone in het tracé van de Rotterdamsebaan. Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van de tunnel wordt de verbinding daarom aan de zijde Vlietzone en de zijde Binckhorstlaan omgelegd. De gasleiding ligt in de huidige situatie op de gronden waar de tunnelbak is voorzien nabij Knooppunt Ypenburg.

De omleiding van de hoogspanningsleiding in de Vlietzone en de gasleiding wordt middels dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

4.1.5 *Optimale inpassing van de Rotterdamsebaan*

De Rotterdamsebaan is reeds uitgebreid omschreven in het – inmiddels onherroepelijke – bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Planologisch gezien is de Rotterdamsebaan dus reeds geborgd in het vigerende bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan wordt de hoofdbestemming, de buitencontour van de boortunnel en de locatie van de tunnelmond niet gewijzigd ten opzichte van het (vigerende) Bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt meer flexibiliteit geboden om de vormgeving en groene inpassing van de Rotterdamsebaan te verbeteren. Dit betreft het mogelijk maken van gekromde wanden van de toeritten, vloeiende overgangen in het alignement, een groene inpassing van het dienstengebouw en extra ruimte voor fiets- en voetgangerspaden van en naar het Trekfietstracé (hiervoor is ten opzichte van het vigerende plan een ondergeschikte uitbreiding ter plaatse van de vigerende bestemmingen recreatie en sport opgenomen).

Tijdelijke werkterrein bij de tunnelmond kan na realisatie omgezet worden in een groen gebied

In de Vlietzone zijn twee werkterreinen benodigd. Dit betreft een werkterrein bij de tunnelmond en een werkterrein dat later wordt aangepast naar het parkeerterrein voor Drievliet. Het werkterrein bij de tunnelmond kan na realisatie van de Rotterdamsebaan omgebouwd worden tot groen gebied. Hiermee kan een goede aansluiting bij het Molenvlietpark geborgd worden. Om dit mogelijk te maken, wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied gewijzigd kan worden in Sport. Deze wijziging is mogelijk doordat de holes van de golfbaan op hun tijdelijke situatie blijven na realisatie van de Rotterdamsebaan. Binnen de bestemming Sport is het mogelijk groen te realiseren. Zodat de tunnelmond en het trekfietstracé groen kunnen worden ingepast. Binnen deze bestemming is het tevens mogelijk om een paardenweide (zonder manage) te realiseren om zo compensatie te bieden aan de gronden die benodigd zijn voor het Trekfietstracé.

4.1.6 *Trekfietstracé*

Het Trekfietstracé is de beoogde hoofdfietsroute die Delft en de wijk Ypenburg verbindt met het centrum van Den Haag en daarbij de Vlietzone doorkruist. De route maakt deel uit van het regionale fietsroutenetwerk van Haaglanden en de fietsverbinding tussen Rotterdam en Den Haag. De verbinding tussen de woonwijk Ypenburg (Boswijk) en de Westvlietweg is één van de nu nog ontbrekende schakels, waardoor fietsers moeten omrijden via de Laan van Hoornwijck. Deze ontbrekende schakel wordt opgeheven door de realisatie van een nieuw fietsviaduct over de A4 en een daarop aansluitend fietspad door de Vlietzone.

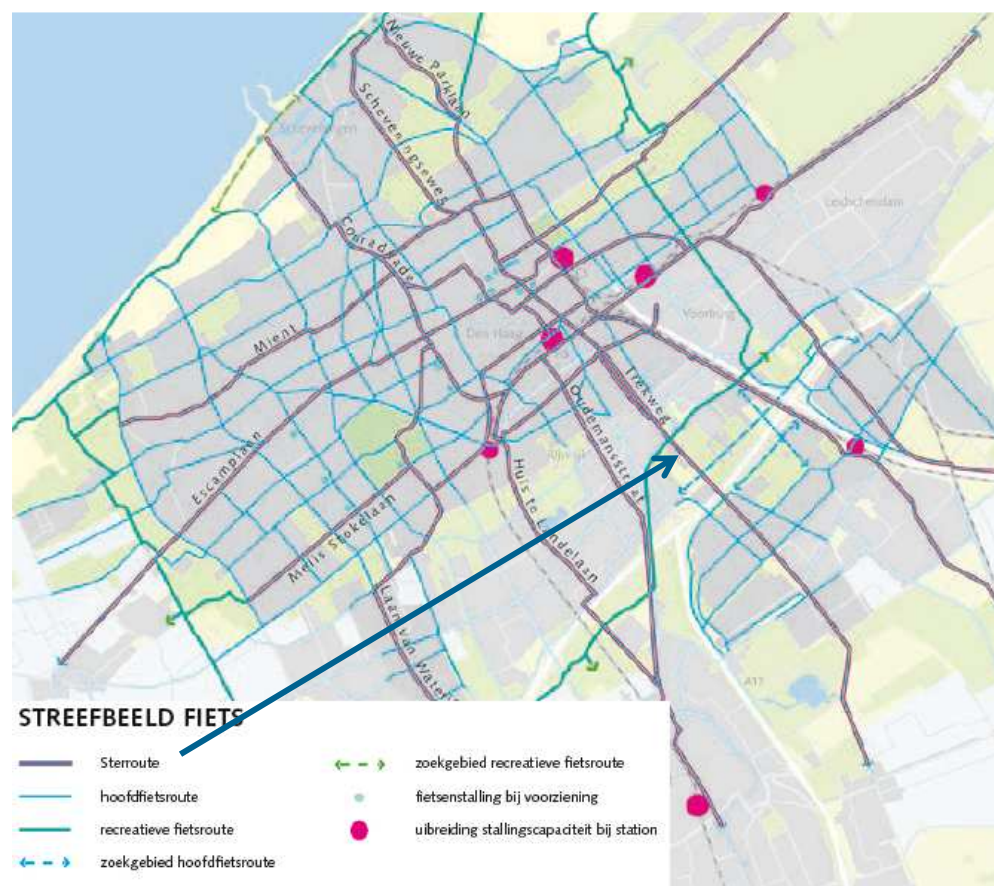
In het vigerend bestemmingsplan is binnen de bestemming 'Sport' reeds de realisatie van een fietspad mogelijk. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen het Trekfietstracé expliciet aan te geven, zodat ook duidelijkheid heerst over het tracé.

4.1.6.1 *Aanleiding voor het Trekfietstracé*

Door de aanwezigheid van barrières als de A4 en de Vliet, met slechts een beperkt aantal fietskruisingen, kennen de bestaande fietsroutes tussen Ypenburg en (het centrum van) Den Haag omrijbewegingen en overlast van ander verkeer. Hierdoor wordt afbreuk gedaan aan de

aantrekkelijkheid en comfort van de fietsroute waardoor het fietsgebruik in ieder geval niet wordt gestimuleerd. Op basis van berekeningen met het verkeersmodel is geconcludeerd dat circa 4.000 fietsers per dag in beide richtingen gebruik zullen maken van een nieuw aan te leggen snellere en meer rechtstreekse fietsverbinding van Ypenburg naar het centrum van Den Haag door de Vlietzone. Deze nieuwe verbinding is bij de gemeente Den Haag bekend onder de naam Trekfietstracé. Het plan is ook opgenomen in de Haagse Nota Mobiliteit, zie onderstaand.

Over de aanleg van een deel van het Trekfietstracé, dat Ypenburg met het centrum van Den Haag verbindt, heeft het College van B&W in 2009 reeds besloten: het gedeelte tussen de Laakweg en de Westvlietweg. In dit besluit is het nieuw aan te leggen fietspad door de Vlietzone tussen Ypenburg en de Westvlietweg expliciet genoemd als voorwaarde voor het kunnen functioneren van het Trekfietstracé. Ook in de planvorming van de Rotterdamsebaan, bijvoorbeeld het Trechteringsdocument (2011), is het Trekfietstracé nadrukkelijk meegenomen. In 2011 is hiervoor ook een uitwerkingsplan in procedure gebracht. Deze procedure is vanwege voorrang voor de Rotterdamsebaan nooit afgerond.



4.1.6.2 Nut en noodzaak

Naar het viaduct over de A4 en het fietspad zelf zijn nut- en noodzaak en variantenstudies gedaan. Vanuit het oogpunt van kosten, technische en planologische haalbaarheid en sociale veiligheid is voor een variant gekozen die uitgaat van een viaduct over de A4 (hierover heeft

reeds besluitvorming plaatsgevonden) en in een zo'n recht mogelijke lijn naar Voorburg loopt. Het dwangpunt daar is de Nieuwe Tolbrug (het zogeheten "kippenbruggetje") over de Vliet.

Indien gekozen zou zijn voor het volgen van zo veel mogelijk bestaande voet- en fietspaden in de Vlietzone, zouden er meer bruggen over waterlopen nodig zijn geweest, waardoor de route minder comfortabel (o.a. langere fietstijd) wordt en tevens meer zou kosten.

4.1.6.3 *Inpassing van het voorgenomen tracé*

Dwars door de wijk Ypenburg ligt het Trekfietstracé op de oude Postkade, deze cultuurhistorische lijn is hiermee zeer herkenbaar. Ook in het studiegebied ligt de kans de Postkade weer herkenbaar te maken door het Trekfietstracé er overheen te geleiden. Dit maakt de oude lijn in de toekomst weer sterker beleefbaar. Het uitgangspunt is deze lijn zo elementair mogelijk vorm te geven. Qua vormgeving, maatvoering en materialisering wordt voorgesteld het tracé zo smal en beplant mogelijk te maken en te accentueren middels bomenrijen. Aan de zijde van de golfbaan dient een voorziening te komen om afzwaaiende ballen op te vangen. De grens tussen het fietspad en de golfbaan wordt gevormd door glooiende taluds met veel beplanting erop.



Impressie viaduct A4

4.1.6.4 *Omgang met zienswijzen uit het verleden*

Op de besluitvorming rondom het Trekfietstracé is in het verleden reeds twee keer inspraak geweest. Dit betrof enerzijds inspraak op het ontwerp van het viaduct over de A4 in 2010. Hierop zijn diverse zienswijzen binnengekomen. Hiervoor is ook een antwoordnota opgesteld, welke betrokken is door het College van B&W bij de vaststelling van dit ontwerp (RIS 177832).

Daarnaast heeft inspraak plaatsgevonden op het uitwerkingsplan Trekfietstracé (A4/Vlietzone) (Bestemmingsplan Westvlietweg 1992). Dit plan is echter nooit vastgesteld. De kern van de ingediende zienswijzen was dat met name de samenhang met de Rotterdamsebaan nog onduidelijk was. Dit heeft inmiddels volop plaatsgevonden. Daarnaast zijn vragen gesteld op het gebied van verkeersveiligheid en exacte ligging in relatie tot milieuaspecten. Het plan is grotendeels op deze punten aangepast.

4.1.7 *Flexibiliteit toevoegen bij de viaducten in knooppunt Ypenburg*

Uit de dialoog in de contractering met de diverse bouwconsortia is de wens uitgesproken meer flexibiliteit ter plaatse van enkele viaducten van de Rotterdamsebaan in knooppunt Ypenburg te bieden. Deze flexibiliteit geeft de mogelijkheid om enkele meters te kunnen schuiven met de plaatsing van een viaduct. Dit geldt alleen voor de viaducten in het knooppunt zelf, de Laan van Hoornwijck valt hier niet onder.

4.2 **Impact van de activiteiten op de beeldkwaliteit van landgoederen**

In het Voorlopig Ontwerp voor het Molenvlietpark en omgeving is beschreven dat de cultuurhistorische elementen als kader voor het ontwerp dienen. Dit kader bestaat uit de Molensloot, de Postkade, de Bovenwetering en de buitenplaatsen/landgoederen Vredenoord en Nieuw Vredenoord. Deze elementen worden behouden en versterkt door bijvoorbeeld opgaande beplanting (grondlichaam langs de zichtlijn van Vredenoord) en verbreding, bijvoorbeeld Bovenwetering, waardoor de elementen een prominenter plaats krijgen in het landschap.

De ontwikkeling van het Molenvlietpark is erop gericht het restant van het open polderlandschap dat nog aanwezig is aan de achterzijde van Landgoed Vredenoord zodanig vorm te geven dat het als een van de groene kamers van de gehele Vlietzone behouden kan blijven en meerwaarde levert voor het gebied. De invulling van het terrein wijzigt het laatste stukje slagenlandschap in het gebied, maar versterkt daarbij de beleefbaarheid van het landschap en legt accenten daarin. Deels blijft het slagenlandschap aanwezig in een sterker ontworpen landschap. Elementen als de Molensloot, de waterkering en de zichtlijn van landgoed Vredenoord zijn expliciet mee ontworpen in het landschapspark.

Ook worden glooiende randen toegevoegd. Deze leiden ertoe onder andere toe dat in de zichtlijn van landgoed Vredenoord niet zozeer het verkeer van de Rotterdamsebaan en de invloed van het attractiepark zichtbaar zijn, maar dat een meer afgesloten groen park ontstaat. Ook geldt dat het gebied meer als groene entree gezien wordt.

Impact op Landgoedbiotoop Vredenoord

Landgoed Vredenoord ligt met haar landgoedbiotoop binnen de invloedssfeer van het projectgebied. Het Molenvlietpark ligt binnen het blikveld van het landgoed en een van de zichtlijnen loopt over het park. De realisatie van het park heeft geen invloed op het huis Vredenoord en het omliggende park.

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

De kenmerken van de landgoederenbiotoop Vredenoord zijn:

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

Voor de invloed op de landgoedbiotoop zijn het blikveld en de zichtlijn van belang. Vredenoord komt met de aanleg van het Molenvlietpark in een zorgvuldig ontworpen landschapspark te liggen waarin blikveld en zichtlijn specifieke aandacht hebben gekregen en worden geaccentueerd waar mogelijk. Dit kan onder andere door beplanting en glooiingen.



Foto Vlietzone

In het blikveld van het landgoed wordt de polderstructuur in een sterker ontworpen landschap behouden. Wel worden hier enige bomen geplant. Het planten van bomen kan bijvoorbeeld overgaan van het park van Vredenoord in het Molenvlietpark. Hierbij geldt dat dit reeds in het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan al mogelijk was.

Impact op landgoedbiotoop Zeerust en zichtlijn Hoekenburg

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

De kenmerken van de landgoederenbiotoop Zeerust zijn:

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

Over het blikveld rondom Zeerust ligt een zichtlijn vanuit landgoed Hoekenburg (zie volgende figuur). Ten aanzien van de optimalisatie van de inpassing van de tunnelmond van de Rotterdamsebaan geldt dat de tunnelmond en het dienstgebouw hier buiten zowel de zichtlijn als het blikveld ligt.

Het Trekfietstracé loopt door het blikveld en markeert de zichtlijn vanuit Hoekenburg. Door de realisatie van een fietspad (dat al wel mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan en nu alleen expliciet wordt aangegeven) wordt dit blikveld slechts marginaal aangetast. Het Trekfietstracé sluit aan op het parkachtige terrein van Zeerust, waardoor de impact beperkt is.



Ligging Trekfietstracé ten opzichte van landgoed en blikveld Zeerust en zichtlijn Hoekenburg

In de volgende figuur is het blikveld van Zeerust en de zichtlijn vanuit Hoekenburg weergegeven in de huidige situatie. Na realisatie van het Trekfietstracé ligt hier aan de linkerkant van de foto een tweerichting fietspad.



Huidige blikveld van Zeerust en de zichtlijn vanuit Hoekenburg

Overige cultuurhistorische waarden

De realisatie van het Molenvlietpark in de omgeving van Vredenoord leidt tot een blijvend herkenbaar beeld van het landgoed met het daaraan aansluitende open (productie)landschap. Een deel van het open landschap gaat verloren, maar dit vormt een inkadering voor het gedeelte van het open landschap dat behouden blijft. De Molensloot met het pad erlangs blijven bestaan en vormen hiermee een blijvende verwijzing naar deze poldergrens in het landschap.

Landschappelijke waarden

De groene kamers - binnen de cultuurhistorische kaders - vormen door de transformatie van ontoegankelijk landschap naar toegankelijk park dat een tegenwicht biedt tegen de stedelijke omgeving. Daarbij wordt mogelijk niet alle ruimte publiekelijk toegankelijk in verband met de wens om de ontwikkeling van natuur voldoende ruimte te bieden.

Vanwege het inkaderen van het landschap in een ontworpen landschapspark en de toegenomen toegankelijkheid van het gebied, is het effect op het landschap positief. De belangrijke cultuurhistorische elementen blijven behouden en vormen het kader voor een landschap met verwijzingen naar de geschiedenis van het gebied. Bovendien wordt invulling gegeven aan het beleid om in de Vlietzone de recreatieve en natuurlijke waarden te versterken.

Beplanting

Er zijn geen monumentale bomen in het plangebied aanwezig, waarop de realisatie van het park invloed heeft

Beschermd stadsgezicht

Het projectgebied valt niet in een rijks- of gemeentelijk beschermd stadsgezicht. De projectontwikkeling heeft derhalve geen invloed op een rijks- of gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

5 Milieu

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de diverse milieuaspecten die samenhangen met de diverse activiteiten die mogelijk gemaakt worden in dit bestemmingsplan aan de orde. Voor het beleidskader betreffende deze thema's wordt verwezen naar hoofdstuk drie. Het wettelijk kader is – voor zover relevant voor dit bestemmingsplan – bij onderstaande thema's opgenomen.

Geen nader onderzoek noodzakelijk voor de Rotterdamsebaan

Voor dit bestemmingsplan geldt dat de Rotterdamsebaan conserverend wordt bestemd. Er wordt enige flexibiliteit toegevoegd bij de viaducten in knooppunt Ypenburg en rondom de tunnelmond is meer flexibiliteit voor vormgeving en groene inpassing (zie hoofdstuk vier voor meer informatie). De wegas, ligging en de locatie van de Rotterdamsebaan en tunnelmond wijzigen niet ten opzichte van het vigerende plan.

Geconcludeerd wordt in ieder geval dat de ondergeschikte en cosmetische veranderingen rondom (niet aan de Rotterdamsebaan zelf) niet leiden tot andere conclusies of nader onderzoek ten opzichte van het reeds verrichte onderzoek voor het vigerende bestemmingsplan. Alleen ter plaatse van de viaducten is specifiek nog gekeken naar geluid en rondom de tunnelmond voor enkele ruimtelijke thema's (zoals ecologie, landschap en water).

Overige activiteiten

Voor de overige aspecten zijn niet alle milieuthema's even relevant. In de volgende tabel is per activiteit aangegeven welke milieuthema's relevant zijn en dat hier onderzoek voor verricht is.

Activiteit	Relevante milieuthema's
extra waterberging bij calamiteiten in het Molenvlietpark;	Water, ecologie, bodem, archeologie
bestendigen van de planologisch reeds mogelijk gemaakte indoorhal van Drievliet;	Geen – conserverend
wijzigingen gesommeerd door de uitspraak van de Raad van State uitvoeren;	Geen
wijziging gasleidingen en Tennet-leiding in de Vlietzone (bij knooppunt Ypenburg);	Externe veiligheid en archeologie
optimale inpassing van tunnelmond van de Rotterdamsebaan in de omgeving;	Alleen voor de kleine delen van de vigerende bestemmingen recreatie en sport zijn de thema's: water, ecologie, bodem en archeologie van belang.
mogelijkheid om het Trekfietstracé te realiseren;	Alle milieuthema's behoudens externe veiligheid en luchtkwaliteit
flexibiliteit toevoegen bij de aan te passen viaducten in knooppunt Ypenburg.	Geen, alleen check op geluid

Op de activiteiten die mogelijk worden gemaakt – en de daarbij behorende relevante milieuthema's – wordt in de volgende paragrafen specifiek ingegaan. Een belangrijke basis wordt hierbij gelegd door de milieuonderzoeken die in het kader van het vigerende plan (Rotterdamsebaan) reeds zijn uitgevoerd. Ter informatie zijn de onderzoeken in het kader van het vigerende bestemmingsplan en MER Rotterdamsebaan in een afzonderlijke digitale bijlagenbundel beschikbaar gesteld.

5.2 Milieueffectrapportage

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

Wettelijk kader milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage is gebaseerd op Europese regelgeving (richtlijn van de raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten). In Nederland is m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in de uitvoeringswetgeving in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (het Besluit milieueffectrapportage). Er bestaat een beperkte en een uitgebreide m.e.r.-procedure. Welke procedure van toepassing is, hangt af van het project.

M.e.r.-plicht of (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht voor dit bestemmingsplan

Voor de realisatie van de Rotterdamsebaan is een uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. Het MER voor de Rotterdamsebaan geeft voor diverse milieuthema's de effecten weer. Daarnaast is ook uitgebreid gekeken naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten te beperken of positieve effecten te versterken.

De geringe wijzigingen aan bijvoorbeeld de situatie rondom de tunnelmond en de viaducten in knooppunt Ypenburg vallen onder de reikwijdte van de uitgevoerde m.e.r.-procedure. Immers de wijzigingen vallen allen binnen de bestemming Verkeer, dat is aangeduid voor de Rotterdamsebaan. Alle uitgevoerde milieuonderzoeken zijn ook van deze bestemming verkeer uitgegaan. Er zou echter beargumenteerd kunnen worden, dat de extra flexibiliteit ter plaatse van de aanduiding 'viaduct' in knooppunt Ypenburg en op andere plaatsen valt onder de bepaling van de wijziging van de autoweg (activiteit D 1.1 uit het Besluit m.e.r.). Hiervoor geldt dat de wijziging ruim onder de drempelwaarde van 5 kilometer valt, zoals deze geldt bij deze activiteit.

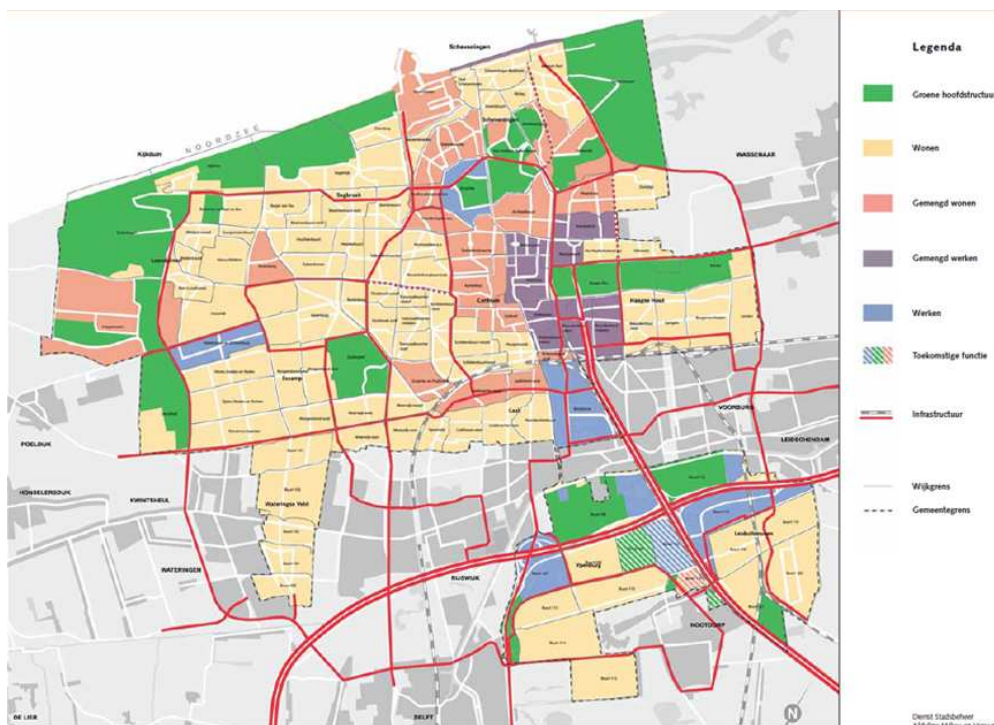
Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling gaat het om de vraag in hoeverre sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze gevolgen kunnen op basis van hetgeen in het MER Rotterdamsebaan reeds is gesteld over de impact in de Vlietzone uitgesloten worden. De geringe wijzigingen die nu voorliggen in het kader van flexibiliteit en met name inpassing veranderen hier niets aan. Zo blijft de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen ruim onder de Voorkeursgrenswaarde (zie paragraaf geluid), veranderen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof niet (zie paragraaf luchtkwaliteit). Er is geen extra impact op cultuurhistorie, landschap, bodem, archeologie, water en ecologie, omdat de wijzigingen allen binnen de vigerende bestemming verkeer vallen. Hiermee is derhalve beargumenteerd dat de kenmerken van het project, plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect niet wijzigen.

De overige ontwikkelingen, zoals het Trekfietstracé, waterberging, gasleidingen, een loopbrug, etc. vallen niet onder de activiteiten, zoals omschreven in het Besluit m.e.r.

5.3 Gebiedsgericht milieubeleid

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

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



Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus:

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

Thema	Wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid?
Mobiliteit	Ja
Externe veiligheid	Ja
Geluid	Ja
Lucht	Ja
Natuur	Ja
Water	Ja
Bodem	Ja
Klimaat	Ja

Voor een uitgebreidere beschrijving van de toetsing van alle thema's aan het gebiedsgerichte milieubeleid wordt verwezen naar het MER voor de Rotterdamsebaan, waarin dit per thema is toegelicht.

In dit bestemmingsplan wordt juist door de aanleg van het Molenvlietpark invulling gegeven aan de watercompensatie en natuurmitigatie die uit de Rotterdamsebaan volgen. Daarbij wordt meer gecompenseerd en gemitigeerd dan wettelijk noodzakelijk is. Ook ten aanzien van klimaat worden de ambities gehaald, door het mogelijk maken van het Trekfietstracé en de extra bergingsmogelijkheden in het Molenvlietpark bij calamiteiten.

5.4 Verkeer

Met het NRM en het Haaglandenmodel zijn de verkeerseffecten van de Rotterdamsebaan op het hoofdwegenet bepaald voor 2020 en 2030 en afgezet tegen een situatie met en zonder Rotterdamsebaan. Daarmee zijn de verkeerseffecten op langere termijn in beeld gebracht en dan in samenhang met de andere geplande infrastructurele aanpassingen. Voor 2030 is uitgegaan van een verdubbeling van de weefvakken op de A13 tussen de op- en afrit Delft Noord en het knooppunt Ypenburg inclusief de overige maatregelen uit de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning Haaglanden "A4 Passage en Poorten & Inprikkers".

De beoogde verkeerssituatie voor hoofdverkeer is na realisatie van de plannen is ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan ongewijzigd gebleven. Voor meer informatie hierover kan het achtergrondrapport Verkeer bij het MER Rotterdamsebaan geraadpleegd worden. Enige aanpassing is de ruimere boog van de route van en naar Drievliet om de tunnelmond. Deze is nu beter landschappelijk ingepast en verkeersveiliger (grotere boogstraal). Dit leidt echter niet tot een ander milieueffect of andere verkeerscijfers.

Langzaam verkeer en Trekfietstracé

Ten aanzien van langzaam verkeer verbetert de situatie sterk. De aanleg van het Trekfietstracé en de diverse wandel- en fietsmogelijkheden in het Molenvlietpark leiden tot een betere beleving van het gebied en zorgen voor een robuuster langzaam verkeersnetwerk.

Daarnaast maakt het bestemmingsplan het mogelijk om een (brom)fietspad te realiseren op de daarvoor aangewezen gronden. Het bestemmingsplan regelt de snelheid niet. Wel geldt dat het Trekfietstracé een weg wordt met een beperkte toegankelijkheid. Alleen fietsers en brom(snor)fietsers mogen van deze route gebruik maken. Er geldt dan, volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, een beperkte maximale snelheid 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 40 km/uur buiten de bebouwde kom.

5.5 Externe veiligheid

De externe veiligheidssituatie van de Rotterdamsebaan verandert niet. Voor meer informatie hierover kunt u het MER Rotterdamsebaan raadplegen. Ook de externe veiligheidssituatie voor de indoorhal van Drievliet verandert niet, deze is reeds in de verleende omgevingsvergunning beschreven.

De enige activiteit die impact heeft op de externe veiligheidssituatie is de verlegging van een hoge druk aardgasleiding. De verlegging van deze leiding is in het MER Rotterdamsebaan reeds beschouwd en verantwoord geacht. Hierbij is geconstateerd dat er geen sprake is van een 10⁻⁶/jaar plaatsgebonden risicocontour voor deze leiding. Dit blijft ook na verlegging het geval.

Ten aanzien van het invloedsgebied van deze leiding geldt dat de bestemming 'cultuur en ontspanning' op circa 160 m van de buisleiding ligt. De betreffende bestemming ligt echter net buiten de effectafstand letaliteit, zodat de bijdrage aan het groepsrisico gering zal zijn en niet rekenkundig waarneembaar is (zie ook achtergrondrapport externe veiligheid Rotterdamsebaan voor het uitgevoerde onderzoek hiernaar). De verlegging van de gasleidingen wordt derhalve verantwoord geacht.

Tot slot geldt voor de verlegging van een 150 kV hoogspanningsverbinding van Tennet dat deze leiding geen risicocontour heeft en in het kader van externe veiligheid niet relevant is.

De diverse belemmeringenstroken voor de leidingen zijn opgenomen op de Verbeelding en in de Regels.

5.6 Geluid

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidgevoelige bestemmingen' zoals woningen en scholen.

5.6.1 Wet- en regelgeving

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan (ook het afwijken van een bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning):

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- gezoneerde industrieterreinen.

Als een van bovenstaande situaties aan de orde is, dient akoestisch onderzoek uitsluitend te geven over de te verwachten geluidbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen.

De gehele inrichting Drievliet valt daarnaast onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

5.6.2 Onderzoek

Verkeerslawaai

Met onderhavig plan worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Ook geldt dat de overige ontwikkelingen geen geluid produceren dat valt onder de bepalingen van de Wet geluidhinder. Tot slot geldt dat de marginale aanpassingen aan de Rotterdamsebaan (bij de viaducten in knooppunt Ypenburg) niet liggen in de nabijheid van geluidgevoelige objecten. Voor de volledigheid wordt dit laatste punt nader toegelicht. Voor meer informatie hierover kan het achtergrondrapport Geluid bij het MER Rotterdamsebaan geraadpleegd worden.

Vlietzone

In het kader van de Rotterdamsebaan is reeds onderzoek verricht naar de impact op geluidgevoelige bestemmingen. In de Vlietzone zijn dit:

- Laan van Zuidhoorn 151 – geluidbelasting na realisatie Rotterdamsebaan (2030): 48 dB
- Park Hoornwijck 16 - geluidbelasting na realisatie Rotterdamsebaan (2030): 41 dB
- Park Hoornwijck 18 - geluidbelasting na realisatie Rotterdamsebaan (2030): 41 dB
- Park Hoornwijck 20 - geluidbelasting na realisatie Rotterdamsebaan (2030): 40 dB

Uit deze berekeningen blijkt dat op de gevels van deze geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting onder de Voorkeursgrenswaarde ligt, waardoor nader onderzoek en/of hogere waarden niet noodzakelijk zijn. Het tracédeel van de Rotterdamsebaan dat hier in de nabijheid gelegen is (het gedeelte tussen Drievliet en de Laan van Hoornwijck) verandert niet. De grenzen van de verkeersbestemmingen blijven exact gelijk. Hiermee verandert dus ook de geluidbelasting niet. Wel zijn de aanduidingen voor de viaducten bij de Rotterdamsebaan flexibeler opgenomen in dit plan ten opzichte van het vigerende plan. Binnen de geluidzone van deze verruimde mogelijkheden zijn geen geluidgevoelige bestemmingen gelegen. De geluidzone van de Rotterdamsebaan (4 rijstroken) betreft in de zin van de Wet geluidhinder hier een buitenstedelijke situatie met een zonebreedte van 400 meter. Vanwege het ontbreken van geluidgevoelige bestemmingen wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Hierbij wordt ook aangegeven dat er geen sprake is van een werkelijke toename van het geluid, aangezien de verkeersstromen niet wijzigen.

Hal Drievliet

Ter plaatse van de iets te verleggen toegangsweg naar Drievliet bij de tunnelmond zijn geen geluidgevoelige bestemmingen gelegen. Hier wordt ook voldaan aan de Wet geluidhinder.

Trekfietstracé

Het trekfietstracé gaat om de aanleg van een langzaamverkeersweg (fietsverbinding) waar het geluid op grond van de Wet geluidhinder geen toetsingsgrond kent. Wel mogen hier bromfietzers rijden. Er is geen toetsingsgrond aanwezig in de Wet geluidhinder voor bromfietzers, dat geldt tevens voor wegen met een maximum snelheid van 30 kilometer per uur. In het kader van de genoemde mogelijke extra geluidhinder is een aanvullend onderzoek verricht. Uit dit onderzoek blijkt dat het brommerlawaai niet leidt tot aandachtspunten. Dit document is als bijlage 2 aan de toelichting toegevoegd.

Ten aanzien van de geluidhinder voor paarden geldt dat op diverse locaties in Den Haag fietspaden langs maneges/velden met paarden aanwezig zijn. Hiervan zijn geen klachten bekend. Ook rijden op de Westvlietweg bromfietzers, vrachtverkeer en autoverkeer op korte afstand langs de manege en buitenbak. Verondersteld wordt dat de paarden in hoge mate aan deze geluidbelasting gewend zijn.

Gezien de huidige maximumsnelheid op de Westvlietweg, het reeds aanwezige fietspad en mogelijkheden voor veilige oversteekoplossingen (bijvoorbeeld een tussenopstelplaats) zal er nauwelijks sprake zijn van duidelijk afremmend en optrekkend snelverkeer.

Industrielawaai (hal Drievliet)

Ten behoeve van de omgevingsvergunning is in het kader van het Activiteitenbesluit een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit akoestisch onderzoek (LBPSight, 22 januari 2014; bijlage III bij de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning) heeft het volgende uitgewezen:

- het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau L_{Ar,LT} ten gevolge van het gebruik van de indoorhal, bedraagt ten hoogste 31 dB(A) (inclusief 10 dB(A) straffactor voor het muziekgeluidsniveau).
- de indoorhal heeft op de beoordelingspunten een bijdrage die bijna 20 dB(A) onder de toelaatbare 50 dB(A) grens ligt zoals in het Activiteitenbesluit is opgenomen. De indoorhal is hiermee niet relevant in de beoordeling van de geluidemissie van het park.

Leidingen

Voor ondergrondse hoogspanningsverbindingen is geen nader onderzoek naar geluid en trillingen noodzakelijk. Mogelijk zal er tijdens de uitvoering wat overlast zijn gedurende de dagperiode. Dit zijn piekmomenten, van beperkte duur.

5.6.3 Conclusie

Met onderhavig plan worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Ook is geen sprake van een extra geluidbelasting op gevoelige bestemmingen. Een onderzoek naar verkeerslawaai is dan ook niet aan de orde. Dit geldt eveneens voor het Trekfietstracé. Reeds bij de afgifte van de omgevingsvergunning is geconcludeerd dat de indoorhal geen emissie relevante bijdrage naar de omgeving heeft. Het aspect geluid vormde geen belemmering voor de realisatie van de hal. Tot slot is ook voor de ondergrondse hoogspanningsverbindingen geen nader onderzoek naar geluid en trillingen noodzakelijk.

5.7 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het NSL, als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De Rotterdamsebaan is al opgenomen in het NSL. Hier is in het vigerende plan Rotterdamsebaan uitgebreid op ingegaan. Daarnaast zijn geen wijzigingen aan de tunnelmonden voorzien of het tracé (buiten de paar cosmetische wijzigingen) waardoor de bepalingen van het NSL onverkort van toepassing blijven. Voor meer informatie hierover kan het achtergrondrapport Luchtkwaliteit bij het MER Rotterdamsebaan geraadpleegd worden.

De overige activiteiten in het bestemmingsplan hebben geen impact op de luchtkwaliteit, waardoor toetsing niet noodzakelijk is.

Trekfietstracé

Voor het Trekfietstracé hoeft niet aan de eisen voor luchtkwaliteit getoetst te worden, aangezien het een (langzaam) verkeersverbinding is. Wel is specifiek voor de realisatie van het Trekfietstracé bij de planvorming rondom de Rotterdamsebaan gekeken naar de effecten op de gezondheid van passerende fietsers bij de tunnelmond. De afstand van het Trekfietstracé tot de tunnelmond is circa 22 meter. Uit het MER Rotterdamsebaan volgt dat op een afstand van 10 meter van de tunnelmond in de Vlietzone er een concentratie van circa 32 microgram NO₂ heerst (voor PM₁₀ is dit circa 30 microgram). Deze concentraties liggen beneden de grenswaarden. Op 22 meter zijn deze concentraties nog verder gedaald, waardoor, hoewel een verhoogde concentratie ten opzichte van de omgeving, er geen sprake is van een gezondheidsknelpunt. Deze conclusie wordt verder versterkt door de zeer kortstondige blootstelling voor fietsers die de tunnelmond passeren.

5.8 Natuur en groen

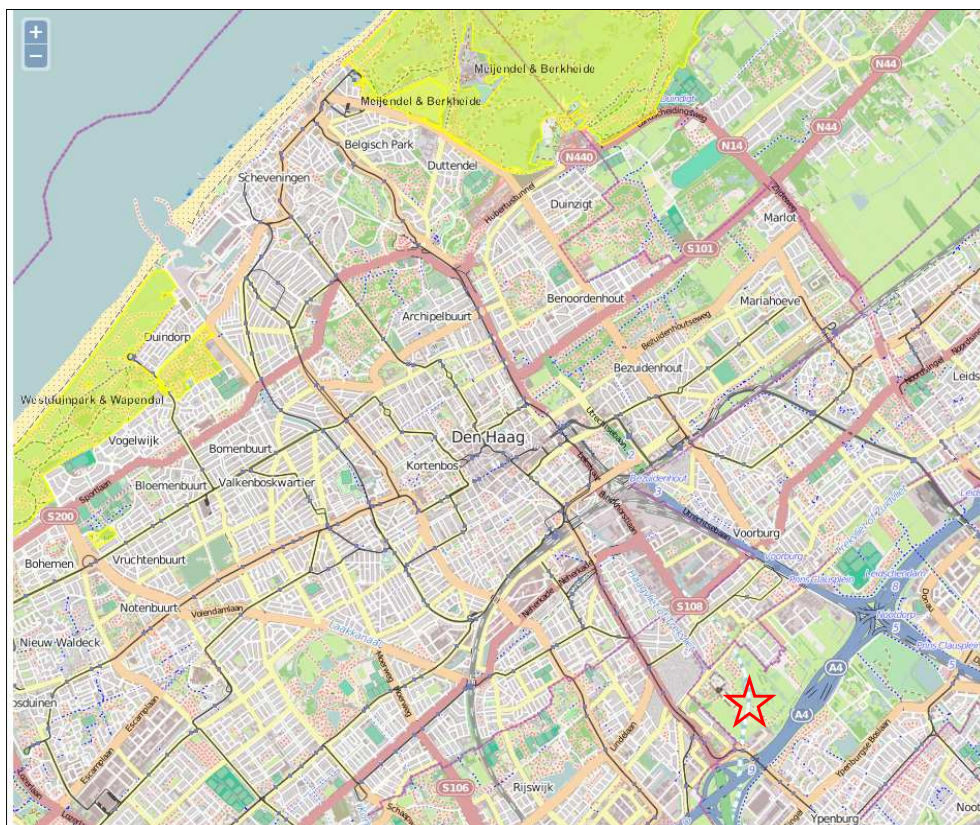
Voor de ontwikkelingen in het plangebied is in 2015 een (update van de) Natuurtoets uitgevoerd. De Natuurtoets betreft de effecten van de diverse onderdelen van het project Rotterdamsebaan – Vlietzone op beschermde natuurwaarden. Het merendeel van de effecten van het project zijn reeds getoetst op basis van de diverse ecologische onderzoeken in het gebied, uitgevoerd door Bureau Bakker, E.C.O.Logisch en Antea Group. De uitkomsten van de reeds uitgevoerde natuurtoetsen zijn inmiddels opgenomen in de aanvraag van een Ontheffing Flora- en faunawet. In 2015 is aanvullend een natuurtoets uitgevoerd voor de volgende deelaspecten:

- Effecten voorziening waterberging (compensatie) door waterpartij in landgoed Vredenoord op beschermde soorten;
- Effecten waterberging op waarden en kenmerken van EHS in landgoed Vredenoord;
- Effecten van fietspad langs golfbaan en landgoed Zeerust.

De natuurtoets is als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd.

5.8.1 Natura 2000

Aangezien er geen Natura 2000-gebieden aanwezig zijn binnen de invloedssfeer van het plan (meest nabij gelegen gebied is het gebied "Meijndel & Berkheide ligt op meer dan 6 km afstand) zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden met zekerheid uitgesloten en vormt de natuurbeschermingswet geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.



Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied
<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

5.8.2 Ecologische hoofdstructuur / Natuurnetwerk Nederland

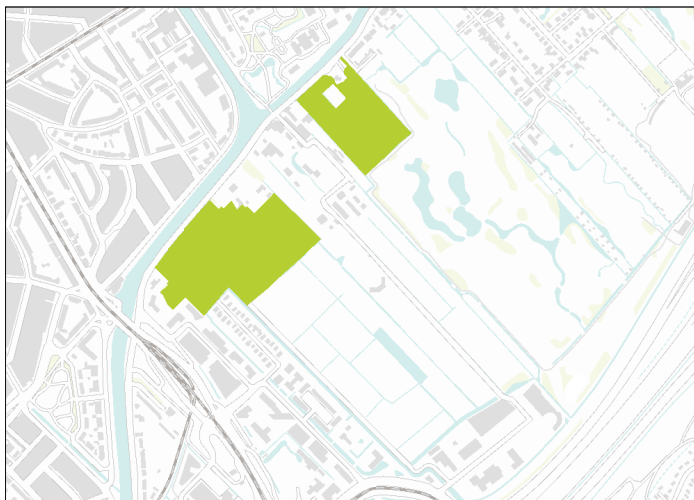
In de invloedssfeer van het plan en deels erbinnen liggen de landgoederen Vredenoord en Zeerust. Deze zijn onderdeel van de EHS, met de aanduiding "bestaande natuur en prioritaire nieuwe natuur". Bij een toetsing aan de EHS geldt dat ingrepen in de EHS niet toegestaan zijn als deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van "redenen van groot openbaar belang" (nee, tenzij-principe).

In het gebied Zeerust zijn bosvogels de graadmeter voor de natuurkwaliteit voor dit gebied (Buro Bakker 2011). Naast dit gebied vindt de realisatie van het Trekfietstracé plaats. Dit valt in een gedeelte van de EHS dat nog niet gerealiseerd is. Het gebied herbergt geen bijzondere natuurlijke kenmerken (in gebruik als paardenweide). Wel zal een procedure herbegrenzing nog niet gerealiseerde EHS aan de orde zijn. Er is geen sprake van een aantasting van de natuurlijke kenmerken en waarden van het landgoed Zeerust zelf en de daar aanwezige natuurlijke waarden.

De waterberging in Vredenoord vindt plaats binnen de EHS. Voor het deelgebied waar de watercompensatie gepland staat zijn geen natuurbeheertypen aangewezen. In het aangrenzende perceel zijn de natuurbeheertypen N15.01 Duinbos en N04.02 Zoete Plas aangewezen. Als gevolg van de watercompensatie zal binnen de EHS het biotoop productiebos worden vervangen door een ander type biotoop. De verandering kan de natuurlijke waarden en kenmerken van het

gebied verhogen. Dit hangt echter wel af van de exacte invulling. Er zal geen procedure herbegrenzing EHS nodig zijn.

De nee-tenzij-afweging voor de EHS vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.



Ligging EHS nabij plangebied (<http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/html/atlas.html?atlas=EHS>)

5.8.1 Flora- en faunawet

Molenvlietpark

Met het Molenvlietpark wordt een impuls gegeven aan het ecologisch functioneren van de Vlietzone. Het park krijgt een belangrijke functie van waterberging tijdens maatgevende omstandigheden (calamiteitenbuffer). Het park krijgt een inrichting die ruimte biedt aan levensgemeenschappen van een parkachtige omgeving met waterpartijen, extensief beheerd grasland, struweel, bomen en bosschages. Deze biotopen bieden leefgebied voor vissen, amfibieën, water-, riet- en moerasvogels, en kleine zoogdieren.

De nieuwe biotopen in het Molenvlietpark bieden nieuw leefgebied voor soorten die door toedoen van de Rotterdamsebaan een deel van hun huidige leefgebied verliezen. Door het gevarieerde karakter van de nieuwe parkinrichting zal er sprake zijn van een meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie, aangezien de verschillende biotopen in een onderlinge samenhang worden ontwikkeld. Dit geldt voor bijvoorbeeld voortplantingswater en overwinteringsgebied van amfibieën op korte afstand van elkaar, maar ook voor vleermuizen waarbij nieuw foerageergebied binnen bereik van bestaande vliegroutes wordt gecreëerd. Het Molenvlietpark zal tevens een functie krijgen voor extensief recreatief medegebruik voor wandelaars en fietsers.

Watercompensatie bij Vredenoord

In het gebied Vredenoord-Hoornwijk zijn de watervogels en bos- en struweelvogels een graadmeter voor de natuurkwaliteit aangezien de Provincie Zuid-Holland geen specifieke waarden en kenmerken heeft geformuleerd. Het park bestaat uit zowel jonge als oude bomen. In de oude bomen zijn veelal hollen en (spechten)gaten aanwezig. Het park biedt een geschikt broedgebied voor hollenbroeders en er zijn diverse hollenbroeders waargenomen: grote bonte specht, groene specht, holenduif, boomklever, kauw en halsbandparkieten. Met name de

halsbandparkieten hadden duidelijk territoria in het park. Aan de westzijde van het park is een kleine kolonie blauwe reigers aanwezig. Het park en de oude bomen met hollen bieden in principe ook verblijfplaatsen voor boombewonende vleermuizen. Hierbij valt te denken aan watervleermuis, rosse vleermuis en gewone grootoorvleermuis. Echter, de concurrentie om hollen zal aanzienlijk zijn gezien het voorkomen van diverse hollenbroeders (Oranjewoud, 15 maart 2013, bijlage bij MER Rotterdamsebaan, 15 mei 2013).

Voor de check op aanwezigheid van beschermde soorten is in maart 2015 is voor de watercompensatie een eerste terreinbezoek door een deskundig ecooloog van Antea Group uitgevoerd. Een tweede bezoek gericht op de vaststelling van het daadwerkelijk gebruik van de aangetroffen boomholten door vogels (diverse soorten) en vleermuizen is begin mei uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat ter plaatse veel hollenbroedende vogels voorkomen met als gevolg een grote concurrentie om beschikbare hollen. Veel van de hollen zijn in gebruik door de vroeg in het seizoen broedende halsbandparkieten. Tijdens het vogelbroedseizoen zullen de aanwezige hollen niet geschikt zijn voor vleermuizen. Mogelijk zijn de hollen later in het jaar wel geschikt voor deze soortgroep. Nader onderzoek wordt aanbevolen om het gebruik door vleermuizen in de overwinteringsperiode vast te stellen. Indien daaruit blijkt dat boomholten fungeren als verblijfplaats zal het ontwerp van de waterpartij kunnen worden ingepast in het bestaande bomenbestand, zodanig dat de te beschermde boom / boomholten kunnen worden gespaard.

In de bomen die mogelijk gerooid worden in het kader van de waterberging zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Ook worden er geen effecten verwacht op andere zwaarder beschermde soorten.

Trekfietstracé

Er zijn al meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten (zie het onderzoek van Buro Bakker (2009/2010) dat als bijlage II bij het rapport "Trekfietstracé (A4/Vlietzone). Er wordt in het rapport wel aangegeven dat het landgoed Zeerust leefgebied is voor vleermuizen en dat het ook niet uitgesloten kan worden als leefgebied van de waterspitsmuis. In de watergangen komt de kleine modderkruiper voor. In juni 2014 heeft E.C.O. Logisch deze toets geactualiseerd. In Zeerust is een zomerverblijfplaats van de watervleermuis aangetroffen, daarnaast zijn de ruige dwergvleermuis en gewone dwergvleermuis foeragerend aangetroffen. Van oost naar west is er geen essentiële vliegroute waargenomen. In de watergang langs landgoed Zeerust is de kleine modderkruiper opnieuw aangetroffen (geen bittervoorn). Op de golfbaan, ter hoogte van het oostelijk deel van het fietstracé, is hoogstwaarschijnlijk een buizerdsnest aangetroffen (eerder vastgesteld door Buro Bakker, 2009).

Begin mei 2015 is een terreinbezoek uitgevoerd door een deskundig ecooloog van Antea Group. Van noord naar zuid is het toekomstige fietstracé doorlopen. In het noorden ligt de paardenweide. Dit gebied vormt geen leefgebied voor zwaarder beschermde soorten. Dit gebied is niet als geschikt leefgebied beschouwd voor de waterspitsmuis.

Het noordelijke deel van de golfbaan bestaat voornamelijk uit gras met langs de watergang bomen. Het fietstracé zal hier niet langs de watergang lopen maar over de golfbaan zelf. In dit deel is voor de werkzaamheden behorend bij de aanleg van de Rotterdamsebaan al een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd. Verder naar het zuiden zal het fietstracé iets afbuigen naar het westen om vervolgens weer de watergang te volgen. In dit deel staat een struweel met haagbeuk, wilg, coniferen en abeel. Ongeacht de precieze ligging van het fietstracé zal hier geen belemmering optreden voor het project

De zone langs de golfbaan is foerageergebied voor vleermuizen. Er is geen sprake van vliegroutes of essentieel foerageergebied. De aanleg van het fietspad zal niet leiden tot aantasting van het foerageergebied. Ter verifiëring van het gebruik van het gebied door vleermuizen wordt aanbevolen om in de loop van de zomer – nazomer 2015 een check uit te voeren op de aanwezige soorten en de wijze waarop het gebied door de soorten gebruikt wordt.

Aanpassingen rondom de tunnelmond

Het gebied rondom de tunnelmond houdt een verkeer- of verkeer-verblijfgebiedbestemming. De effecten zijn niet anders dan in het vigerende plan, omdat toen ook al dat hele gebied aangetast kon worden.

Wel is in dit bestemmingsplanplan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplanplan op twee plaatsen sprake een wijziging naar de bestemming verkeer-sstraat. Dit is nodig om hier fiets- en wandelverbindingen tussen het Molenvlietpark en het Trekfietstracé mogelijk te maken. Hiervoor zijn kleine delen van de vigerende bestemmingen sport en recreatie nodig. Op natuurwaarden zijn deze gebieden reeds onderzocht in het kader van de Rotterdamsebaan. Uit de ecologische onderzoeken (bureau Bakker 2009/2010 en Oranjewoud 2013) blijkt dat hier geen EHS aanwezig is. Ook zijn geen gevoelige habitats en/of soorten aangetroffen in deze specifieke gebieden. Wel zijn enkele algemene soorten aanwezig (konijn, etc.) maar deze kennen geen beschermingsregime.

5.8.2 Conclusie

De ontwikkeling van het Molenvlietpark geeft de biodiversiteit van de Vlietzone een duidelijke stimulans. Amfibieën, vissen, (broed)vogels en vleermuizen krijgen hierdoor betere mogelijkheden. Door een zorgvuldige inpassing kunnen licht negatieve effecten op deze soorten als gevolg van de calamiteitenberging voorkomen worden. Hierbij valt te denken aan bepaalde typen bomen, etc.

De aanleg van de waterpartij ten behoeve van waterberging betekent ter plaatse van dit nieuwe element dat de bosvegetatie wordt omgevormd naar natte natuur. Het boskarakter van het landgoed blijft wel gehandhaafd. Het water voegt een nieuw element toe dat aansluit bij het leefgebied van de reeds aanwezige watervogels in het landgoed en de directe omgeving. De ontwikkeling betekent daarmee een beperkte verandering binnen de EHS en zeker geen achteruitgang van de kwaliteit. Per saldo is naar verwachting sprake van een kwaliteitstoename van de ecologische waarden in het landgoed.

Het Trekfietstracé langs de golfbaan doorsnijdt overwegend grasland, maar zal daarnaast ook struweelbeplanting raken. Uit de uitgevoerde natuurtoets blijkt dat er geen zwaarder beschermde soorten voorkomen. Ook worden geen foerageerroutes/-gebieden aangetast. Dit wordt in de zomer van 2015 nogmaals gecheckt.

Ten plaatse van de te wijzigen bestemmingen recreatie en sport zijn geen gevoelige gebieden, habitats en/of soorten aangetroffen.

Uit de beschrijving van de effecten op beschermde soorten blijkt dat de Flora- en faunawet de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Een Ffwet-ontheffing kan naar verwachting verkregen worden, omdat de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar is. Ook zal een procedure tot herbegrenzing van de nog niet gerealiseerd EHS bij Zeerust niet tot problemen leiden, omdat er geen zicht was op daadwerkelijke realisatie van natuur.

5.9 Water

Bij het opstellen van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan is op hoofdlijnen reeds rekening gehouden met de wijzigingen in het watersysteem in de Vlietzone. Door Movares is in 2014 het rapport opgesteld 'Rotterdamsebaan, Voorlopig Ontwerp, Waterhuishouding: Vlietzone en Knooppunt Ypenburg' (hierna: waterhuishoudingsplan). Hierin is voor het door Movares opgestelde ontwerp van de Rotterdamsebaan beschreven welke aanpassingen nodig zijn ten behoeve van het functioneren van het watersysteem in het gebied rondom de Rotterdamsebaan.

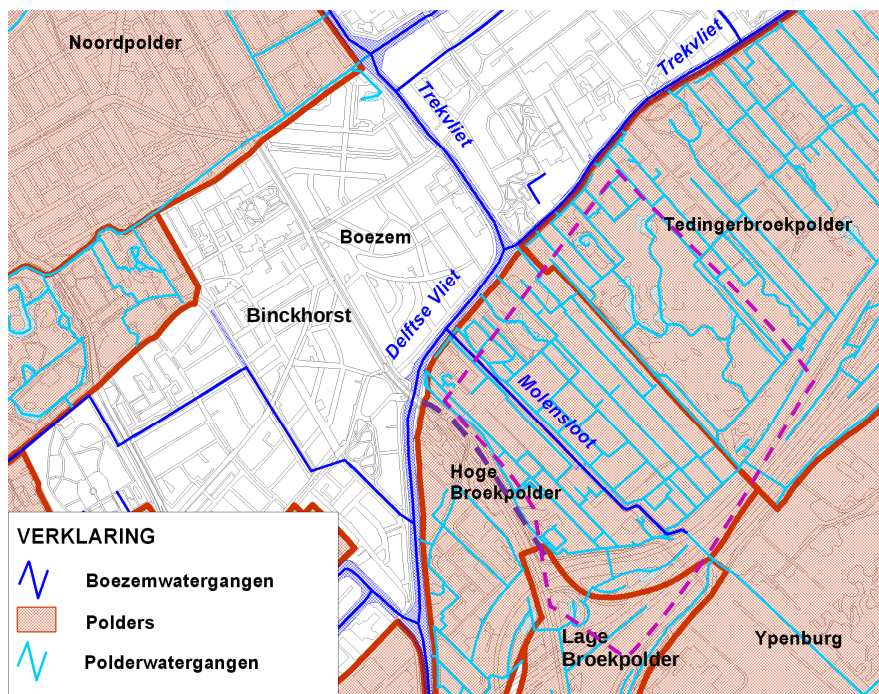
Het bergingsgebied ter plaatse van het Molenvlietpark is reeds mogelijk binnen de bestemmingen in het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Voor meer informatie hierover kan het achtergrondrapport Water bij het MER Rotterdamsebaan geraadpleegd worden. Bij dit ontwerp wordt ook rekening gehouden met de realisatie van het Molenvlietpark. Het waterhuishoudingsplan heeft met andere woorden zowel betrekking op de Rotterdamsebaan zelf als op het Molenvlietpark. Het plan van Movares van november 2014 met betrekking tot het watersysteem wijkt in sterke mate af van het herinrichtingsplan, zoals die in het Milieueffectrapport Rotterdamse Baan (15 mei 2013, gemeentes Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) en het achtergrondrapport Water (20 juli 2012, Movares) opgenomen is.

In deze paragraaf wordt de huidige situatie en de benodigde aanpassingen aan het watersysteem globaal beschreven en wordt de werking van het watersysteem getoetst.

5.9.1 Watersysteem

Huidige situatie

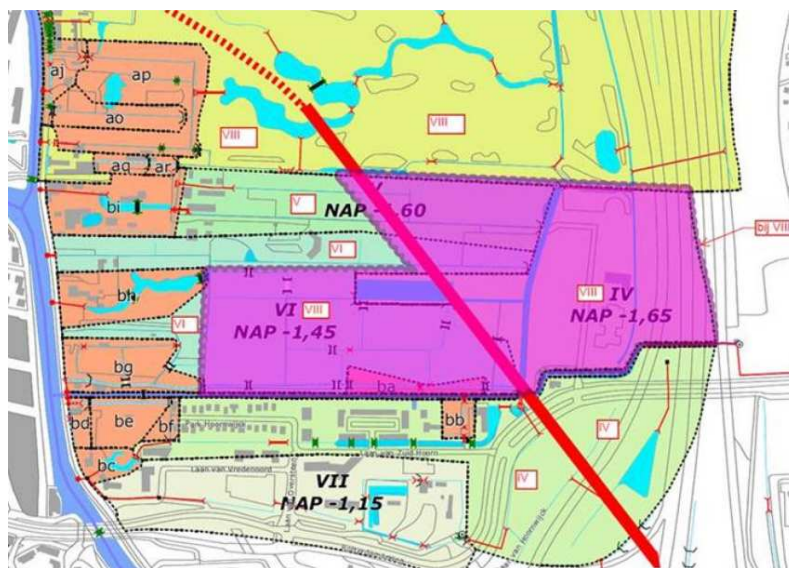
Het plangebied is gelegen in drie polders binnen het Hoogheemraadschap van Delfland, namelijk de Hoge Broekpolder, de Lage Broekpolder en de Tedingerbroekpolder. In de volgende figuur is het oppervlaktewatersysteem weergegeven. De Binckhorst en Voorburg-West, gelegen ten noorden van het projectgebied, betreft overwegend Boezemgebied en de Vlietzone is poldergebied. De Boezem wordt gevormd door een stelsel van met elkaar in open verbinding staande vaarten waarop de polders het overtollige water lozen en waaruit de polders ook van water worden voorzien. Het water uit de Boezem wordt bij Scheveningen geloosd op de Noordzee en o.a. bij Rotterdam op de Nieuwe Waterweg. De polders liggen lager dan het omliggende Boezemwater. Het gewenste waterpeil wordt hier door middel van gemalen ingesteld.



Oppervlaktewatersysteem, paarse stippellijn is scheiding peilbesluiten Hoge Broekpolder en Tedingebroekpolder, roze stippellijn is projectgebied.

Aanpassingen watersysteem

Door de tunnel en verdiepte ligging van de Rotterdamsebaan wordt een aantal peilgebieden doorsneden. Om een werkend watersysteem te creëren is een aantal maatregelen voorgesteld. De belangrijkste hiervan is het samenvoegen van een aantal peilgebieden in de Hoge Broekpolder met peilgebied VIII in de Tedingebroekpolder, zoals is weergegeven in de volgende figuur.



Gebieden met peilwijziging (Movares, 2014), roze gebied wordt samengevoegd met peilgebied VIII in de Tedingebroekpolder

Deze peilverlaging wordt door het Hoogheemraadschap toegestaan als dit binnen het beleid mogelijk is én de initiatiefnemer aan kan tonen dat er geen schade optreedt in het omliggende gebied.

Zetting

De verlaging van het oppervlaktewaterpeil zal bodemzetting tot gevolg hebben. De zetting is afhankelijk van de grootte van de peilverlaging en de bodemopbouw ter plaatse. Uit berekeningen volgt dat de zetting tussen 0,02 en 0,06 meter zal liggen. De bestaande bebouwing is op palen gefundeerd en wordt dus niet beïnvloed door de zetting. Bij toekomstige inrichting (aanleg Rotterdamsebaan, Molenvlietpark) dient rekening te worden gehouden met de maaiveldaling.

Compensatie verharding

Om de peilwijziging mogelijk te maken wordt conform het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland ten minste net zoveel nieuw water gegraven als dat er water gedempt wordt. Daarnaast wordt er zorg voor gedragen dat het watersysteem goed blijft functioneren, waarbij zowel de waterberging als de afwatering gewaarborgd is. Ook worden de watergangen, waar een peilverlaging plaats vindt, verdiept zodat deze voldoende waterdiepte hebben om aan de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland te voldoen. In alle (tijdelijke) fases van de bouw van de tunnel en de inrichting van het gebied dient er voldoende berging in het gebied aanwezig te zijn. Dit geldt zowel voor de reguliere situatie als de situatie, waarbij het bergingsgebied in werking is.

In overleg met het Hoogheemraadschap wordt de vereiste compensatie als gevolg van de toename van de verharding tijdens de aanlegfases en de vereiste compensatie als het bergingsgebied in werking is, bepaald.

Polders

Uit de berekening van de watercompensatie, zoals aangegeven in het rapport 'Rotterdamsebaan, Voorlopig Ontwerp, Waterhuishouding: Vlietzone en Knooppunt Ypenburg' (november 2014, Movares) blijkt dat er in de uiteindelijke situatie voldoende water in de peilgebieden aanwezig is om de dempingen en toename van verharding van de polders te compenseren.

Boezem

Om de demping van het deel van de Kantsjesmolensloot tussen de Rotterdamsebaan en de A4 te compenseren, dient ca. 5.250 m² nieuw boezemwater te worden gerealiseerd. Dit gebeurt deels door een parallelle tak (vispaaiplaats) ter hoogte van het Molenvlietpark en deels door een paralleltak ten behoeve van wateraanvoer.

Tijdelijke situatie

De aannemer van de Rotterdamsebaan dient ervoor te zorgen dat tijdens de aanlegfase er altijd voldoende waterberging dient te zijn in de verschillende fases van de bouw en inrichting van het gebied om de op dat moment aanwezige verharding en eventuele dempingen te compenseren. Tevens dient het watersysteem te allen tijde te functioneren (aan- en afvoer van water, geen doodlopende sloten). Dit dient de aannemer middels watervergunningen voor de tijdelijke situaties te garanderen.

5.9.2 *Bergingsgebied*

Om berging vanuit de boezem in het gebied mogelijk te maken wordt het landschapspark Molenvlietpark omringd door waterkeringen. De watergangen in dit gebied zijn verbonden met duikers, zodat er in de normale situatie doorstroming en afvoer plaats vindt. Bij inzet van het bergingsgebied worden de duikers afgesloten.

In geval van hoge piekwaterstanden in de boezem (Vliet) kan het bergingsgebied worden ingezet. Het bergingsgebied wordt afgesloten van de polder en de aflaat vanaf de Vliet wordt open gezet. Het water stroomt dan vanaf de Vliet, via de Kansjesmolensloot en de nieuwe watergang op het landgoed parallel aan de Molensloot, naar het park en zal daar gaan stijgen naar het niveau van het boezemwater. De afvoer van het polderwater in de landgoederenstrook gaat dan tijdelijk om het bergingsgebied heen naar de Tedingerbroekpolder. De inzet van het bergingsgebied zal de piekwaterstand op de Vliet beperken. Als de inzet van de berging niet meer nodig is, wordt het water met een mobiele pomp naar de boezem teruggepompt tot het normale polderpeil.

5.9.3 *Waterkeringen*

In het waterhuishoudingsplan is aangegeven welke aanpassingen aan de polder- en boezemkades nodig zijn. In deze paragraaf zijn de aanpassingen op hoofdlijnen opgesomd.

De boortunnel / verdiepte ligging doorkruist de polderkade tussen de Tedingerbroekpolder en de Hoge Broekpolder en de boezemkade. In het ontwerp is daarom een kantelkade voorzien die aansluit op de wanden van de toerit Vlietzone met een hoogte op NAP + 0,25 m. Ook de wanden van de toerit krijgen een hoogte van NAP+ 0,25 m. Deze moeten voorkomen dat de achterliggende polders overstromen als de boezemkade doorbreekt (compartimenteringskade). De polderkade wordt ter plaatse van de kruising voorzien van een kwelscherm.

Het boezemwater tussen de Rotterdamsebaan en de A4 wordt vervangen door een persleiding. De boezemkade in dit deel kan vervallen. Ter hoogte van het Molenvlietpark wordt een parallelle tak (vispaaiplaats) aangelegd en een parallelle tak voor de aanvoer van water. Hierlangs komen ook boezemkades.

De polderkade ten oosten van Drievliet wordt op korte termijn uit de Legger Waterkeringen gehaald en is daarom niet in het bestemmingsplan opgenomen. De polderkade bij de Lage Broekpolder ligt verholten onder het talud van de snelweg en zal administratief worden verlegd. Rondom het nieuwe bergingsgebied en rondom de nieuwe waterpartij op landgoed Vredenoord komt een waterkering te liggen. Deze worden in de Legger Regionale Waterkeringen van het Hoogheemraadschap van Delfland opgenomen.

5.9.4 *Riolering*

Voor de afvoer van neerslag uit de tunnel wordt een nieuw rioolnetwerk aangelegd, omdat het huidige stelsel onvoldoende extra capaciteit heeft. De 'first flush' vanuit de tunnel wordt afgevoerd naar het afvalwaterriool. Daarna wordt de afvoer uit de tunnel naar het oppervlaktewater in peilgebied VIII afgevoerd via bodem- of bermpassage. In het geval van een calamiteit in de tunnel is een apart afvoerprotocol opgesteld om te voorkomen dat gelekke olie via het afvalwaterriool afgevoerd wordt of in het oppervlaktewater terecht komt. Bij de aanleg van de tunnel moeten aanwezige rioolleidingen in de omgeving van de tunnel verlegd worden.

5.9.5 Toetsing effecten

Als gevolg van de realisatie van de Rotterdamsebaan wordt op het gebied van water een aantal ingrepen voorzien. De realisatie van het Molenvlietpark biedt de mogelijkheid watercompensatie vanuit de plannen voor de Rotterdamsebaan te realiseren. Dit is in de betreffende bestemmingen wederom mogelijk gemaakt.

Compensatie verharding

Bij het ontwerp van het watersysteem is er rekening mee gehouden dat er minstens net zoveel water gegraven wordt als dat er gedempt wordt. Hierbij is er ook rekening gehouden dat het water in hetzelfde peilgebied gecompenseerd wordt. Daarnaast is er rekening gehouden met compensatie van de toename van verharding als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan. Hierdoor is er geen negatief effect op het plangebied en de omgeving. De nieuwe inrichting van het watersysteem en de watercompensatie is in detail beschreven in het rapport 'Rotterdamsebaan, Voorlopig Ontwerp, waterhuishouding: Vlietzone en Knooppunt Ypenburg' (meeste recente versie 6.6 november 2014, wordt momenteel geactualiseerd). Dit betekent dat alle gronden die nu verhard worden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (bijvoorbeeld kleine wijzigingen van bestemming bij de tunnelmond) worden gecompenseerd.

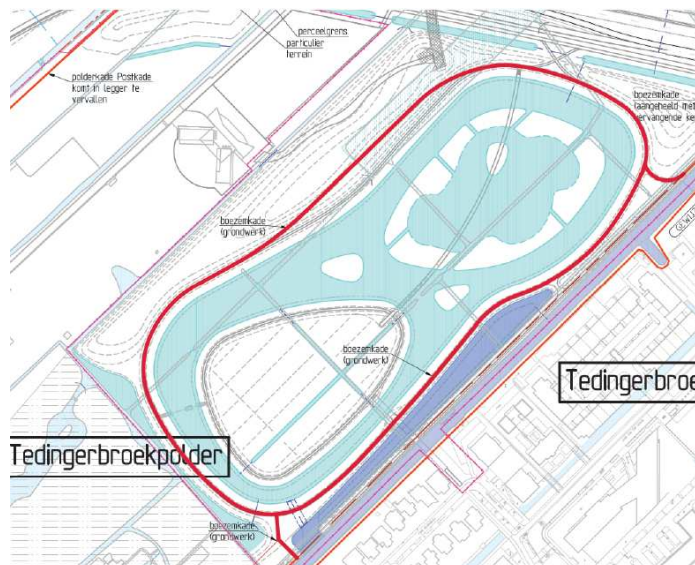
Bergingsgebied

Het bergingsgebied wordt ingericht zodat het kan worden afgesloten van de rest van het watersysteem door twee afsluitbare duikers. In het gebied kan tijdelijk 60.000 m³ water worden geborgen, ter ontlasting van de boezem tijdens piekafvoeren. De rest van het watersysteem dient te kunnen blijven functioneren tijdens de inzet. Daardoor heeft het bergingsgebied geen effect op het omliggende watersysteem. Na inzet wordt het water terug naar de boezem gepompt.

De berging dient om in geval van calamiteiten het peil van de boezem (NAP +0,43) te verlagen, zodat overstromingsgevaar voorkomen wordt. De waterkering rond het bergingsgebied komt op NAP +0,20. Het bergingsgebied beslaat het deel open water (circa 31.000 m²), de rieteilanden (circa 5.500 m²) en de weide (circa 13.250 m²), zoals ingetekend in het Voorlopig Ontwerp Molenvlietpark.

Het open water en de rieteilanden hebben een peilhoogte van NAP -1,77, daar kan dus circa 48.900 m³ water geborgen worden. De weide heeft een maaiveldhoogte van circa NAP -1,45, daar kan circa 13.500 m³ water geborgen worden. Te samen is de capaciteit van het bergingsgebied circa 62.400 m³.

Op onderstaande tekening zijn de waterkeringen (rode lijn) indicatief weergegeven. Deze waterkeringen worden eerst in de Legger Regionale Wateringen door het Hoogheemraadschap van Delfland vastgelegd. Daarna worden deze in dit bestemmingsplan opgenomen. Hiertoe is reeds een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid opgenomen.



Indicatieve situering waterkering Molenvlietpark

Waterkeringen

Door de wijzigingen in het watersysteem bij de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt een deel van de polderkade tussen de Tedingerbroekpolder en de Hoge Broekpolder overbodig. Deze komt in de legger te vervallen.

Een deel van de Kansjesmolensloot wordt gedempt en vervangen door een persleiding. Hierdoor wordt de boezemkade aan het einde van de Kansjesmolensloot verplaatst naar het nieuwe einde van de Kansjesmolensloot. Bij de Lage Broekpolder wordt de ligging van de waterkering administratief aangepast. Deze wijzigingen hebben geen negatieve gevolgen.

Riolering

De riolering wordt zodanig aangepast dat er zowel kwantitatief als kwalitatief geen effect op de omgeving is.

5.9.6 Conclusie

Vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan en gelet op de nodige waterhuishoudkundige wijzigingen in het betreffende gebied is het Hoogheemraadschap van Delfland (HHD) nauw betrokken bij de inpassing. In het kader van het verrichte aanvullende 'Onderzoek inpassing Vlietzone' heeft het HHD de sterke wens uitgesproken om hierbij de mogelijkheid van de aanleg van een bergingsgebied en vispaaiplaats te betrekken en daarmee de kansen te benutten voor de realisatie van een kwantitatief en kwalitatief toekomstbestendig watersysteem.

Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan zijn grootschalige wijzigingen in het watersysteem van de Hoge Broekpolder, de Lage Broekpolder en de Tedingerbroekpolder noodzakelijk. Uitgangspunt hierbij is dat de waterhuishouding op alle aspecten minimaal even goed blijft functioneren. Peilwijzigingen, nodig om voldoende compenserend water te kunnen realiseren, zijn mogelijk indien aangetoond wordt dat dit geen nadelig effect heeft op de omgeving. De herinrichting van het gebied wordt bovendien benut om de waterhuishouding op twee punten te

verbeteren: een bergingsgebied dat de boezem ontlast en een vispaaiplaats die bijdraagt aan de verbetering van de waterkwaliteit.

5.10 Bodem

Voor de Rotterdamsebaan zijn historische bodemonderzoeken uitgevoerd. Met dit onderzoek is tevens inzicht verkregen in de bodemkwaliteit in het gehele plangebied. Voor meer informatie hierover kan het achtergrondrapport Bodem bij het MER Rotterdamsebaan geraadpleegd worden. De belangrijkste informatie wordt hier samengevat weergegeven.

Vlietzone

In de Vlietzone komen plaatselijk mogelijk lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK voor, maar deze vallen onder de verhoogde achtergrondwaarden die in het Bodemkwaliteitskaart van Den Haag wordt gehanteerd. Dit gebied, waarbinnen het projectgebied is gelegen, wordt dan ook als onverdacht bestempeld. Voor de veranderingen in de Vlietzone en de waterberging wordt hierbij dus voldaan aan de eisen ten aanzien van bodemkwaliteit.

Indoorhal Drievliet

De bodemkwaliteit ter plaatse van de indoorhal is reeds in de omgevingsvergunning beschreven. Hieruit bleek dat een indoorhal in het kader van het aspect bodem geen gevoelige bestemming is. De bodemkwaliteit is voor de functie als indoorhal is minder van belang dan bijvoorbeeld bij een woning. Op basis de nu beschikbare informatie kan gesteld worden dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van de hal.

Trekfietstracé

In januari 2009 is door de gemeente Den Haag o.a. de bodem onderzocht middels een 'historisch onderzoek' voor het gehele nieuwe fietstracé. Ten aanzien van de verwachte bodemkwaliteit is de locatie op basis van de verkregen informatie beoordeeld als een onverdachte locatie.

Bij de aanleg van het Molenvlietpark, de waterberging, het Trekfietstracé en de andere ontwikkelingen binnen het plangebied zal enig grondverzet plaats vinden. Uiteraard is de kwaliteit van de bodem van belang in de realisatiefase als men met de grond moeten werken. De veiligheid moet gewaarborgd zijn en eventueel af te voeren grond moet via de daarvoor voorgeschreven richtlijnen worden afgevoerd. In overleg met de Omgevingsdienst Haaglanden zal bekeken worden of de beschikbare gegevens kunnen dienen als basis voor een projectspecifieke bodemanalyses of dat er voorafgaand aan de werkzaamheden nog specifiek bodemonderzoek moet worden uitgevoerd.

Rondom de tunnelmond

Ter plaatse van de te veranderen bestemmingen rondom de tunnelmond (van recreatie en sport naar verkeer-sstraat) komen plaatselijk mogelijk lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK voor, maar deze vallen onder de verhoogde achtergrondwaarden die in de Bodemkwaliteitskaart van Den Haag wordt gehanteerd. Dit gebied, waarbinnen het projectgebied is gelegen, wordt dan ook als onverdacht bestempeld. Hier wordt dus aan de eisen ten aanzien van bodemkwaliteit voldaan.

Conclusie

Het gebied, waarbinnen het projectgebied is gelegen, wordt als onverdacht bestempeld. Mogelijk dat er plaatselijk wel verontreinigingen tot boven de (verhoogde) achtergrondwaarden worden aangetroffen. Eventueel af te voeren grond moet via de daarvoor voorgeschreven richtlijnen worden afgevoerd.

5.11 Archeologie

De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer heeft op basis van het Selectiebesluit Archeologie voor het bestemmingsplan Rotterdamsebaan onderzocht wat de effecten van de projectontwikkeling zijn en of archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Hieruit blijkt dat voor delen van het projectgebied nader archeologisch onderzoek nodig is. Voor meer informatie hierover kan het achtergrondrapport Archeologie bij het MER Rotterdamsebaan geraadpleegd worden.

Als vervolg hierop zijn voorbereidingen getroffen om het nadere archeologische onderzoek (in de vorm van proefsleuven) uit te voeren. Voor de realisatie van het Molenvlietpark zal namelijk grootschalig bodemverzet noodzakelijk zijn. De afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag coördineert dit onderzoek. Inmiddels is het archeologische veldwerk langs het Molenslootpad (fase 1a) afgerond en is dit terrein beschikbaar voor verdere doeleinden, er zijn geen archeologische waarden aangetroffen.

Uitkomsten uit de nadere onderzoeken worden verwerkt in de verdere uitwerking van het ontwerp. Daarnaast zal de afdeling Archeologie betrokken blijven bij de verdere planuitwerking van het Molenvlietpark, opdat de belangen van de archeologische monumentenzorg zo goed mogelijk worden ingebed in de projectontwikkeling.

In het bestemmingsplan blijven de gronden waar een dubbelbestemming Archeologie op van toepassing is, gehandhaafd. Ook zal een dubbelbestemming worden toegekend bij de relevante gronden die nodig zijn voor het Trekfietstracé.

5.12 Kabels en leidingen

De grote kabels en leidingen van TenneT en Gasunie worden bij de aanleg van de Rotterdamsebaan verlegd. De leiding van TenneT wordt diep onder de tunnel doorgeboord. Voor de planologisch relevante leidingen is in dit bestemmingsplan een beschermingsregime opgenomen.

6 Juridische planbeschrijving

6.1 Keuze en verantwoording van bestemmingen

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de verbeelding en de regels.

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

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
<i>Verordening Provincie</i>	
De Provinciale Structuurvisie en de provinciale "Verordening Ruimte" zet in op een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk, goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur.	Buiten de aanleg van het Molenvlietpark maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het plan houdt rekening met de landgoederen en landgoederenbiotopen en de ligging van de EHS.
<i>Verkeer</i>	
De Haagse Nota Mobiliteit hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen: buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfs- en woonstraten). Verblijfsgebied ten slotte is openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie.	De bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg is gericht op de hoofdverkeerswegen: betreffen gedeelten van de A4, knooppunt Ypenburg, de Rotterdamsebaan en de Laan van Hoornwijck. De bestemming Verkeer-Straat ziet op alle straten in het plangebied: de Westvlietweg, de Laan van 's- Gravenmade en de Jan Thijssenweg. Alle straten in het plangebied die niet als hoofdverkeersweg of straat kunnen worden geclassificeerd, vallen onder de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied.
De nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" gaat mede in op het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte.	In het plangebied wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein met een parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke normen verwoord in de Nota Parkeernormen Den Haag.
Parkeren Drievliet	Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan wordt een deel van het parkeerterrein van Drievliet gecompenseerd aan de oostzijde van de Rotterdamsebaan. Een nieuwe weg vanaf het parkeerterrein zorgt voor de ontsluiting van Drievliet.

Groen	
Inzet is de Stedelijke Groen Hoofdstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken.	Bestaande en toekomstige groengebieden zijn als zodanig bestemd.
Cultureel erfgoed	
De Wet op de Archeologische Monumentenzorg legt de verplichting op om in nieuwe bestemmingsplannen en bij wijziging van bestaande bestemmingsplannen met de archeologische waarden rekening te houden. Bestemmingsplannen moeten een juridische regeling bevatten die voldoende bescherming biedt tegen werkzaamheden die tot een verstoring van het bodemarchief zouden kunnen leiden.	De archeologisch waardevolle gebieden zijn geïnventariseerd (zie paragraaf 5.1.1). De archeologische waarden worden in dit bestemmingsplan beschermd: de dubbelbestemming Waarde - Archeologie is gericht op behoud en bescherming van deze waarden. Voor bouwwerkzaamheden die de grond roeren zijn aanvullende bouwregels gesteld; voor werkzaamheden geen bouwwerken zijnde, die de grond roeren is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, verplicht gesteld.

Een belangrijk onderdeel van Wet ruimtelijke ordening (Wro) vormt de digitaliseringsverplichting. De Wro bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar moet zijn. De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan.

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

6.2 Toelichting op de regels

De regels zijn als volgt ingedeeld:

1. Inleidende regels

De inleidende regels (artikel 1 en 2) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.

2. Bestemmingsregels

De bestemmingsregels (artikel 3 tot en met 19) bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.

3. Algemene regels

De algemene regels (artikel 20 tot en met 26) bevatten voor alle bestemmingen geldende regels: antidubbelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene aanduidingsregels, algemene wijzigingsregels en algemene procedureregels.

4. Slot en overgangsregels

Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in artikel 27, de slotregel in artikel 28.

6.2.1 Inleidende regels

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

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

6.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Cultuur en Ontspanning

Deze bestemming is toegepast op voor het attractiepark en de bestaande horeca (chinees-indisch restaurant "De Chinese Muur"). De ontwikkeling van de indoorhal is op dit terrein mogelijk gemaakt met een aanduiding conform de verleende omgevingsvergunning. Voor het overige is de juridische situatie opgenomen uit het bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

Omdat in de indoorhal een horecafunctie wordt voorzien is in dit bestemmingsplan bepaald dat binnen het attractiepark Drievliet twee zelfstandige horecavestigingen mogelijk zijn in de categorie middelzwaar. Voor de overige gronden binnen deze bestemming is, met uitzondering van de gronden met de functieaanduiding 'horeca', horeca in de categorie licht van de Staat van horeca-categorieën toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit.

Er is een bouwregeling opgenomen voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 4 Groen - Landgoed

Vredenburg is ondergebracht binnen deze bestemming. De in de beheersverordening Vlietzone opgenomen regeling voor deze gronden is in dit bestemmingsplan overgenomen. Dat betekent dat de gronden bestemd zijn voor het behoud, herstel en ontwikkeling van cultuur-historische, ecologische waarden en landschappelijke waarden, groenvoorzieningen, water en plantsoenen.

De gronden mogen voor niet meer dan 2% worden bebouwd.

Artikel 5 Groen - Park

Deze gronden zijn bestemd voor de ontwikkeling van het Molenvlietpark. De toelaatbare functies richten zich op het behoud, herstel en de ontwikkeling van ecologische waarden en

landschappelijke waarden, groenvoorzieningen, plantsoenen, water, speelvoorzieningen en daarmee samenhangende extensieve recreatieve functies.

Binnen deze bestemming is het bouwen van gebouwen niet toegestaan. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van deze regeling voor het realiseren van een paviljoen met de vestiging van een horeca-inrichting.

Omdat de exacte ligging van de waterkeringen met bijbehorende beschermingszones rondom het bergingsgebied in het Molenvlietpark nog niet in de waterlegger zijn vastgelegd is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen om de waterkering te bestemmen (middels een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid) alvorens het bergingsgebied te realiseren.

Artikel 6 Recreatie

Deze gronden zijn bestemd voor (intensieve) recreatieve doeleinden, sportdoeleinden, beleving van het voor agrarisch medegebruik bestemd weidelandschap, groenvoorzieningen, landschapsbeheer en –bouw en natuurbeheer en –bouw en water. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Artikel 7 Sport

De manege valt onder de bestemming Sport, zoals dat ook in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan is vastgelegd. Binnen deze bestemming zijn naast de manege de gronden bestemd voor sportvoorzieningen, sportvelden extensieve dagrecreatie en groen. Op de gronden mogen alleen ten behoeve van de manege gebouwen worden gebouwd. De bouwregels zijn conform de bestaande planologische mogelijkheden in het bestemmingsplan opgenomen.

Artikel 8 Verkeer - Hoofdverkeersweg

Aan de Rotterdamsebaan en de hoofdverkeerswegen die zich in het plangebied bevinden is de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg toegekend. Dit betreffen gedeelten van de A4, knooppunt Ypenburg, de Rotterdamsebaan en de Laan van Hoornwijck. De betreffende gronden zijn bestemd voor (autosnel)wegen en wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad, openbaar vervoerstroken en bijbehorende voorzieningen, parkeerplaatsen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen, overkluizingen, water, waterberging, waterhuishouding, duikers en gemalen.

Ter plaatse van de (specifieke) functieaanduidingen:

"tunnel" (tu) is een twee keer tweestrooks verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;

"specifieke vorm van verkeer-viaduct" (sv-vi) is een viaduct toegestaan;

"specifieke vorm van verkeer-tunnelbak" (sv-tb) is een twee keer tweestrooks niet overdekte verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

"specifieke vorm van verkeer-dienstgebouw (sv-dienstgebouw) is een dienstgebouw toegestaan;

"brug" (br) is een brug toegestaan, met een minimale doorgangshoogte van 5 meter;

Op de gronden zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, verkeerslichten, verkeersregelingsinstallaties, lichtmasten en verkeersborden, ten dienste van de bestemming toegestaan. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zijn ten behoeve van de bestemming toegangspoorten, ontluichtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare gebouwen toegestaan. Ter plaatse van de specifieke functie aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstgebouw" (sv-dg) mag een dienstgebouw worden opgericht tot 6 meter boven NAP.

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.

Artikel 9 Verkeer - Straat (V-STT)

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

Net als bij Verkeer – Hoofdontsluitingsweg is op de gronden een aantal (specifieke) functieaanduidingen opgenomen. Ter plaatse van de (specifieke) functieaanduidingen: "tunnel" (tu) is een twee keer tweestrooks verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde; "specifieke vorm van verkeer-dienstgebouw (sv-dienstgebouw) is een dienstgebouw toegestaan; "brug" (br) is een brug toegestaan, met een minimale doorgangshoogte van 5 meter;

Op de gronden zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, verkeerslichten, verkeersregelingsinstallaties, lichtmasten en verkeersborden, ten dienste van de bestemming toegestaan. Ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) zijn ten behoeve van de bestemming toegangspoorten, ontluchtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare gebouwen toegestaan. Ter plaatse van de specifieke functie aanduiding "specifieke vorm van verkeer-dienstgebouw" (sv-dg) mag een dienstgebouw worden opgericht tot 6 meter boven NAP.

Artikel 10 Verkeer - Verblijfsgebied (V-VB)

Deze gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, werkterreinen en bijbehorende voorzieningen ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan, kabels en leidingen. Ter plaatse van de functie aanduiding "parkeren" (p) is de parkeervoorziening voor maximaal 1.000 parkeerplaatsen toegestaan ten behoeve van de bezoekers aan het attractiepark de Drievliet.

Het trekfietstracé is binnen deze bestemming met een specifieke functieaanduiding opgenomen.

Op de gronden mogen slechts ten behoeve van het werkterrein gebouwen worden gebouwd. Voor de overige functies zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan zoals verkeersgeleiders, verkeerslichten, verkeersregelingsinstallaties, lichtmasten en verkeersborden.

Op de gronden van het werkterrein bij de tunnelmond is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming van de gronden te wijzigen naar Sport. Met deze wijziging wordt het mogelijk de gronden, nadat het werkterrein niet langer nodig is, om te zetten in een groenzone. Deze wijzigingsbevoegdheid is ook in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan reeds aan de gronden gegeven.

Artikel 11 Verkeer - Verblijfsstraat (V-VS)

Deze gronden zijn bestemd voor voet- en fietspaden, wegen en parkeervoorzieningen. Het betreft het Molenslootpad.

Artikel 12 Water

De hoofdwatergangen en de compensatie boezemwater binnen het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen. Deze hebben naast de functies, vaarweg, water, waterberging, waterkering ook aanlegsteiger, oever, steiger, waterwegen ten behoeve van verkeer over water gekregen inclusief voorzieningen ten behoeve van de bestemming, zoals oeverbeschoeiingen, remmingswerken, dukdalven, stuwdammen, duikers en inlaatwerken.

Omdat de exacte ligging van de waterkeringen met bijbehorende beschermingszones rondom het nieuwe boezemwater nog niet in de waterlegger zijn vastgelegd is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen om de waterkering te bestemmen (middels een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid) alvorens het nieuwe boezemwater op het landgoed te realiseren.

Artikel 13 Leiding - Gas

Deze voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse gasleiding. Binnen de zakelijke rechtstrook zijn regels gesteld aan het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een afwijkingsregeling en een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 14 Leiding - Hoogspanning

Deze voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse hoogspanningsleiding van Tennet. Binnen de zakelijke rechtstrook van 5 meter (weergegeven op de digitale verbeelding) zijn regels gesteld aan het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een afwijkingsregeling en een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 15 Leiding - Water

Deze voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse waterleiding. Binnen de zakelijke rechtstrook zijn regels gesteld aan het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een afwijkingsregeling en een regeling voor omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 16 Waarde - Archeologie

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 17 Waarde - Ecologie

Deze dubbelbestemming is toegekend aan die gronden die binnen de Ecologische Hoofdstructuur en/of Stedelijke Groene Hoofdstructuur vallen. Daar voor deze gronden tevens de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' geldt, wordt de instandhouding van de Ecologische Hoofdstructuur en/of Stedelijke Groene Hoofdstructuur bevorderd terwijl tegelijkertijd ook de bouwregels van de onderliggende bestemming blijven gelden.

Artikel 18 Waterstaat – Waterberging

De voor Waterstaat - Waterberging aangewezen gronden zijn primair bestemd voor waterberging in geval van calamiteit, met de daarbij behorende voorzieningen en waterkeringen. Secundair zijn deze gronden bestemd voor de doeleinden die daarnaast op de verbeelding zijn aangegeven.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

Artikel 19 Waterstaat - Waterkering

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de waterkering, met de daarbij behorende voorzieningen. Secundair zijn deze gronden bestemd voor de doeleinden die daarnaast op de verbeelding zijn aangegeven.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op basis van de huidige wetgeving en de feitelijke situatie.

6.2.3 Algemene Regels

Artikel 20 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 21 Algemene bouwregels

De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats wordt hierin nu ook algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Verder is algemeen voorgeschreven dat de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen met uitzondering van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of gebouwen in een rijksbeschermd stadsgezicht. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels.

Artikel 22 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan. Er is expliciet aangegeven dat onder zulk gebruik ook wordt begrepen het gebruik als opslagplaats voor voorwerpen, stoffen en materialen die niet meer bruikbaar zijn of niet meer worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld en het gebruik als sekswinkel, seksinrichting, kamerverhuurbedrijf, paddoshop, belwinkel of

garagebedrijf: functies die voorheen in de Leefmilieuverordening werden verboden of althans gereguleerd.

Afwijken van de algemene gebruiksregels, ook het afwijken voor het meest doelmatige gebruik, wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels.

Artikel 23 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. De nieuwe indoorhal voor Drievliet is hiervan uitgezonderd. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval. Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

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

Artikel 24 Algemene aanduidingsregels

In afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming, zijn op of in de gronden ter plaatse van de aanduiding 'verkeerstunnel - beschermingszone 1' en aanduiding 'verkeerstunnel - beschermingszone 2' aanvullende voorwaarden van toepassing. Deze regeling heeft tot doel het beschermen van de tunnel. In de hierin opgenomen regeling voor een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden worden bij diverse activiteiten zoals heien, funderen op palen en op staal voorwaarden gesteld. Vergunning kan pas worden verleend nadat vooraf de beheerder van de tunnel is gehoord. In bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen zijn de gebruiksbeperkingen weergegeven. Verder is er een regeling opgenomen voor een straalpad (vrijwaringszone - straalpad) en bescherming van een waterlichaam (waterstaat - beschermingszone).

Tevens is in dit artikel de regeling opgenomen van de wijzigingsbevoegdheid om het werkterrein bij de tunnelmond te wijzigen naar de bestemming Sport (wro-zone – wijzigingsgebied) en een deel van het werkterrein naar de bestemming Recreatie (wro-zone – wijzigingsgebied 2).

Artikel 25 Algemene wijzigingsregels

Binnen dit artikel is een aantal wijzigingsbevoegdheden voor het verschuiven van bestemmingsgrenzen, vergroten van bouwhoogte of bouwlagen opgenomen.

Tevens is een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen (het laten vervallen) van de Waarde - Archeologie op de digitale verbeelding en het beperkt wijzigen van de ligging van de bestemming Leiding - Water.

En tot slot een wijzigingsbevoegdheid om de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering alsmede de aanduiding waterstaat - beschermingszone te verplaatsen dan wel toe te voegen ten behoeve van het optimaliseren van de waterhuishoudkundige situatie. Deze wijzigingsbevoegdheid is onder andere aan de voorwaardelijke verplichting gekoppeld die in de bestemmingen Water en Groen – Park zijn opgenomen om waterkering te kunnen bestemmen wanneer deze in de legger zijn vastgelegd.

Artikel 26 Algemene procedureregels

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

6.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 27 Overgangsrecht

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

Artikel 28 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Molenvlietpark e.o.'

7 Economische uitvoerbaarheid

Molenvlietpark

Tussen de voorgenomen aanleg van het Molenvlietpark en de Rotterdamsebaan bestaat een financiële relatie. Met Drievliet is een samenwerkingsovereenkomst gesloten om de gronden voor de aanleg van de Rotterdamsebaan beschikbaar te krijgen. Onderdeel van deze samenwerkingsovereenkomst is de mogelijkheid een indoorhal te realiseren. Als gevolg hiervan moet een goede inpassing van die indoorhal plaatsvinden, een brug over de Rotterdamsebaan en een nieuw parkeerterrein voor Drievliet worden aangelegd. Deze investeringen beperken voor de gemeente de verwervingskosten van Drievliet aanzienlijk. Het daarmee verworven voordeel (€ 9.000.000,-) kan daarom, ten laste van het beschikbare verwervingsbudget Rotterdamsebaan (post Vastgoedkosten Onvoorzien), voor het Molenvlietpark worden ingezet. Tevens voorziet het park in de aanleg van watercompensatie - een eis van het HHD vanwege de toename van verharding in het gebied als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan. Ook deze voor de aanleg van de Rotterdamsebaan noodzakelijk te maken bouwkosten (€ 8.000.000,-) worden daarom aan het park toegerekend. In de kostenraming die deel uitmaakt van het uitvoeringsbesluit Rotterdamsebaan (RIS 259498), door de raad vastgesteld op 27 juni 2013 en waarvoor een uitvoeringskrediet beschikbaar is gesteld, is reeds met deze kosten rekening gehouden of is hiervoor een voorziening getroffen.

Drievliet

Tussen familiepark Drievliet en de gemeente Den Haag is een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hiermee is het kostenverhaal van de grondexploitatie 'anderszins verzekerd' en is er geen exploitatieplan vastgesteld. Overigens is de uitvoerbaarheid van het plan voor de indoorhal reeds vastgesteld bij het verlenen van de omgevingsvergunning hiervoor.

Waterberging en vispaaiplaats

Op 25 september 2014 de Verenigde Vergadering van het HHD op basis van het voorliggende Voorlopig Ontwerp ingestemd met het investeringsplan om het Molenvlietpark en de directe omgeving ervan geschikt te maken als waterberging en vispaaiplaats. Daarbij draagt het HHD alle kosten die met de aanleg van de waterberging en de vispaaiplaats zijn gemoeid. De afspraken zijn nader uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst tussen het HHD en de gemeente.

Trekfietstracé

De kosten voor het fietspad zijn grof geraamd op € 1,5 mln. Het project wordt gefinancierd door de Provincie Zuid Holland (Uitvoeringsprogramma Fiets) voor ruim € 1 mln. De resterende kosten worden 50/50 verdeeld tussen Stadsgewest Haaglanden en de Gemeente Den Haag (dus ieder ca. €0,25 mln). Binnen de gemeente valt de dekking van dit geld onder de begrotingspost: Meerjarenprogramma fiets".

8 Overleg en inspraak

8.1 Wat vooraf ging

Rond de planvorming voor het tracé van de Rotterdamsebaan is een intensief communicatietraject doorlopen. Daarbij is ook de doorsnijding van het tracé in de Vlietzone nadrukkelijk onder de aandacht geweest. Om te voorkomen dat de Vlietzone een versnipperd, introvert gebied met een grote verscheidenheid aan functies zou worden is in samenwerking met Landgoed Vredenoord, het Hoogheemraadschap Delfland en diverse belangenorganisaties gewerkt aan een andere invulling van de Vlietzone. Bij deze andere invulling van de Vlietzone zijn naast een betere inpassing van de Rotterdamsebaan ook andere opgaven in het gebied meegenomen, zoals het bestendigen van de cultuurhistorische waarden, vergroten van de ecologische waarden, invulling geven aan watercompensatie, de ontwikkeling van familiepark Drievliet en de wens om de toegankelijkheid van het gebied te vergroten voor voetgangers en fietsers. Deze combinatie van opgaven heeft geleid tot integrale visie zoals weergegeven in het 'Gebiedsperspectief A4/Vlietzone, kwaliteiten versterken, kansen benutten' (RIS 260897). Vervolgens is voor gebied een integraal ontwerp opgesteld dat 'meer is dan de som der afzonderlijke delen', het Molenvlietpark.

Hiernaast is in relatie tot de verdere uitwerking van de Rotterdamsebaan vanzelfsprekend contact geweest met de diverse betrokkenen in het gebied. Grondeigenaren en gebruikers, het hoogheemraadschap, leidingbeheerders, attractiepark Drievliet, landgoed Vredenburg en nog vele anderen en zijn hun wensen en eisen zoveel als mogelijk meegenomen in de verdere planvorming. Dit proces stopt ook niet bij de vaststelling van dit nieuwe bestemmingsplan, maar zal nog doorgaan tot de plannen definitief gerealiseerd zijn.

8.2 Het vooroverleg

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Molenvlietpark e.o. is op 7 april 2015 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Ministerie EL&I
2. Provincie Zuid-Holland; Directie Ruimte en Mobiliteit, Afdeling Ruimte en Wonen
3. Rijkswaterstaat Zuid-Holland; Cluster Ruimtelijke Ordening
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
5. Hoogheemraadschap van Delfland; Sector Bestuur, Beleid & Communicatie, Team Ruimtelijke Planvorming
6. Hoogheemraadschap van Rijnland
7. Stichting Het Zuid-Hollands Landschap
8. Stichting Landschapsbeheer Zuid-Holland
9. Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland
10. Dunea; Sector water, Afdeling Assetmanagement
11. Politie Haaglanden; Bureau Huisvesting
12. Veiligheidsregio Haaglanden; Regionale Brandweer, Afd. Risicobeleid en Planontwikkeling, Team Externe Veiligheid
13. Omgevingsdienst Haaglanden
14. HTM Personenvervoer NV; Afdeling Planning
15. Veolia Transport Haaglanden
16. Prorail VMC
17. Stedin B.V.

18. TenneT Regio West; Afdeling Grondzaken
19. N.V. Nederlandse Gasunie
20. Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V.
21. Eneco Energie
22. E.ON Benelux
23. NUON Energy
24. Ziggo Zakelijk
25. UPC
26. Joulz B.V.
27. Alliander N.V.
28. Het bestuur van de Fietzersbond enfb; Afdeling Den Haag
29. Kamer van Koophandel Haaglanden
30. Gemeente Leidschendam-Voorburg
31. Gemeente Rijswijk

Van de instantie onder nummer 2, 3, 5, 12, 13 en 14 is een reactie ontvangen. De reactie van deze partijen is onderstaand verwerkt. De instanties onder nummer 24 en 27 hebben aangegeven met het concept in te kunnen stemmen. Van de overige genoemde instanties zijn geen reacties ontvangen.

8.2.1 *Provincie Zuid-Holland*

Paragraaf 3.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op het provinciale beleid. Wat ontbreekt is in hoeverre het plan is getoetst aan de paragraaf 2.2 artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit zoals opgenomen in de Verordening ruimte 2014. In dat artikel wordt onder andere gewezen op onze richtpunten. De richtpunten staan in bijlage 1 de VRM onder “laag van de beleving IV”. Graag zien we dat in het ontwerpplan, in genoemde paragraaf 3.3.2, wel duidelijk wordt gemaakt dat het plan getoetst is aan voornoemde provinciale artikelen en richtpunten.

Reactie

De toelichting zal op dit punt worden aangevuld (paragraaf 3.2.2). De toets heeft plaatsgevonden alleen was deze nog niet expliciet in de toelichting weergegeven.

8.2.2 *Rijkswaterstaat*

Het plan is bedoel om het Molenvlietpark mogelijk te maken. Echter een groot deel van de A4 is ook opnieuw bestemd. Dat heeft onder andere te maken met de viaducten in Ypenburg, zie plantoelichting par. 4.1.7. pag. 43 bovenaan:

4.1.7 Flexibiliteit toevoegen bij de viaducten in knooppunt Ypenburg

Uit de dialoog in de contractering met de diverse bouwconsortia is de wens uitgesproken meer flexibiliteit ter plaatse van enkele viaducten van de Rotterdamse baan in knooppunt Ypenburg te bieden. Deze flexibiliteit geeft de mogelijkheid om enkele meters te kunnen schuiven met de plaatsing van een viaduct. Dit geldt alleen voor de viaducten in het knooppunt zelf, de Laan van Hoornwijck valt hier niet onder.

Advies

Gelet op haar belangen als wegbeheerder van de betreffende rijksweg kan Rijkswaterstaat met dit bestemmingsplan pas definitief instemmen op het moment dat we aan de hand van de technische oplossing van de aannemer weten wat er gemaakt gaat worden.

Reactie

De plandelen waarbinnen de Rijksweg A4 is gelegen hebben dezelfde bestemming gekregen als die reeds aan de gronden zijn toegekend op basis van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is gebleken dat de viaducten in het bestemmingsplan wat meer ruimte zouden moeten krijgen. Die ruimte wordt in het bestemmingsplan Molenvlietpark e.o. gegeven. De exacte oplossingen worden uiteindelijk door de aannemer voorgelegd aan de projectorganisatie. De aannemer heeft zich te houden aan de regels en voorwaarden die in het bestemmingsplan worden gegeven.

Gedurende het proces vindt met Rijkswaterstaat afstemming plaats over de mogelijke technische oplossingen/uitvoeringen. Deze wijze van communicatie zal worden voortgezet waarbij de oplossingen waar bovenstaand op bedoeld wordt eveneens aan de orde komen. Voor het bestemmingsplan is deze afstemming van minder belang aangezien het uitvoeringsaspecten zijn die geen ruimtelijk relevante gevolgen heeft voor het bestemmingsplan.

8.2.3 **Hoogheemraadschap van Delfland**

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp van het bestemmingsplan Molenvlietpark e.o. in Den Haag toegezonden. U verzoekt Delfland een reactie kenbaar te maken op het voorontwerp van het bestemmingsplan.

Advies

Wij geven u graag advies ten aanzien van de wateraspecten in het plan. Specifiek hebben wij opmerkingen over de thema's "Algemeen", "Waterkeringen", "Waterkwantiteit" en "waterkwaliteit". Verzocht wordt de opmerkingen te verwerken in de regels, de verbeelding en de toelichting.

Algemeen

1. Delfland en Den Haag zijn gezamenlijk overeengekomen, dat er een bergingsgebied wordt gerealiseerd in het park. Dit bestemmingsplan biedt daarvoor het planologische kader. De planvorming loopt en het ontwerpproces is nog gaande. Graag denken wij met u mee hoe met dit bestemmingsplan de uiteindelijke aanleg mogelijk wordt gemaakt.

Reactie

Het Hoogheemraadschap blijft betrokken bij de verdere planvorming.

2. In de toelichting wordt gerefereerd aan een verouderde versie van het rapport "Rotterdamsebaan, Voorlopig Ontwerp, waterhuishouding Vlietzone en Knooppunt Ypenburg", opgesteld door Movares in augustus 2014. De actuele versie 6.6 is echter recenter en dateert van 19 november 2014. Op dit moment wordt weer aan een nieuwe versie gewerkt. Wij verzoeken u de afspraken en inzichten uit de actuele versie te verwerken in dit bestemmingsplan en zo mogelijk te anticiperen op de nieuwe versie, waaraan nu gewerkt wordt.

Reactie

De tekst in de toelichting zal hierop worden aangepast.

3. Wij verzoeken u om gedetailleerde gegevens in de toelichting over de waterhuishouding weg te laten en in plaats daarvan te verwijzen naar het waterhuishoudkundig rapport. De informatie in het rapport kan nog veranderen omdat het proces, om tot overeenstemming te

komen over de waterhuishouding tijdens en na aanleg van de Rotterdamsebaan, het bergingsgebied, en de overige ontwikkelingen in het gebied, nog gaande is.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast. Rekening houdend met de andere opmerkingen ten aanzien van de tekst in deze overlegreactie.

4. In paragraaf 4.1.1 Molenvlietpark staat een verouderde afbeelding, waarin de waterpartijen niet overeenstemmen met de huidige afspraken over de waterhuishouding. Wij verzoeken u deze afbeelding te verwijderen.

Reactie

De afbeelding zal worden geactualiseerd dan wel verwijderd.

5. In de Waterwet (2009) worden de volgende begrippen gehanteerd: “Waterstaatswerk”: oppervlaktewaterlichaam, bergingsgebied, waterkering of ondersteunend kunstwerk”. Wij verzoeken u in het bestemmingsplan, de toelichting, de regels en de verbeelding aan te sluiten op de definities, zoals gebruikt in de Waterwet. Wij verzoeken u in hoofdstuk 1 een definitie toe te voegen voor het begrip “bergingsgebied” en deze term aan te houden in verbeelding, toelichting en regels.

Reactie

Gezien de terminologie die in het SVBP 2012 wordt voorgeschreven voor bestemmingsplanregels, alsmede de leesbaarheid van de toelichting en het plan zullen de gebruikte termen zo veel mogelijk worden aangesloten op de gewenste terminologie, echter soms worden andere keuzes gemaakt. Het bestemmingsplan biedt slechts het ruimtelijk kader voor de waterhuishouding. Het bestemmingsplan staat de uitvoering van de waterhuishouding niet in de weg. Waar mogelijk worden de genoemde termen gehanteerd..

6. Delfland hanteert voor de beoordeling van ruimtelijke plannen de Handreiking watertoets voor gemeenten. Deze geeft aan, wat voor een watertoets noodzakelijk en wenselijk is. Ook geeft de handreiking aan, wanneer relevant beleid, dat Delfland ten aanzien van de waterhuishouding hanteert, van toepassing is en waar dat te vinden is. De meest actuele versie van de handreiking is te vinden op de website (www.hhdelfland.nl/watertoets). Wij verzoeken u dit beleidsstuk te noemen in de toelichting, omdat de informatie in de handreiking in de toekomst relevant is voor afwijkingen van dit bestemmingsplan. Wij verzoeken u de richtinggevende beleidsdocumenten voor het aspect water op te nemen. Behoudens de hier boven genoemde Handreiking hoort daar in ieder geval bij de visie “Toekomstbestendig Haags water! Visie op het voorkomen van wateroverlast” (Den Haag en Delfland, 2014), en de “Beleidsnota voorkomen en beperken wateroverlast” (Delfland 2014)).

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast en aangevuld.

7. Paragraaf 5.9.1 komt als nummering 2 keer voor.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

8. Wij verzoeken u in paragraaf 5.9.5 Conclusie in de 1e alinea het woord waterberging te vervangen door 'bergingsgebied' en de tekst van de 2e alinea te vervangen door de volgende tekst: "Voor de aanleg van ... noodzakelijk. Uitgangspunt hierbij is dat de waterhuishouding op alle aspecten minimaal even goed blijft functioneren. Peilwijzigingen, nodig om voldoende compenserend water te kunnen realiseren, zijn mogelijk indien aangetoond wordt dat dit geen nadelig effect heeft op de omgeving. De herinrichting van het gebied wordt bovendien benut om de waterhuishouding op twee punten te verbeteren: een bergingsgebied dat de boezem ontlast en een vispaaiplaats die bijdraagt aan een verbetering van de waterkwaliteit."

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

9. De op de verbeelding getekende ligging van de hoogspanningsleiding is nadelig voor het bergingsgebied, omdat deze nu over een grote lengte onder de waterkering rondom het bergingsgebied zou komen te liggen. Ook wordt door deze ligging de verbreding van de watergang langs het terrein van Drievliet beperkt. Wij verzoeken u daarom het tracé aan te passen door de leiding -zonder knik- recht naar de noordoostelijke hoek van de bestemming "Groen-Park" te leggen, zodat de waterkering over een zo klein mogelijk oppervlak wordt gekruist en de watergang tussen het Molenvlietpark en het terrein van Drievliet verbreed kan worden.

Reactie

Voor de Hoogspanningskabel wordt momenteel een afzonderlijke ruimtelijke procedure doorlopen. De resultaten van die procedure zullen in het bestemmingsplan worden meegenomen.

Waterkeringen

10. De ligging van de regionale waterkering langs de Vliet ontbreekt in de bestemmingen "Verkeer-Straat", "Groen-Landgoed", Cultuur en Ontspanning" en "Sport". Langs de Kansjesmolensloot ontbreekt de weergave daarvan in de bestemming "Groen-Landgoed". Ook de kanteldijk bij de ingang van de tunnel ontbreekt nog in het plan. Wij verzoeken u deze op te nemen conform de legger Regionale Waterkeringen. Zie ook afbeelding 1 onderaan deze brief.

Reactie

De verbeelding zal hierop worden aangepast.

11. De exacte locatie van de aan te leggen waterkering rondom het bergingsgebied is nog niet bepaald. Wel is duidelijk dat de beschermingszone van de kering deels buiten het bestemmingsvlak "Groen-Park" zal komen te liggen. Volgens de Waterwet valt een waterkering niet onder de definitie van de bestemming "Waterstaat-Bergingsgebied". Wij verzoeken u dan ook de waterkering rondom het bergingsgebied met de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" op de verbeelding weer te geven. Deze zone dient ook over de omliggende bestemmingen te worden gelegd, omdat de beschermingszone ook daar kan komen te liggen.

Reactie

Het voornemen is om de waterkeringen en de bijbehorende beschermingszones binnen de bestemming Groen – Park te realiseren, zodat de gevolgen van de nieuwe keringen niet op derden worden afgewikkeld. Binnen de bestemming Waterstaat – Waterberging is daarom in de

bestemmingsomschrijving opgenomen dat de gronden als bergingsgebied zijn aangewezen en voor waterkeringen met beschermingszones.

12. De geplande indoorhal voor Drievliet komt in de beschermingszone van de waterkering te liggen, waardoor te zijner tijd een watervergunning vereist is voor de bouw. Vooroverleg hierover is nu al mogelijk. De waterkering en de indoorhal lijken verenigbaar.

Reactie

Zie de reactie onder 11. Als hier onverhoopt van afgeweken wordt, dan wordt uiteraard zo spoedig mogelijk overleg gezocht met het Hoogheemraadschap.

13. De nieuwe locaties van de te verleggen polderkaden ter hoogte van knooppunt Ypenburg, de nieuwe waterkering langs de “verdubbelde” Kansjesmolensloot met vispaaiplaats en de watergang op het landgoed en de waterkering die gedeeltelijk kan vervallen zodra de persleiding (tussen gemaal Ypenburg en de Kansjesmolensloot) is aangelegd, zijn nog niet bepaald. Wij verzoeken u voor deze 3 situaties een wijzigingsbevoegdheid op te nemen, gekoppeld aan de voorwaarde dat hiervoor een watervergunning is verleend dan wel een positief advies van Delfland kan worden overlegd.

Reactie

Juist omdat op dit moment nog onvoldoende bekend is over de begrenzingen en de ligging van de kades is het met deze inzichten niet mogelijk de toekomstige situatie op te nemen in een specifieke wijzigingsbevoegdheid. Wel is in artikel 26 (Algemene wijzigingsregels) een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering te wijzigen indien een andere situering van de kering aan de orde is.

14. In paragraaf 1.5 Planvorming staat “... een niet bestaande waterkering”. Dit doet geen recht aan het feit, dat de waterkering ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan in de Legger van Delfland was opgenomen. Wij verzoeken u dan ook dit te vervangen door de volgende woorden: “... een polderkade waarvan uit recent onderzoek is gebleken, dat een peilscheiding hier voldoende bescherming biedt. De waterkering zal op korte termijn uit de legger worden gehaald en kan daarom van de plankaart worden gehaald.”

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

15. In paragraaf 5.9.2 Waterkeringen verzoeken wij u de laatste alinea te vervangen door de volgende tekst: “De polderkade ten oosten van Drievliet wordt op korte termijn uit de legger gehaald en is daarom niet opgenomen. De polderkade bij de Lage Broekpolder ligt verholten onder het talud van de snelweg en zal administratief worden verlegd.” Wij verzoeken u in paragraaf 5.9.2 Waterkeringen ook te benoemen, dat zowel rondom het bergingsgebied als rondom de nieuwe watergang op het landgoed een waterkering komt te liggen.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

Waterkwantiteit

16. In paragraaf 5.8.1. wordt in de 3e en in de laatste alinea het woord ‘waterberging’ gebruikt. Wij verzoeken u dit woord te vervangen door het woord ‘watercompensatie’. (Waterberging is het volume aan water, dat bovenop het bestaande oppervlaktewater komt als het regent

en het water niet snel genoeg wordt afgevoerd om stijging van het water te voorkomen. Watercompensatie betreft het extra water, dat nodig is om een toename van verharding te compenseren en/of het water dat nodig is om te dempen water te compenseren.)

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

17. In dezelfde paragraaf wordt gesuggereerd dat de aanleg van een nieuwe waterpartij op het landgoed mogelijk ten koste gaat van verblijfplaatsen van vleermuizen. Wij verzoeken u hierbij ook te vermelden dat het water op het landgoed deels wordt aangelegd als compensatie voor de demping van de Kansjesmolensloot ter plaatse van de Rotterdamsebaan en deels nodig is voor een aanvoer vanuit de Vliet naar het bergingsgebied.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

18. In de laatste alinea van paragraaf 5.8.1 onder het eerste bolletje verzoeken wij u de tekst als volgt aan te passen: “ ... effecten aanleg waterpartij in landgoed Vredenoord”.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

19. In paragraaf 5.8.2 verzoeken wij u de woorden “ten behoeve van waterberging” te verwijderen, zie bovenstaande uitleg.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

20. Inmiddels is bestuurlijk besloten tot inpassing van het bergingsgebied. Wij verzoeken u in paragraaf 5.9 de tekst in de 2e alinea daarop aan te passen.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

21. Wij stellen voor de aanpassingen aan de waterhuishouding te beschrijven aan de hand van de volgende aspecten:
- 5.9.1 Watersysteem: een beschrijving van de huidige situatie;
 - 5.9.2 Beschrijving van de aanpassingen;
 - o dempen = graven: aanpassingen ten gevolge van de doorsnijding van de waterhuishouding;
 - o compensatie verharding: aanpassingen om toename verharding te compenseren met extra oppervlaktewater / vasthoudmaatregelen;
 - o bergingsgebied: de aanpassingen die nodig zijn voor de aanleg en werking.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

22. Paragraaf 5.9.1 Watersysteem: Het waterhuishoudkundige rapport kan en zal op punten nog wijzigen. Om de informatie eenduidig te houden, verzoeken wij u de volgende teksten weg te laten (eventueel kan verwezen worden naar het waterhuishoudkundig rapport):

- de zinnen "Aandachtspunten ... toegepast." En
- de tabel met peilen en peilverlagingen.

De gehele verdere alinea "Deze peilverlaging wordt ... grondlichaam van de A4." zien wij graag Vervangen door de volgende tekst: "Deze peilverlaging wordt door het Hoogheemraadschap toegestaan als dit binnen het beleid mogelijk is én de initiatiefnemer aan kan tonen dat er geen schade optreedt in het omliggende gebied."

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

23. De titel van paragraaf 5.9.1 Waterberging zien wij graag aangepast in "Compensatie verharding".

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

24. Onder paragraaf 5.9.1 Waterberging staat nu dat er voldoende waterberging aanwezig is en dat de waterberging in alle tijdelijke fasen van de bouw ook oplosbaar is. Er is echter nog geen overeenstemming over de vereiste compensatie van toename van verharding tijdens de aanlegfasen en de vereiste compensatie als het bergingsgebied in werking is. Wij verzoeken u:
- o hier te benoemen, dat er voldoende berging dient te zijn in de verschillende fasen van de bouw en inrichting van het gebied; ook in de situatie wanneer het bergingsgebied in werking is;
 - o zolang hierover geen overeenstemming is, in dit bestemmingsplan een aanlegstelsel op te nemen, conform het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

25. Wij stellen voor een paragraaf 5.9.X Bergingsgebied op te nemen, waarin beschreven wordt, hoe de berging werkt en welke aanpassingen daarvoor worden gedaan. De volgende tekst beschrijft de werking: "In geval van hoge piekwaterstanden in de boezem (Vliet) kan het bergingsgebied worden ingezet. Het bergingsgebied wordt afgesloten van de polder en de aflat vanaf de Vliet wordt open gezet. Het water stroomt dan vanaf de Vliet, via de Kantsjesmolensloot en de nieuwe watergang op het landgoed parallel aan de Molensloot, naar het park en zal daar gaan stijgen naar het niveau van het boezemwater. De afvoer van het polderwater in de landgoederenstrook gaat dan tijdelijk om het bergingsgebied heen naar de Tedingerboekpolder. De inzet van het bergingsgebied zal de piekwaterstand op de Vliet beperken. Als de inzet van de berging niet meer nodig is, wordt het water met een mobiele pomp naar de boezem terug gepompt tot het normale polderpeil."

Reactie

De tekst zal hierop worden aangevuld.

26. In paragraaf 5.9.4. Effecten verzoeken wij u de naam van de 3e alinea te veranderen in "bergingsgebied". Ook verzoeken wij u de 2 laatste zinnen als volgt aan te passen: "De rest van het watersysteem dient te kunnen blijven functioneren tijdens de inzet van het bergingsgebied." De tekst in deze paragraaf vertoont inhoudelijk veel overlap met de teksten in de paragrafen 5.9.1 en 5.9.2, maar de titels zijn weer anders. Dit wekt verwarring.

*Reactie**De tekst zal hierop worden aangepast.*

27. Het bergingsgebied (met de daarvoor benodigde waterkeringen en kunstwerken) en een vispaaiplaats komen te liggen binnen de hoofdbestemmingen “Groen-Park”, “Groen-Landgoed” en “Cultuur en ontspanning”. In die hoofdbestemmingen zijn ook “waterstaatkundige bouwwerken” opgenomen. Deze term wijkt af van het begrip zoals, dat in Hoofdstuk 1 van de Regels van dit bestemmingsplan onder 1.81 staat vermeld: “waterstaatkundige werken”. In de Waterwet (2009) worden de volgende begrippen gehanteerd: “Waterstaatswerk”: oppervlaktewaterlichaam, bergingsgebied, waterkering of ondersteunend kunstwerk”. Wij verzoeken u in het bestemmingsplan, toelichting, regels en verbeelding, eenduidige definities en begrippen te hanteren en aan te sluiten op de definities, zoals gebruikt in de Waterwet.

*Reactie**In artikel 1 van het bestemmingsplan zijn de begrippen die in de regels en op de verbeelding zijn toegepast gedefinieerd. De regels zijn hierop aangepast.*

28. Er zullen 2 nieuwe watergangen worden aangelegd, die vanwege hun belang voor de waterhuishouding als primair water worden opgenomen in de legger en daarom als “Water” bestemd dienen te worden. Gedurende het bestemmingsplanproces zal er meer duidelijkheid komen over de locaties van deze 2 toekomstige watergangen. Het zijn de volgende locaties:
- o de inlaat voor het bergingsgebied ter plaatste van de bestemming “Groen-Landgoed” en
 - o een nieuwe watergang langs de noordwestzijde van de Rotterdamsebaan voor de afvoer van het polderwater in het gebied.
- Wij verzoeken u in dit bestemmingsplan te borgen, dat de aan te leggen primaire watergangen op termijn als “Water” bestemd worden.

*Reactie**Omdat de situering van de watergangen reeds voldoende duidelijk is, zijn deze in het bestemmingsplan als Water meegenomen.*

29. Binnen de bestemming “Groen-Landgoed” geeft de aanduiding “water” aan dat hier ook boezemwater mogelijk is. Wij verzoeken u deze aanduiding ook voor de 2 andere locaties binnen de hoofdbestemming mogelijk te maken.

*Reactie**Op het landgoed is het boezemwater in het ontwerpbestemmingsplan als Water bestemd. De andere twee watergangen zullen op dezelfde manier in het bestemmingsplan worden vastgelegd.*

30. Binnen de bestemming “Groen-Landgoed” wordt bebouwing tot maximaal 2 % mogelijk gemaakt. Graag vernemen wij, of hiermee een toename van verharding mogelijk wordt gemaakt ten opzichte van de vigerende planologische situatie. Indien meer verharding mogelijk wordt gemaakt, verzoeken wij u dan ook om aan te geven, wat het effect daarvan is en hoe dat gecompenseerd wordt. Als dat nog niet duidelijk is, verzoeken wij u in de regels een voorwaardelijke bepaling op te nemen, dat nieuwe bebouwing waterneutraal zal worden aangelegd en dat dit ter toetsing zal worden voorgelegd aan Delfland.

Reactie

Het bebouwingspercentage komt voort uit het vigerende bestemmingsplan voor de Rotterdamsebaan. Er wordt in die zin juridisch-planologisch niets gewijzigd. Er is dus geen sprake van een toename van verharding in die zin.

31. In art. 13 “Verkeer-verblijfsgebied voorlopig” wordt in lid 5 bebouwing toegestaan. Hiermee wordt een toename van verharding mogelijk wordt gemaakt. In de vigerende planologische situatie wordt verharding, niet zijnde bebouwing, gekoppeld aan een aanlegstelsel. Met de wijziging naar bebouwing gaat deze koppeling verloren. Wij verzoeken u dan ook om aan te geven, wat het effect is op de waterhuishouding en hoe dat gecompenseerd wordt. Als dit nog niet bekend is verzoeken wij u in de regels een voorwaardelijke bepaling op te nemen, dat nieuwe bebouwing waterneutraal zal worden aangelegd en dat dit ter toetsing zal worden voorgelegd aan Delfland.

Reactie

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied voorlopig komt te vervallen. De gronden worden bestemd conform de huidige bestemmingen uit het bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Daarin is de mogelijkheid opgenomen om de gronden op termijn om te zetten naar de bestemming Sport, zodat de gronden groen kunnen worden ingericht.

32. Is het 4e lid in artikel 13 een vergissing?

Reactie

Het artikel is in zijn geheel komen te vervallen.

33. Wij verzoeken u in art. 13.6 “Wijzigingsbevoegdheid” als 5e criterium een voorwaardelijke bepaling op te nemen, dat nieuwe bebouwing waterneutraal zal worden aangelegd en dat dit ter toetsing zal worden voorgelegd aan Delfland.

Reactie

Dit artikel komt te vervallen de opmerking leidt daarom niet tot een wijziging.

34. In art. 16 “Leiding-Water” verzoeken wij u naast drinkwater ook oppervlaktewater op te nemen in de bestemming. De leiding vanaf gemaal Ypenburg naar de Kansjesmolensloot bevat immers oppervlaktewater.

Reactie

De specificatie voor drinkwater is in het ontwerpbestemmingsplan verwijderd. De leiding is bestemd voor oppervlaktewater.

35. Wij verzoeken u in art. 19 de naam van de dubbelbestemming “Waterstaat- Waterberging” te veranderen in “Waterstaatswerk-Bergingsgebied”. Eventueel kunnen wij ons ook vinden in een dubbelbestemming “Waterstaat- Waterstaatswerk”, mits de term waterstaatswerk wordt gedefinieerd.

Reactie

Voor de naamgeving van de dubbelbestemming is de gemeente gebonden aan de richtlijnen zoals die in de SVBP2012 (Sandaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) zijn opgenomen. De naamgeving blijft dus zoals die nu in het plan staat. Wel wordt de tekst in de bestemmingsomschrijving aangescherpt.

36. In art. 27 Overige regels wordt een aanlegstelsel beschreven. Hierin zijn slechts enkele bestemmingen met verharding opgenomen. In het vigerende bestemmingsplan zijn alle bestemmingen, waar extra verharding wordt mogelijk gemaakt, opgenomen. Omdat er nog geen overeenstemming is over de nieuwe waterhuishoudkundige situatie en de vereiste compensatie voor toename van verharding, verzoeken wij u alle bestemmingen waarin verharding mogelijk wordt gemaakt op te nemen in het aanlegstelsel. Zie ook de eerdere opmerking over paragraaf 5.9.1 van de toelichting.

Reactie

De regels ten aanzien van de 'Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' worden nog nader bezien.

37. De weergave van de dubbelbestemming "Leiding-Water" vanaf Ypenburg sluit niet aan op het oppervlaktewater van de Kantsjesmolensloot. Wij verzoeken u de verbeelding hierop aan te passen. Ter plaatse van de nieuwe watergang op het landgoed komt een duiker die de watergang verbindt met de Vliet. Deze duiker dient, net als ter plaatse van de nabij gelegen brug, als inlaat naar het bergingsgebied. Wij verzoeken u ook hier de aanduiding "specifieke vorm van water-inlaat" aan te geven op de verbeelding.

Reactie

De situering van de bedoelde leiding vloeit voort uit het vigerende bestemmingsplan Rotterdamsebaan. Er heeft geen wijziging plaatsgevonden. Er is wel een wijzigingsbevoegdheid toegevoegd om de leiding ter plaatse van de tunnelbak te kunnen verleggen. De specifieke aanduiding voor inlaat is komen te vervallen. Op de gronden zijn waterstaatswerken toegestaan.

Waterkwaliteit

38. In de toelichting onder paragraaf 5.9.3 Riolerings staat dat het af voeren water van de tunnelbak indien nodig via een bodem- of bermassage naar het oppervlaktewater in peilvak VIII TBP wordt afgevoerd. Een filterinstallatie is echter vereist. Wij verzoeken u de woorden "indien nodig" te verwijderen.

Reactie

De tekst zal hierop worden aangepast.

39. Wij verzoeken u in de regels binnen de bestemming "Water" ook zogenaamde "natte ecologische zones" (NEZ) op te nemen. Deze term omvat zowel vispaaiplaatsen als natuurvriendelijke oevers.

Reactie

De regels zullen hierop worden aangepast.

8.2.4 Veiligheidsregio Haaglanden

U heeft de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) op 7 april 2015 verzocht om advies uit te brengen over de externe veiligheid omtrent het concept ontwerp bestemmingsplan Molenvliet te Den Haag. Hierbij treft u het advies aan.

Advies

1. Geadviseerd wordt om een kwantitatieve risicoanalyse voor de hoge druk aardgastransportleiding A-517 aan het bestemmingsplan toe te voegen, waarin zowel de toevoeging van de indoorhal van Drievliet als de verlegging van de hoge druk aardgas-transportleiding wordt beschouwd. Afhankelijk van de uitkomsten van deze kwantitatieve risicoanalyse kunnen nadere maatregelen worden geadviseerd door de VRH.

Reactie

Voor de gasleiding is in het kader van de planvorming rondom de Rotterdamsebaan reeds een analyse uitgevoerd van de hoge druk aardgasleiding. Hieruit is geconcludeerd dat er geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig was, ook het groepsrisico wijzigt niet vanwege de afstand tot gevoelige bestemmingen. Dit is ook bevestigd in het onderzoek naar externe veiligheid in het kader van de omgevingsvergunning voor Drievliet. Hierin de realisatie van de indoorhal beschouwd ten aanzien van de diverse risicobronnen.

2. Geadviseerd om voor het starten van de werkzaamheden m.b.t. de verplaatsing van de hoge druk aardgastransportleiding de Veiligheidsregio Haaglanden hierover te informeren.

Reactie

De veiligheidsregio wordt nauw betrokken bij de verlegging van de hogedruk aardgasleiding.

3. Vanwege het ontbreken van voldoende bluswatervoorzieningen in het plangebied wordt geadviseerd om de nieuw aan te leggen waterberging bereikbaar en geschikt te maken voor brandweervoertuigen om te kunnen gebruiken als bluswatervoorziening, waaronder het maken van geschikte opstelplaats(-en).

Reactie

Deze aanbeveling wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Hierover wordt contact onderhouden met de Veiligheidsregio.

8.2.5 Omgevingsdienst Haaglanden

U hebt ons gevraagd om het voorontwerp bestemmingsplan Molenvlietpark e.o. te beoordelen. De toelichting en de planregels zijn opgesteld door de Antea Group. In het plangebied ligt een van de tunnelmonden van de Rotterdamsebaan.

Advies

In de toelichting wordt nauwelijks ingegaan op het vraagstuk externe veiligheid. Men volstaat met een verwijzing naar de MER. In het bestemmingsplan dient een volwaardige verantwoording plaats te vinden. In het plangebied ligt niet alleen een buisleiding van de Gasunie maar ook delen van de rijkswegen A4 en A13.

Externe veiligheid

1. De hal van Drievliet is een nieuw kwetsbaar object. In hoeverre de andere functies (horeca) in Drievliet worden uitgebreid is niet geheel duidelijk. In de hal is in ieder geval een horecafaciliteit voorzien. Voornoemde bestemming ligt buiten de 200 m zone van de hierboven genoemde rijkswegen alsmede de Laan van Delfvliet en de Laan van Hoornwijck (zie groene zone in onderstaande figuur). Deze wegen zijn door de gemeenteraad van Rijswijk aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen naar het LPG-tankstation aan de Laan van Hoornwijck 70. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vanwege

het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg kan daarmee achterwege blijven. De bestemming 'cultuur en ontspanning' ligt op circa 160 m van de buisleiding en daarmee binnen het invloedsgebied (380 m). De betreffende bestemming ligt echter net buiten de effectafstand letaliteit, zodat de bijdrage aan het groepsrisico gering zal zijn. Een verantwoording van het groepsrisico vanwege de buisleiding is noodzakelijk. De Veiligheidsregio Haaglanden dient in dat verband om advies te worden gevraagd.

Reactie

In de ruimtelijke procedure voor de indoorhal van Drievliet heeft reeds verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden. In dit bestemmingsplan wordt deze bestemming 'conserverend' opgenomen. Hierdoor is verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk.

2. Het plangebied ligt net buiten het invloedsgebied van het LPG-tankstation aan de Laan van Hoornwijck 70 in Rijswijk. Een verantwoording van het groepsrisico vanwege dit LPG-tankstation kan achterwege blijven. Het plangebied ligt wel binnen de effectafstand 1% letaliteit van dit tankstation. De bestemming 'cultuur en ontspanning' ligt echter daarbuiten. Er behoeft verder geen aandacht aan het aspect zelfredzaamheid te worden besteed.

Reactie

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. In de planregels staat in artikel 14.1.1 (Algemeen) het volgende: De voor 'Leiding – Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van de gasleidingen A-517 / 30 inch / 66,2 bar en A-517-10 20 inch / 66,2 bar met een veiligheidszone ter breedte van 5 meter ter weerszijden van de leiding ten opzichte van kwetsbare objecten en een toetsingsafstand ter breedte van 50 meter ter weerszijden van de leiding.

Deze tekst is onjuist. De 10-6 per jaar plaatsgebonden risicocontour (veiligheidszone) ligt op de leiding. De zone van 5 m aan weerszijden van de buisleiding betreft de belemmeringenstrook. De toetsingsafstand is een begrip uit de Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen. Deze circulaire is met het in werking treden van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, op 1 januari 2011, komen te vervallen. De tekst van het betreffende artikel dient geheel te worden herzien.

Reactie

De regels zullen op dit punt worden aangepast.

Luchtkwaliteit en geluid

4. Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die invloed hebben op de verkeersintensiteiten. Bovendien worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten toegevoegd. De teksten voor luchtkwaliteit en geluid zijn juist.

Reactie

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

8.2.6 HTM Personenvervoer NV

Naar aanleiding van het verzoek om een vooroverlegreactie op het ontwerpbestemmingsplan molenvlietpark e.o. ex artikel 3.1.1 Bro hebben we de volgende vraag:

Door het plangebied, over de Laan van Hoornwijck, rijdt tram 15. In de bestemming Hoofdverkeersweg is geregeld (art 8.2.2.a) dat masten max. 8 meter hoog mogen zijn. Bovenleidingmasten van de tram zijn max. 15m hoog. Dient art. 8 aangepast te worden, of vallen de bovenleidingmasten onder art. 22 (algemene bouwregels). In het laatste geval is aanpassing van het plan m.i. niet nodig.

Reactie

De masten van de bovenleiding van de tram vallen inderdaad onder de belangen van artikel Algemene Bouwregels. Het plan behoeft geen aanpassing.

8.3 Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan

Het bestemmingsplan is in juni en juli 2015 ter inzage gelegd. Na deze ter inzage legging wordt een antwoord op alle binnengekomen zienswijzen gegeven. Deze beantwoording maakt deel uit van het vaststellingsbesluit dat deel uit maakt van dit plan.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. maaike.winkel@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2015

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.