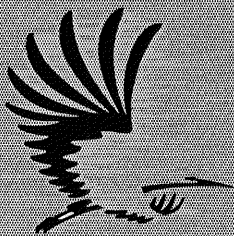


Let op:

Het bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout), vastgesteld op 30 januari 1997, is grotendeels geactualiseerd door de volgende bestemmingsplannen:

- Benoordenhout (Internationaal Strafhof), vastgesteld op 10 januari 2011;
- Oude Waalsdorperweg, vastgesteld op 15 december 2016.



Bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout)

Op dit bestemmingsplan is ook van toepassing het
Bestemmingsplan Parapluherziening Archeologie.
Vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23-09-2010



Vastgesteld bij raadsbesluit 4 van 30 januari 1997

Op dit bestemmingsplan zijn ook van toepassing de bestemmingsplannen:

- paraplulherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25-11-2004
- paraplulherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25-11-2004

BESTEMMINGSPLAN

NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)

Goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, d.d. 23-09-1997, nr. RGG/ARB/133265A, m.u.v. het op de plankaart aangegeven gedeelte en de voorschriften:

- artikel 8, lid 2f en lid 3b;
- artikel 17, lid 3a de woorden: "van de Van Voorschotenlaan" en "ten behoeve van een wachtaccommodatie";
- artikel 22, de leden 1 en 2.

Zie uitspraak Raad van State,
d.d. 13-05-1998, no F01.97.0394, inzake
verzoek om voorlopige voorziening.
PLAN OP 13-05-1998 GEDEELTELIJK
IN WERKING GETREDEN

Bij uitspraak Raad van State van 18-05-2000, no. E01.97.0649, heeft zij het besluit van G.S. van 23-09-1997, nr. RGG/ARB/133265A, vernietigd voor zover het betreft de goedkeuring aan artikel 17, lid 3, onder a, en voor zover het betreft de onthouding van goedkeuring aan de woorden "van de Van Voorschotenlaan" en "ten behoeve van een wachtaccommodatie" van voornoemd artikel. Hierdoor is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

januari 1997

TOELICHTING bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout)

	pag
1. Inleiding	4
2. Beschrijving plangebied	4
2.1 Begrenzing plangebied	4
2.2 Vigerende regelingen	5
2.3 Huidig plangebied	5
3. Het plan	5
3.1 Verkeersaspecten	5
3.1.1 Beleidskader	5
3.1.2 Noordelijke Randweg algemeen	5
3.1.3 Noordelijke Randweg in het Benoordenhout	7
3.2 Groenvoorziening	10
3.3 Kazerneterreinen	12
3.4 Woningbouw	12
3.5 Overige functies	13
3.6 Beschermd Stadsgezicht	13
3.7 Sociale veiligheid	14
4. Milieuaspecten	14
4.1 Geluid en lucht	14
4.2 Bodem	17
5. Economische uitvoerbaarheid	18
6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
7. Toelichting op de voorschriften	19
8. Gevoerd overleg	20
 VOORSCHRIFTEN	 51
 BIJLAGEN	 69
1. Achtergronden Noordelijke Randweg	71
2. Verslag informatie-avond van 8 januari 1996	91

1. Inleiding

Aanleiding

In april 1994 is door de minister van Verkeer en Waterstaat besloten om een belangrijk deel van de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen van Den Haag en omgeving integraal op te lossen door middel van de aanleg van RW14 of "Noordelijke Randweg Haagse Regio" (Noordelijke Randweg), die een wegverbinding gaat vormen tussen RW4 en RW44. Vervolgens wordt de bestaande Landscheidingsweg verbreed tot 2 + 2 rijstroken en wordt op haags grondgebied een tunnel aangelegd die aansluit op het Hubertusviaduct. De Haagse gemeenteraad heeft naar aanleiding van de uitkomsten van het milieu effect rapport op 24 maart 1994 hiertoe besloten.

De noodzaak van de Noordelijke Randweg is door de betrokken overheden (Rijk, provincie Zuid-Holland en de gemeenten Den Haag, Wassenaar, Voorburg en Leidschendam) onderschreven. De Noordelijke Randweg zal als belangrijke schakel in het randwegenstelsel van de Haagse Regio ook mogelijkheden bieden om de verkeersknelpunten in Den Haag en omgeving te verminderen.

Doel

Het tracébesluit omtrent de Noordelijke Randweg en de procedure op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplanprocedure) zijn niet op elkaar afgestemd. Daarom dient in aansluiting op het tracébesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat nog een volledige afweging van de Noordelijke Randweg plaats te vinden in het kader van de bestemmingsplanprocedure. De realisatie van de Noordelijke Randweg is juridisch en planologisch alleen mogelijk indien het tracé is opgenomen in bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten (Den Haag, Wassenaar, Voorburg en Leidschendam). In overleg met de betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland is besloten om in één planproces te komen tot een aantal ontwerp-bestemmingsplannen Noordelijke Randweg. Een optimale procedurele en inhoudelijke afstemming is hierdoor gewaarborgd.

In 1998 zal een begin worden gemaakt met de aanleg van de Noordelijke Randweg volgens de variant "deels verdiepte stadsrandweg".

Dit bestemmingsplan beslaat een deel van het tracé van de Noordelijke Randweg, namelijk het gedeelte vanaf het Hubertusviaduct tot aan de gemeentegrens met Wassenaar.

Daar een gedeelte van de weg over de huidige kazerneterreinen is geprojecteerd, zijn deze terreinen, evenals de Waalsdorperweg en de aangrenzende groengebieden in het plan opgenomen.

Voorzover liggend buiten het tracé van de aan te leggen weg, zijn deze gronden bestemd conform het huidige gebruik.

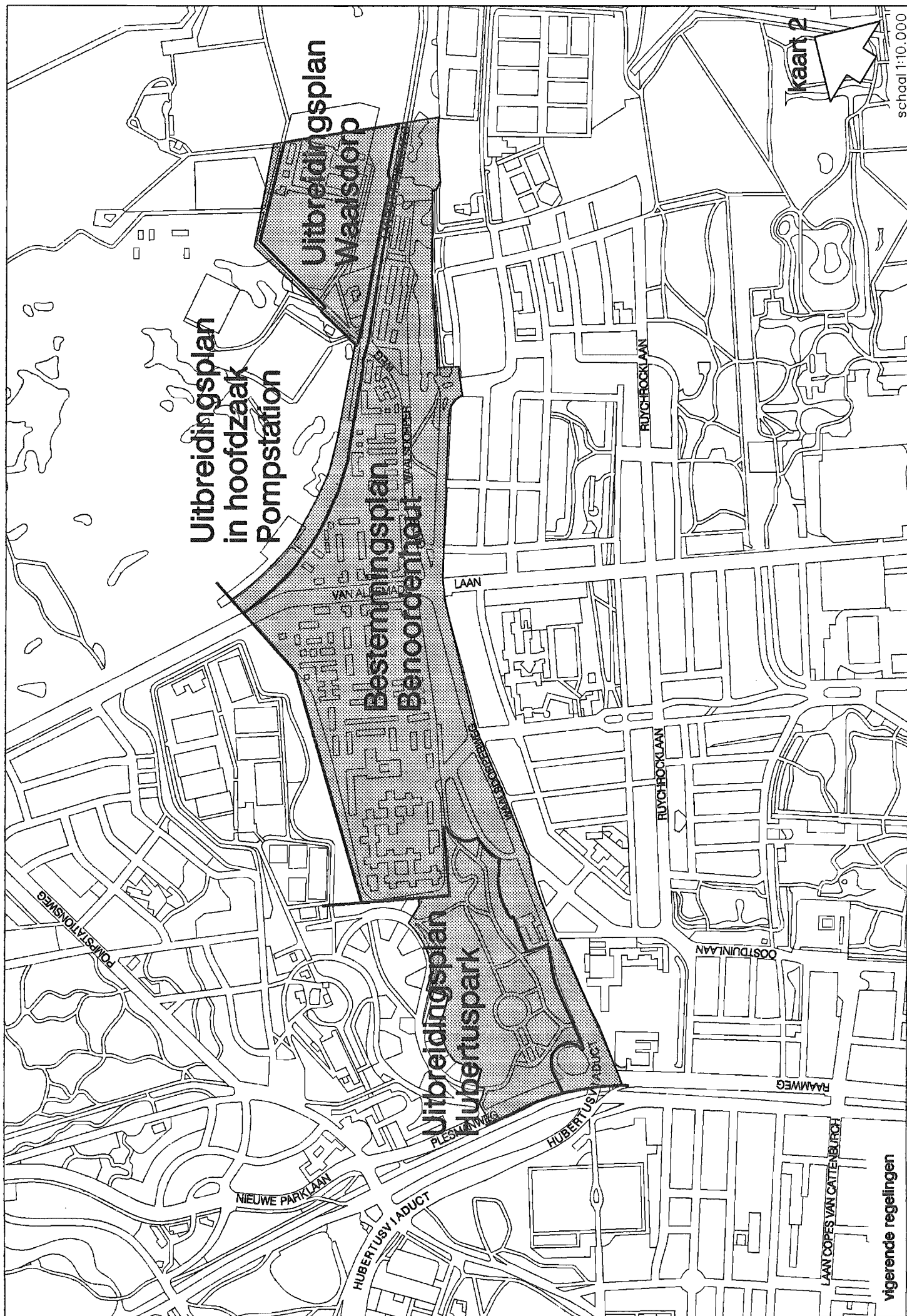
Op grond van het beleidsprogramma 1994-1998 wordt er naar gestreefd bij beëindiging van het gebruik van het Alexanderterrein door Defensie de gronden te gebruiken voor woningbouw; met het oog hierop is op het terrein een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van woningbouw gelegd.

2. Beschrijving plangebied

2.1 Begrenzing plangebied

Het traject van de Noordelijke Randweg doorsnijdt tweemaal het grondgebied van de gemeente Den Haag (zie figuur 1). Dit bestemmingsplan betreft het gedeelte van de tunnel vanaf het Hubertusviaduct tot aan de gemeentegrens met Wassenaar.

De begrenzing van het plangebied is zodanig gekozen dat zowel het tracé als de gronden die nodig zijn voor een zorgvuldige inpassing van de weg binnen het plangebied liggen. Vanwege de consequenties van de aanleg van de Noordelijke Randweg voor de Waalsdorperweg, het Hubertuspark en de Kazerneterreinen zijn deze gronden tevens in het plan opgenomen.



Uitbreidingsplan
in hoofdzaak
Pompstation

Uitbreidingsplan
Waalsdorp

Bestemmingsplan
Benoordenheut

Uitbreidingsplan
Hubertuspark

kaart 2

schaal 1:10.000
hbntoe020.dgn

vigerende regelingen

2.2. Vigerende regelingen

Voor een groot deel van het plangebied is het bestemmingsplan Benoordenhout van kracht. Dit plan is in juni 1981 door de gemeenteraad vastgesteld en in november 1982 door Gedeputeerde Staten (gedeeltelijk) goedgekeurd, waarna het plan rechtskracht heeft gekregen na het Koninklijk Besluit van januari 1987.

Voor het Hubertuspark geldt de Verordening St. Hubertuspark uit 1952. Het gedeelte ten noorden van de Landscheidingsweg ligt in het uitbreidingsplan Waalsdorp uit 1963 (zie kaart 2).

2.3 Huidig gebruik

Het plangebied ligt aan de noordelijke rand van de woonwijk Benoordenhout. In het gebied liggen een aantal woningen, een school en wegen en grenzend aan het duin- en groengebied de kazerneterreinen en het TNO-complex ten behoeve van defensie. Voorts komen in het gebied twee waardevolle groengebieden voor.

3. Het plan

3.1 Verkeersaspecten

3.1.1 Beleidskader

In deze paragraaf wordt in het kort ingegaan op het beleidskader dat relevant is voor de Noordelijke Randweg.

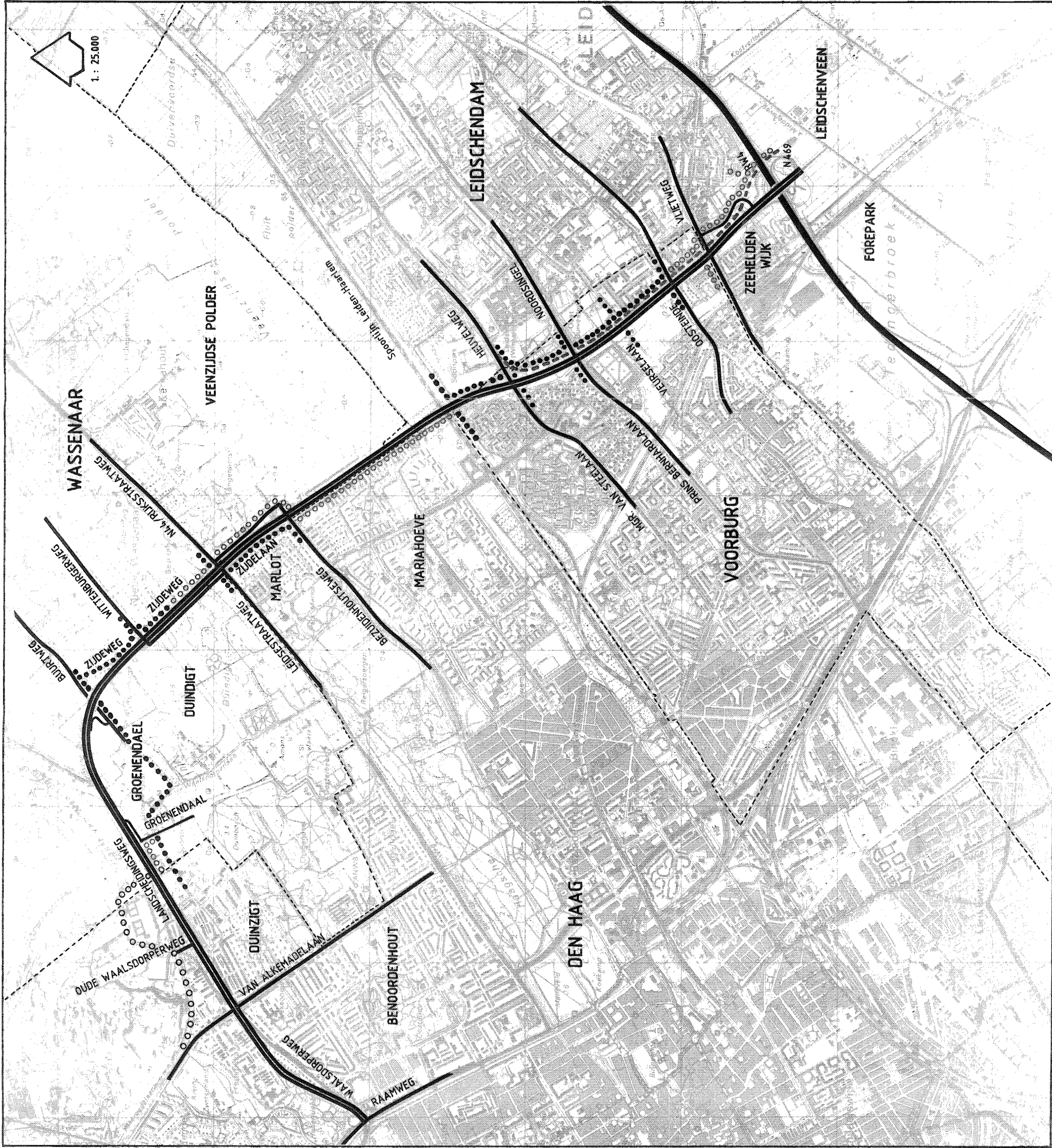
In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening extra (VINEX 1991) worden de duinen aangeduid als onderdeel van de bufferzone tussen de Haagse en Leidse agglomeratie. In deze zone is de natuur richtinggevend voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In de Structuurschema's Verkeer en Vervoer (SVV I en II, 1977 en 1988) is de Noordelijke Randweg van Leidschendam tot Wassenaar aangegeven als nieuwe of te verbeteren verbinding. Het beleid in deze nota's is bindend voor plannen van andere overheden als streek- en bestemmingsplannen. De Noordelijke Randweg is onder de naam Verlengde Landscheidingsweg opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1996-2000 (MIP, 1995). In het Streekplan Zuid-Holland West (1987) is dan ook de voltooiing van de Haagse hoofrijzer en het treffen van verkeersregulerende maatregelen op het stedelijke wegennet aangeduid als kernpunt van het beleid (kernpunt 72).

In de Provinciale Milieuvordering zijn de milieubeschermingsgebieden vastgelegd. Het tracé van de Noordelijke Randweg doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied Den Haag/Katwijk, waar het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland grondwater onttrekt. Ter hoogte van de gemeentegrens loopt het tracé zelfs door het waterwingebied. In waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden gelden gebruiksbeperkingen ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater. Voor de aanleg/reconstructie van een weg dienen beschermende maatregelen te worden getroffen, zodat schadelijke stoffen niet in de bodem terecht kunnen komen.

3.1.2 Noordelijke Randweg algemeen

De mogelijke alternatieven en varianten voor het tracé van de Noordelijke Randweg zijn in een gecombineerde tracé- en m.e.r.-procedure afgewogen (in de Projectnota/MER Noordelijke Randweg, 1993). Na de tracékeuze april 1994 is het tracé-ontwerp van de deels verdiepte stadsrandweg in 1995 in een voorlopig ontwerp uitgewerkt.



- | | |
|--|-----------------------------------|
| | Noordelijke Randweg |
| | gemeentegrens |
| | aansluitende weg |
| | openbaar vervoer verbinding |
| | langzaam verkeersroute bestaand |
| | langzaam verkeersroute toekomstig |

figuur 1
ligging plangebied in
regionaal verband

Hierbij is tevens zorg gedragen voor een optimale ruimtelijke inpassing van de weg.

Voor een uitgebreid overzicht van de voorgeschiedenis, de procedure, het tracé-onderzoek, het tracé-ontwerp en het landschappelijke inpassingsplan, wordt verwezen naar bijlage 1 van deze plantoelichting en de betreffende achtergrond documenten.

De Noordelijke Randweg bestaat uit een verlenging (in zuid-oostelijke richting) en verbreding van de huidige Landscheidingsweg. Het traject van de Noordelijke Randweg doorsnijdt het grondgebied van de gemeente Den Haag twee maal (zie figuur 1, plangebied).

Het eerste tracédeel dat in de gemeente Den Haag ligt betreft het gedeelte tussen het Hubertusviaduct en de gemeentegrens Wassenaar/Den Haag.

Het tweede tracédeel dat in de gemeente Den Haag ligt betreft het gedeelte tussen de spoorlijn Den Haag - Leiden en de ongelijkvloerse kruising met de Leidsestraatweg/N44. Tussen de spoorlijn Den Haag - Leiden en de aansluiting van de Bezuidenhoutseweg ligt het tracé op het maaiveld. Vanaf de gelijkvloerse aansluiting van de Bezuidenhoutseweg ligt het tracé ongeveer 300 meter op het maaiveld waarna de hellingbaan voor het viaduct over de Leidsestraatweg/N44 begint.

Voor dit laatste deel is een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

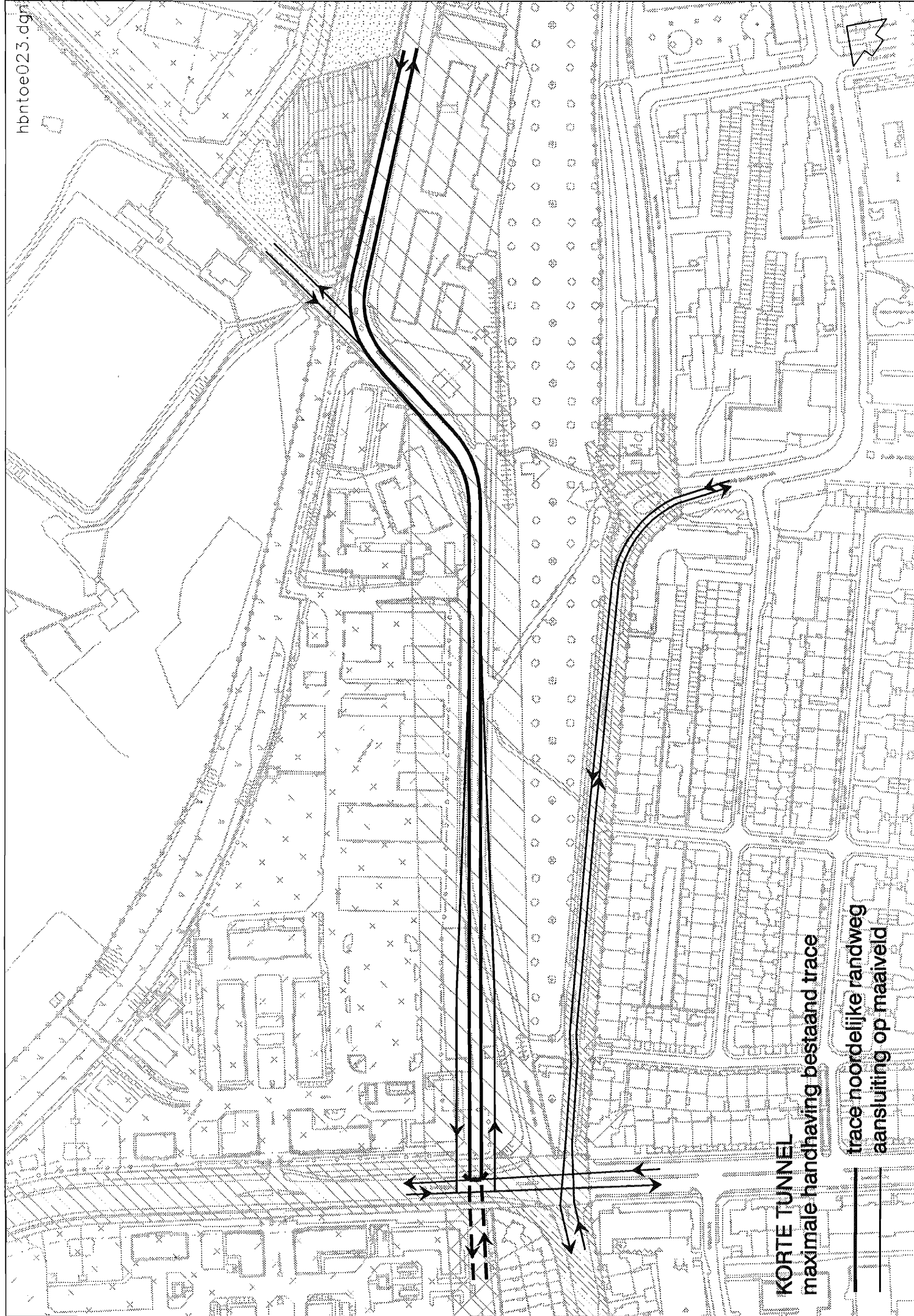
Al in de nota Den Haag in Beweging (1988) is de structuur van het Haagse wegennet vastgelegd. Deze structuur is later bevestigd en verder uitgewerkt in Het Verkeersplan (1990). Drie ruiten rond het centrum vormen de belangrijkste onderdelen van de hoofdwegenstructuur. Deels aan de rand van het stedelijk gebied ligt het "hoefijzer", een buitenruit die bedoeld is voor het doorgaande autoverkeer en die de verbindingen verzorgt met het provinciale- en rijkswegennet.

Een compleet hoofijzer is tevens noodzakelijk om:

benuttingsmaatregelen op het bestaande net te kunnen nemen teneinde het verkeer beter te kunnen toedelen aan hoofdwegen waardoor het stedelijk onderliggend wegennet ontlast kan worden. Een aanleg van een bypass tussen rijksweg 4 en rijksweg 44 is dan noodzakelijk - binnen het gewenste hoofdwegennet - om een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van de Haagse regio te kunnen waarborgen.

De aanleg van de Noordelijke Randweg trekt verkeer aan van het onderliggend wegennet. Als gevolg daarvan vermindert het aandeel van het verkeer op de Utrechtsebaan met als herkomst/bestemming de Bollenstreek en Rotterdam. Verkeer met als herkomst/bestemming Den Haag-Centrum en Bezuidenhout krijgt daardoor meer ruimte op de Utrechtsebaan. De ruimte op de Utrechtsebaan wordt ook gebruikt voor een betere bereikbaarheid van de werkgelegenheidslokalities in het Beatrixkwartier en de Schenkstrook. Dit ontlast het onderliggend wegennet van Den Haag. Aanleg van de Noordelijke Randweg voegt meer auto-infrastructuur toe aan de rand van de regio, maar maakt het tegelijk mogelijk het autoverkeer in Den Haag verder te concentreren op het bedoelde hoofdwegennet (Auto x 1), met handhaving van de bereikbaarheid van de stedelijke voorzieningen voor het noodzakelijk autoverkeer. De ruimte die vrijkomt, komt ter beschikking aan het openbaar vervoer en het langzaam verkeer terwijl het verblijfsklimaat in de woonbuurten verbetert.

In Den Haag zijn bij realisatie van de Noordelijke Randweg de positieve effecten het meest duidelijk waar te nemen op de parallelle routes (Hofzichtlaan, Laan van Nieuw-Oost Indië, Van Alkemadelaan en Waalsdorperweg). Op deze wegen treedt een daling op van de verkeersintensiteit, hetgeen gunstige gevolgen heeft voor de afwikkeling van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in en om Mariahoeve, Bezuidenhout en Benoordenhout. Op de Van Alkemadelaan ontstaat ruimte voor voorzieningen voor het openbaar vervoer (busstroken en aanpassing verkeerslichten). Ook op de Raamweg/Koningskade/Zuid-Hollandlaan kan meer ruimte gevonden worden voor de bevordering van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Met name geldt dit voor het kruisend verkeer tussen Benoordenhout en de Archipelbuurt. De ontlasting van de druk op de Javastraat en de Laan Copes van Cattenburch is



KORTE TUNNEL
maximale handhaving bestaand trace

—
—
trace noordelijke randweg
aansluiting op maaiveld

het grootst bij aanleg van de Noordelijke Randweg. Thans rijdt verkeer via Benoordenhout Den Haag binnen en rijdt via het onderliggend wegennet naar de bestemmingsgebieden. Bij de aanleg van een tunnel onder het terrein van de Frederikkazerne gaat veel meer verkeer van het onderliggend wegennet naar de nieuwe randweg.

De conclusie uit de projectnota/MER is dat aanleg van de Noordelijke Randweg niet of nauwelijks bijdraagt aan de toename van het aantal voertuigkilometers in het studiegebied boven de trendmatige groei.

Er is gekozen voor de deels verdiepte Stadsrandweg met een twaalfstal aansluitingen om de uitwisselingen van verkeer tussen de verschillende gemeenten en ook binnen één gemeente zoveel mogelijk via de Noordelijke Randweg te kunnen laten verlopen.

Zo rijdt bijvoorbeeld verkeer van Wassenaar naar Voorburg via de Noordelijke Randweg en niet meer via de Hofzichtlaan of via de Utrechtsebaan.

Naast de aanleg van de Noordelijke Randweg - die overigens in Voorburg en Leidschendam uitgevoerd zal worden met vrije openbaar vervoerbanen - wordt in de regio Haaglanden ook rekening gehouden met de aanleg van Randstad Rail en Agglonet. Voor het (vracht)verkeer naar het Westland (dat nu nog over de Waalsdorperweg - Prof. Teldersweg - Segbroeklaan e.v. rijdt) is de aanleg van de Noordelijke Randweg een oplossing.

Verkeer kan dan buitenom via het hoofijzer naar het Westland rijden.

3.1.3 Noordelijke Randweg in het Benoordenhout

De Noordelijke Randweg op haags grondgebied loopt vanaf het Hubertusviaduct onder het Hubertuspark en de Frederikkazerne en sluit ter hoogte van de gebouwen van TNO aan op het provinciale deel, de Landscheidingsweg. De aansluiting ten behoeve van de kantoren van TNO zal in ieder geval gehandhaafd blijven. In het stuk tussen de Van Alkemadelaan en de kruising met de ontsluitingsweg voor de kantoren van TNO komt de weg weer naar boven. Evenals het gehele tracé van de Noordelijke Randweg zal de Landscheidingsweg worden verbreed tot 2 + 2 rijstroken.

gemeentegrens - Van Alkemadelaan

Het ontwerp van de Noordelijke Randweg op haags grondgebied, tussen de Van Alkemadelaan en de gemeentegrens, kan nog niet definitief worden gemaakt. In het bestemmingsplan is een zone aangegeven waarbinnen de realisatie van dit tracé mogelijk is. Deze opzet van deze bestemmingsgrens is noodzakelijk, omdat nog twee varianten mogelijk zijn.

In allebei de varianten is vanaf de Noordelijke Randweg komend vanuit Wassenaar een rechtsafbeweging naar Scheveningen en een linksafbeweging naar het Benoordenhout (en Vice versa) mogelijk.

Hieronder volgt een korte beschrijving van deze varianten:

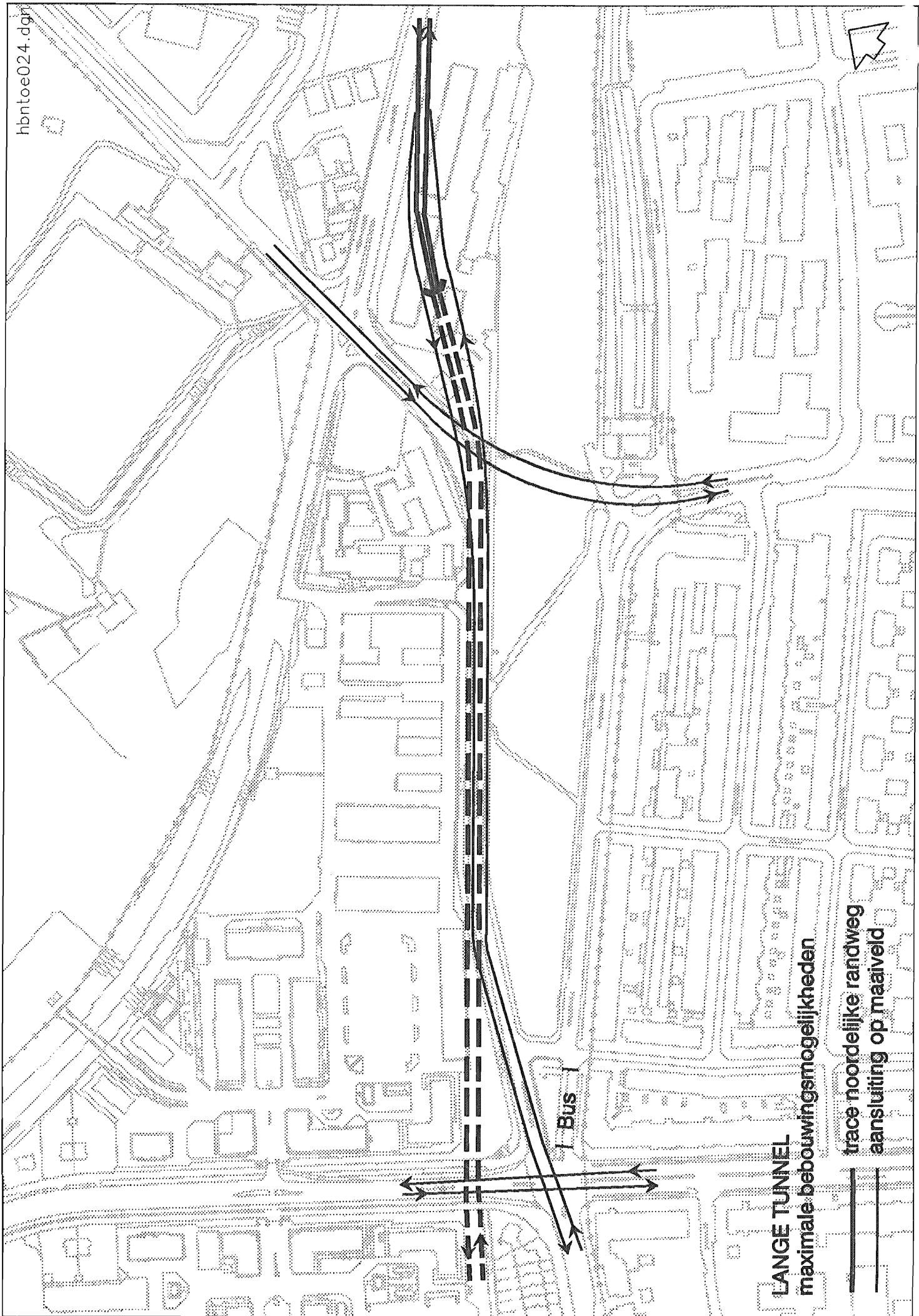
1) Korte tunnel, maximale handhaving bestaand tracé

Bij deze variant verloopt het tracé van de Noordelijke Randweg zoveel mogelijk via de bestaande Oude Waalsdorperweg - Landscheidingsweg, waarbij in beperkte mate over het terrein van de 'kleine' Alexander-kazerne wordt gegaan.

De tunnel onder de Frederikkazerne loopt door tot onder de Van Alkemadelaan. Ter hoogte van de Alexanderkazerne en deels op het kazerneterrein is de hellingbaan van/naar de tunnel gesitueerd, alsmede de aansluiting van de Noordelijke Randweg (op maaiveldniveau) op de Van Alkemadelaan. Op maaiveldniveau is een T-aansluiting gesitueerd.

Aantasting van het bospark blijft beperkt tot de noordrand ter hoogte van de Van Alkemadelaan vanwege de op- en afritten van de kruising Van Alkemadelaan-Waalsdorperweg.

In deze variant blijft het gedeelte van het bospark tussen de kleine Alexanderkazerne en de gemeentegrens intact.



LANGE TUNNEL

maximale bebouwingmogelijkheden

trace noordelijke randweg

aansluiting op maaiveld



2) *Lange tunnel, maximale bebouwingsmogelijkheden*

Dit is een verlengde versie van variant 1, waarbij de tunnel onder de Frederikkazerne doorloopt tot onder de Van Alkemadelaan en ondergronds blijft tot voorbij de aansluiting met TNO. Op het terrein van de 'kleine' Alexander-kazerne is de helling van/naar de tunnel gesitueerd, alsmede de aansluitingen op maaiveld naar de kruising met de Van Alkemadelaan (in de as van de Waalsdorperweg).

De ligging van deze aansluiting wordt gesitueerd op de tunnel.

Ter hoogte van de aansluiting met TNO ontstaat een volledige kruising waarbij of een gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse aansluiting met de Theo Mann Bouwmeesterlaan wordt gemaakt. Via deze weg kan de wijk Duinzigt bereikt worden vanaf de 'verlegde' Oude Waalsdorperweg. De huidige aansluiting van de Waalsdorperweg met de Van Alkemadelaan komt voor het gemotoriseerd verkeer te vervallen, met uitzondering van een verbinding voor openbaar vervoer (zie schets lange tunnel).

Van Alkemadelaan - Hubertusviaduct

Vanaf de Van Alkemadelaan loopt de tunnel onder het terrein van de Frederikkazerne door naar het Hubertuspark.

In het park zullen de bestaande wandelpaden zoveel mogelijk gehandhaafd worden of na de aanleg van de tunnel weer hersteld worden.

Ter hoogte van de Vrije School aan de Waalsdorperweg zal de tunnel uit het Hubertuspark komen en aangesloten worden op het Hubertusviaduct.

De hoofdstroom zal richting de Prof. Teldersweg rijden maar het is ook mogelijk om vanuit de tunnel uit te voegen naar de Raamweg en de Plesmanweg. Vanaf de Waalsdorperweg is het niet meer mogelijk om rechtstreeks het Hubertusviaduct op te rijden.

Vanaf de Raamweg/Plesmanweg is het mogelijk via een invoegstrook de tunnel in te rijden.

Het ligt in de bedoeling om, zij het ondergeschikt aan de hoofdstroom naar de tunnel, het voor autoverkeer mogelijk te maken vanaf de Raamweg/Plesmanweg naar de Waalsdorperweg te rijden.

Teneinde meer duidelijkheid te krijgen over de te kiezen tunneltechniek voor het gedeelte onder het Hubertuspark in relatie tot de mogelijke opties voor de rest van het tracé (zowel wat techniek betreft als wat lengte van de tunnel betreft), is een studie-opdracht gegeven aan Berenschot Osborne, in combinatie met ir. V.L. Molenaar, Raadgevend Ingenieur gespecialiseerd op het gebied van Ondergronds Bouwen en Tunnel Engineering Consultants T.E.C.

Deze laatste is een samenwerkingsverband van DHV Amersfoort, Haskoning Nijmegen en Witteveen en Bos te Deventer.

Wat de keuze van de tunneltechniek betreft wordt in de rapportage van Berenschot Osborne voorgesteld voor het Hubertuspark door te gaan met twee uitvoeringstechnieken:

- de traditionele wijze (graven)
- een doorperstechniek (over de hele lengte van het Hubertuspark naast elkaar liggende microtunnels persen)

Voor uitgebreide informatie wordt verwezen naar het hoofdrapport "Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag: Afweging ondergrondse oplossingen" mei 1996.

Aansluitingen bestaand wegennet

Afhankelijk van de lengte van de tunnel bestaat er de mogelijkheid de Theo Mann Bouwmeesterlaan rechtstreeks aan te sluiten op de Noordelijke Randweg. Het gevolg hiervan is dat het verkeer naar de wijk Duinzigt niet meer via de Waalsdorperweg gaat rijden, maar via een deel van de Noordelijke Randweg. Dit zou dan ook gelden voor het bevoorradingsverkeer voor het winkelcentrum op het Willem Royaardsplein.

De kruispuntoplossing ter hoogte van de Van Alkemadelaan wordt bepaald door de plaats en de lengte van de tunnel. Het aantal opstelstroken wordt bepaald door de geprognostiseerde intensiteiten op het kruispunt en daarmee samenhangend de grootte van de afslagbewegingen.

Ook het wel of niet aansluiten van de Oude Waalsdorperweg en de Waalsdorperweg is mede

bepalend voor de definitieve vormgeving van het kruispunt.

Omdat de gehele Noordelijke Randweg een capaciteit krijgt van 2 + 2 rijstroken, hetgeen derhalve ook inhoudt dat de bestaande Landscheidingsweg verbreed wordt tot 2 + 2 rijstroken, zal er een herverdeling plaatsvinden van het verkeer van en naar Benoordenhout/Scheveningen. De belangrijkste stroom autoverkeer zal via de Noordelijke Randweg worden afgewikkeld. Het wel of niet aanleggen van de Noordelijke Randweg zorgt op de wegen in het Van Stolkpark, Statenkwartier en Segbroek en omgeving voor een gelijke belasting in 2010.

Er is overigens t.o.v. 1986 in 2010 wel sprake van een toename van het verkeer op het "Telderstracé" enerzijds vanwege de autonome groei van het autoverkeer, anderzijds vanwege het concentreren van het autoverkeer op hoofdwegen. Uit de berekeningen van de te verwachten intensiteiten voor 2010 blijkt, dat op het "Telderstracé" in alle varianten, waarbij ook de variant "niets doen" zit, de toename van het aantal motorvoertuigen gelijk is.

Zowel Provinciale Staten als de gemeenteraad van Den Haag hebben besloten op de Van Alkemadelaan twee rijstroken voor het autoverkeer af te sluiten en deze uitsluitend te gaan gebruiken als busbanen (gedeelte Waalsdorperweg-Willem Witsenplein).

Ook de verkeersfunctie van de Waalsdorperweg zal afnemen en alleen de functie hebben voor het afwikkelen van het bestemmingsverkeer in en naar de wijk (Frederikkazerne, Bronovoziekenhuis en voor de scholen in het gebied). Het profiel van de Waalsdorperweg tussen de Van Alkemadelaan en de Oostduinlaan blijft ongewijzigd.

Langzaam verkeer

De bestaande fietsvoorzieningen langs de Waalsdorperweg en de Van Alkemadelaan blijven bestaan. Op de Waalsdorperweg tussen de Oostduinlaan en Plesmanweg komen fietsvoorzieningen in beide richtingen. Op Wassenaar grondgebied wordt over de Noordelijke Randweg een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers en ruiters (fietspad 10) aangelegd. Dit fietspad zal verder achter het TNO-terrein lopen en via de oude spoordijk richting Scheveningen gaan.

Bij het definitieve ontwerp van de Noordelijke Randweg zal ook rekening worden gehouden met de aanleg van fietsvoorzieningen naar de kantoren van TNO.

Dit kan zowel gerealiseerd worden middels voorzieningen langs het tracé van de Noordelijke Randweg, als door de aanleg van een aparte doorsteek voor fietsers door het bospark ter hoogte van de Theo Mann Bouwmeesterlaan.

(Eventueel te combineren met de "doorsteek" ten behoeve van het autoverkeer).

Openbaar vervoer

De bestaande lijnen van het openbaar vervoer (buslijnen over de Waalsdorperweg en de Van Alkemadelaan) blijven gehandhaafd.

Op de Van Alkemadelaan (tussen het Willem Witsenplein en de Waalsdorperweg) zullen vrije busbanen worden aangelegd. Op de Waalsdorperweg komen geen vrije openbaar vervoersvoorzieningen. De huidige haltes zullen zoveel mogelijk worden gehandhaafd. Bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van woningbouw zal de haltesituatie daarop worden aangepast.

3.2 Groenvoorziening

Binnen het plangebied zijn twee waardevolle groengebieden gelegen, te weten het zogenaamde Sint Hubertuspark en de strook tussen de woonbebouwing aan de Else Mauhsloot/Waalsdorperweg en de Oude Waalsdorperweg/Landscheidingsweg, hier genoemd het bospark.

Uitgangspunt voor de bosgebieden in zijn algemeenheid is de duurzame instandhouding van de houtopstanden, niet als productiebos maar als een recreatiebos met belangrijke natuur- en landschapswaarden. De bossen zijn belangrijke ecologische kerngebieden in de ecologische structuur van de stad. Het beheer van de bossen is gericht op integratie van functies waarbij met name de natuurwaarde van het bos zeer nadrukkelijk in het bosbeheer wordt betrokken. Gestreefd wordt naar de voortdurende aanwezigheid van een naar soorten en leeftijden gemengd bos van bij voorkeur inheemse boomsoorten. Natuurbeleving is een van de belangrijkste vormen van recreatie.

Hubertuspark

Het (duin)bosgebied, dat vroeger ook wel "Petit Sint Hubert" werd genoemd, is gelegen in het jonge duinlandschap tussen Scheveningen en Den Haag. Het gebied wordt gekarakteriseerd door bos en open zandvlakten als restanten van vroegere verstuingen op een van nature geaccidenteerd binnenduinterrein. De natuurwaarde en de ecologische- en ruimte-lijk/landschappelijke betekenis zijn erg groot. Het Hubertuspark maakt zowel binnen de provinciale als stedelijke ecologische hoofdstructuur deel uit van de verbindingszone tussen de Oostduinen en het Westduinpark. De betekenis voor de ecologische structuur is daarom groot. Door de aanwezige abiotische- en biotische waarde van het bosgebied en de verbindingszones, is de natuur- en landschapswaarde van het totale gebied groot.

Rond 1930 is in het St. Hubertuspark, met inzet van vele werklozen, een kunstmatige duintop aangelegd met uitzicht naar zee en over de stad, de zogenaamde Bloedberg. Het gebied wordt doorsneden door wandel- en ruiterpaden. In 1968 is een deel van het duinbos verloren gegaan als gevolg van de aanleg van het St. Hubertusviaduct.

Bospark

De strook bospark ten zuiden van de Waalsdorperweg en het kazerneterrein, dat bekend staat onder de naam de Kleine Alexander is een restant van een binnenduingebied, gelegen op de overgang van strandwal naar strandvlakte. Dit kleine, langgerekte gebiedje heeft natuurwaarde vanwege de ouderdom van het eikenbos en door de gevarieerde ondergroei die hier verwacht kan worden door de leeftijd van de vegetatie, de kansrijke overgang van strandwal naar strandvlakte en de nabijheid van de Oostduinen. Het bospark sluit aan op en is voor een klein gedeelte onderdeel van het gebied Roggewoning- Groenendaal- Amonsvlakte dat een groene buffer vormt binnen het stedelijk gebied dat duurzaam in stand dient te worden gehouden. In de Inrichtingvisie Groenendaal e.o. is opgenomen dat uitgaande van bovengenoemd uitgangspunt de strook duinpark- Groenendaal grenzend aan de Landscheidingsweg de hoofdfunctie natuur en nevenfunctie recreatie heeft.

Een deel van de lokatie grenzend aan de Noordelijke Randweg is als mogelijke lokatie voor diepinfiltratie aangewezen. Een deel van het gebied is tevens waterwingebied.

Gevolgen aanleg Noordelijke Randweg

Op basis van het raadsbesluit uit 1994 over de Noordelijke Randweg Haagse Regio zal een tunnel gegraven, geboord danwel doorgeperst moeten worden door het St. Hubertuspark. Op grond van financiële overwegingen is de boorteknik inmiddels komen te vervallen. In alle varianten zal in meer of mindere mate sprake zijn van schade aan dit duingebied.

De mate waarin als gevolg van de werkzaamheden schade aan dit duingebied wordt aangericht, is onder meer afhankelijk van de gevolgde werkwijze, de hoogte en ligging van de tunnel, de waterhuishouding, de bodemsamenstelling, en het uiteindelijke oppervlak dat nodig is voor de uitvoering (incl. de benodigde ruimte voor grondopslag). In ieder geval dient de schade beperkt te blijven tot het uitvoeringsgebied.

Bij de afweging op welke wijze de tunnel door het St. Hubertuspark moet worden aangelegd,

dient te worden uitgegaan van het zoveel mogelijk beperken van de als gevolg van deze ingreep optredende schade aan de hier aanwezige natuur- en landschapswaarden. Dit betekent dat op de tunnel een in dikte voldoende deklaag van het oorspronkelijke bodemmateriaal aanwezig zal blijven of worden teruggebracht. Ook de waterhuishouding dient zodanig te zijn en te blijven dat tijdens en na de werkzaamheden geen nadelige invloeden ontstaan voor de beplanting in de omgeving.

Uit onderzoek is gebleken dat een eventuele grondwaterstandsaling voor de natuur in het Hubertuspark geen consequenties heeft. De aanwezige beplanting is niet afhankelijk van grondwater en bevindt zich nu reeds hoog boven het grondwaterniveau.

Voorts dienen de inpassing van de tunnel en de tunnelmonden op een landschappelijk verantwoorde wijze vorm te krijgen.

Afhankelijk van de uitvoeringsmethode, moet rekening worden gehouden met een lange periode van herstelwerkzaamheden als gevolg van de inklinking en nazakking van de bodem boven en naast de gereedgekomen tunnel. Dit proces vindt geleidelijk en over meerdere jaren plaats en kan de standvastigheid van met name bomen en struiken beïnvloeden. Bomen die zich op de grens van een nazakkingsgebied bevinden, kunnen dan scheef komen te staan en omvallen. Ook wandelpaden kunnen als gevolg van dit bodemproces schade ondervinden.

Nader onderzoek zal gedaan worden om de schade te herstellen danwel te beperken.

Blijvende schade aan de natuur- en landschapswaarden zal worden gecompenseerd, in de directe omgeving. Uitgangspunt van beleid is het behouden en versterken van het duinkarakter van het St. Hubertuspark. Na uitvoering van de werkzaamheden dient het duinkarakter dan ook te worden hersteld.

Als conclusie uit een oriënterend onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de gemeente, naar de effecten van drie tunnelvarianten, waarvan 2 gegraven en 1 geboorde variant, op natuur, landschap en recreatief gebruik, kan gesteld worden dat de gegraven varianten zeer negatieve gevolgen hebben en een geboorde tunnel het minst negatief beoordeeld wordt.

Een geboorde tunnelvariant geeft vergeleken met gegraven tunnelvarianten de minste schade voor de langere termijn. Wel is voor een geboorde tunnel een grote bouwput nodig.

Een tunnel gerealiseerd met een nieuwe techniek, de zgn. doorpersvariant zou, wanneer het om de schade gaat, vergelijkbaar zijn met de geboorde variant. De bouwput zou echter kleiner zijn dan bij een geboorde tunnel. Bij alle varianten is sprake van permanente schade bij de tunnelingang. Hiervoor zal compensatie worden geboden.

In overeenstemming met het rijksbeleid, zoals neergelegd in de Structuur Nota Groene Ruimte, wordt in samenwerking met de andere betrokken gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat gewerkt aan een zogenaamd compensatieplan voor het gehele tracé. In dit plan worden in verband met de aantasting van de natuurwaarde mitigerende (dat wil zeggen de schade beperkende) maatregelen danwel compenserende maatregelen genoemd. Deze maatregelen dienen zoveel mogelijk in de nabijheid van het gebied te worden getroffen. Een voorbeeld van een compenserende maatregel is de aanleg van een vervangende groenvoorziening.

Bij de bepaling van het tracé van de Noordelijke Randweg ter hoogte van het bospark is de schade aan het bospark zo gering mogelijk. Bij de lange tunnel tot aan de kruising bij TNO is er nauwelijks aantasting van het bospark. Wel zal een verbindingsweg tussen de Waalsdorperweg en Oude Waalsdorperweg ongeveer ter hoogte van het kruispunt Oude Waalsdorperweg en Theo Mann Bouwmeesterlaan aangelegd kunnen worden. Deze weg zou dan fungeren als verbinding tussen de wijk Duinzigt en het kazerneterrein als toekomstige potentiële woningbouwlocatie en de Noordelijke Randweg.

Hierbij wordt uitgegaan van een ligging waarbij de schade aan de houtopstand tot een minimum wordt beperkt met een zo landschappelijk mogelijke inpassing. Bovendien worden maatregelen getroffen om de barrière werking van deze doorsteek tot een minimum te beperken.

3.3 Kazerneterreinen

Binnen het plangebied komt een aantal terreinen voor die bij het Ministerie van Defensie in eigendom en gebruik zijn. Het gaat hier om de Alexanderkazerne, de Frederikkazerne, het complex van de Burchlaan, de kleine Alexanderkazerne en het TNO/SHAPE-complex.

De Frederikkazerne en het van der Burchlaancomplex lopen in elkaar over en zijn grotendeels in gebruik als kantoor voor de Landmachtstaf en Marinestaf. Daarnaast bevinden zich op dit terreingedeelte een aantal ondersteunende functies zoals garages, werkplaatsen, opslag, repetitieruimte voor de Koninklijke Militaire Kapel, een medisch centrum, sportvoorziening alsmede keukens en kantines.

Op de Alexanderkazerne bevinden zich kantoorfuncties voor kleinere eenheden, alsmede werkplaatsen, garages, opslagfuncties, legering sportvoorziening en kantines. Op deze kazerne bevindt zich eveneens een heliportlandingsplaats. Het TNO/SHAPE-complex is in gebruik voor onderzoekdoeleinden.

Het toekomstige gebruik van de defensierterreinen is nog onderwerp van studie in het kader van de herstructurering van de krijgsmacht. Te verwachten is dat het gebruik van de terreinen geïntensiveerd zal worden mede als gevolg van het moeten ontruimen van het complex aan de Oude Waalsdorperweg (Kleine Alexander) en het moeten amoveren van een aantal gebouwen op de overblijvende terreinen ten behoeve van de aanleg van de Noordelijke Randweg.

In verband met de herstructurering van de krijgsmacht is het niet uitgesloten dat voorzieningen elders in de stad en de voorzieningen op het Alexanderterrein geconcentreerd zullen worden op de Frederikkazerne.

Met het oog op het mogelijk vrij komen van het Alexanderterrein is voor het terrein een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van woningbouw opgenomen, zie paragraaf 3.4.

3.4. Woningbouw

Bestaande bebouwing

De wijk Benoordenhout wordt gekenmerkt door een homogeen bebouwingsbeeld van grote herenhuizen, beneden-boven-woningen en flats in drie en vier lagen. Ook de overige bebouwing, zoals schoolgebouwen sluiten hier in architectuur en stedenbouw bij aan. De huizen zijn in korte rijen gebouwd en hebben meestal voortuinen, die van het trottoir zijn gescheiden door een lage bakstenen muur. De stedenbouwkundige opzet toont grote kavels, vrijwel gesloten bouwblokken en een heldere scheiding van openbaar en privé. De architectuur uit de jaren dertig van de twintigste eeuw wordt gekenmerkt door overwegend rode baksteen, een horizontale geleiding en erkers. De huizen hebben veelal daken bedekt met pannen of leien, de gestapelde bouw zowel pannen als platte daken.

In dit kader zal het bouwen van een extra laag, al dan niet in de vorm van een kapverdieping boven het in het bestemmingsplan aangegeven aantal lagen, niet meer worden toegestaan. Deze beleidskeuze, vastgelegd in het Voorbereidingsbesluit van 28 april 1994 (rv 153), is bepaald vanwege de negatieve gevolgen voor het stadsbeeld die dakopbouwen in de praktijk blijken te veroorzaken.

Kapverdiepingen zijn alleen mogelijk en tevens verplicht daar waar dat op de plankaart staat aangegeven. Maatgevend hiervoor is de huidige situatie.

In verband met het beschermen van het stadsgezicht is bepaald dat het maximum aantal toegestane bouwlagen tevens het minimum te realiseren lagen is. Voorts is bepaald dat aan de straatzijde in de rooilijn moet worden gebouwd.

Mogelijke nieuwbouw

In het kader van de Vierde Nota op de ruimtelijke ordening extra (VINEX) heeft de gemeente Den Haag met de rijksoverheid onder meer afspraken gemaakt om binnenstedelijk een bepaald

aantal nieuwbouw woningen te realiseren.

In het beleidsplan 1994-1998 heeft het gemeentebestuur vastgelegd dat het terrein van de Alexanderkazerne, zo mogelijk, als woningbouwlocatie wordt ontwikkeld.

Ten grondslag hieraan lagen de afspraken met de rijksoverheid en de berichtgeving dat vanwege interne reorganisaties binnen het Defensieapparaat het terrein van de Alexanderkazerne eventueel beschikbaar komt voor herontwikkeling.

Grenzend aan het Oostduinen en aan het Benoordenhout met al zijn voorzieningen, is deze locatie bijzonder geschikt voor woningbouw en het creëren van een hoogwaardig woonmilieu. Gelet op de verwachte aanhoudende vraag in Den Haag naar grondgebonden duurdere woningen, wordt een toekomstige ontwikkeling met overwegend vrije sector eengezinswoningen mogelijk gemaakt. Door woningen in de markt sector te ontwikkelen wordt uitstroom naar andere gemeenten enigszins tegengegaan, het (internationaal) vestigingsklimaat voor bedrijven wordt vergroot en tevens wordt de doorstroming naar duurdere woningen bevorderd.

In het op de plankaart aangegeven gebied (ca. 7 ha.) is door middel van een wijzigingsbevoegdheid woningbouw mogelijk met een bebouwd oppervlak op maaiveld van maximaal 30 procent. De maximale bouwhoogte zal 15 meter voor gestapelde bouw bedragen en 12 meter voor grondgebonden woningen. Het parkeren zal in gebouwde voorzieningen of langs de openbare weg (langsparkeren) plaatsvinden. Aan het karakter van het duingebied, de groenvoorzieningen en de aansluiting op de omgeving dient grote aandacht te worden besteed. Hetzelfde geldt voor de scheiding van privé en openbaar gebied en het aspect van de sociale veiligheid. De woonwijk zal hoger komen te liggen dan de ontsluitingsweg van de Noordelijke Randweg. Het ruime bebouwingsbeeld en woonkarakter dienen aan te sluiten bij dat van het (toekomstig beschermd stadsgezicht) Benoordenhout. Dit houdt ondermeer in ruime voor- en achtertuinen. De woonbuurt zal worden ontsloten vanaf de Van Alkemadeaan en vanaf de Oude Waalsdorperweg ter hoogte van de aansluiting bij TNO.

Aan de noordzijde dient een vrij zicht op het duingebied te worden bewaard. Een duidelijk front van laagbouw-huizen zal deze zone, waar een recreatieve fiets- en wandelroute naar de Waalsdorperpervlakte en Meijendel zal worden aangelegd, begeleiden.

Aan de Van Alkemadeaan en aan de zijde van de huidige Oude Waalsdorperweg is een relatief hoge woonbebouwing met appartementen of stadshuizen gewenst waarvan het front naar deze wegen is gesitueerd. Een tallud met bomen en onderbegroeiing zal de woonwijk afschermen van de hoofdverkeerswegen.

3.5 Overige functies

Aan de Waalsdorperweg grenzend aan het Hubertuspark, bevindt zich een school. Deze school is als zodanig bestemd, eventuele uitbreiding is slechts beperkt mogelijk.

Op de hoek Waalsdorperweg/Else Mauhsaan is een benzinepompstation gevestigd. Ook deze voorziening is als zodanig bestemd; conform de huidige situatie is verkoop en opslag van LPG niet mogelijk.

3.6 Beschermd Stadsgezicht

Binnen het plangebied liggen delen die onderdeel uit maken van gebieden die zijn aangewezen tot beschermd stadsgezicht.

Voor het Benoordenhout is de status van beschermd stadsgezicht toegekend vanwege het hoogwaardige homogene bebouwingsbeeld en het rijke groen. Een groot deel van de bebouwing aan de Waalsdorperweg is in het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) als beeldbepalend gekwalificeerd.

De vooroorlogse bebouwing van de Alexander- en Frederikkazerne komt overeen met de woonbebouwing van het Benoordenhout. De hoogbouw-kantoren uit de jaren zeventig op de



beschermd stadgezicht

Frederikkazerne vormen een uitzondering. De kazerneterreinen vallen echter buiten het gebied dat aangewezen is tot beschermd stadsgezicht.

Het groengebied tussen de Waalsdorperweg en de Oude Waalsdorperweg heeft in het MIP de kwalificatie belangrijke groenstructuur.

Deze kwalificatie geldt ook voor het Hubertuspark dat volgens de gebiedsindeling van het MIP ligt in het deel Westbroekpark e.o. dat eveneens aangewezen is tot beschermd stadsgezicht.

De waarden van het gebied zijn uitvoerig belicht in het door de gemeente Den Haag in 1992 gepubliceerde onderzoek naar de architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940, het zogeheten Monumenten Inventarisatie Project (MIP).

3.7 Sociale veiligheid

Bouwplannen in het gebied zullen worden getoetst op aspecten van sociale veiligheid conform de publikatie "Sociaal veilig ontwerpen, checklist ten behoeve van het ontwikkelen en toetsen van (plannen voor) de gebouwde omgeving", D.J.M. van der Voordt en H.B.R. van Wegen, 1990, Publikatie Bouwkunde, Delft.

4. Milieu-aspecten

4.1. Geluid en Lucht

Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden verricht.

Hierbij is met name van belang de geluidbelasting op de gevels van nieuw te realiseren woningen en andere geluidgevoelige functies en aanleg van danwel reconstructie van een weg.

Het akoestisch onderzoek voor dit bestemmingsplan is gericht op de uitvoering van de voorgenomen reconstructie van het Hubertusviaduct tot aan de Landscheidingsweg. De reconstructie bestaat uit het verbreden van de weg en gedeeltelijk verleggen van de hoofdverkeersstroom waarbij over een gedeelte van het tracé een tunnel wordt aangelegd. Tevens is sprake van de (mogelijke) aanleg van een nieuwe weg tussen de Theo Mann Bouwmeesterlaan en de Oude Waalsdorperweg.

- Reconstructie

Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie van een weg, indien een of meer wijzigingen op of aan de aanwezige weg plaatsvinden, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd.

Het akoestisch onderzoek geeft de resultaten weer bij uitvoering van de varianten.

Voor het gedeelte van het tracé tussen de Van Alkemadelaan en gemeentegrens zijn er twee varianten mogelijk. Hieronder volgen de resultaten van het onderzoek:

- Koninginnegracht/Raamweg

Uit het onderzoek is gebleken dat ten gevolge van de reconstructie en de wijzigingen van de verkeersintensiteiten de geluidsbelasting indien geen geluidreducerende maatregelen worden toegepast op dit gedeelte van het tracé met 2 dB(A) toeneemt.

Als geluidreducerende maatregel is vervolgens onderzocht of dubbellaags geluidsarm asfalt of Steenmestiek Asfalt (SMA) kan worden toegepast. In geval dubbellaags geluidsarm asfalt wordt toegepast zal de geluidsbelasting afnemen. Toepassing van SMA heeft tot gevolg dat de toename van de geluidsbelasting maximaal 1 dB(A) zal bedragen.

In beide gevallen is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor dit gedeelte van het tracé. Op de afrit van het Hubertusviaduct richting Raamweg zal dan ook geluidsarm asfalt aangelegd worden.

Overigens is de mogelijkheid onderzocht van plaatsing van een geluidsscherm van 1 meter hoogte. Behalve stedenbouwkundige bezwaren tegen de plaatsing van een scherm blijkt dat niet op alle waarneempunten voldoende geluidreductie optreedt om een reconstructie in de zin van de WGH te voorkomen. Derhalve wordt van een scherm afgezien.

- Gedeelte Van Alkemadelaan/ gemeentegrens

Voor dit gedeelte van het tracé zijn twee varianten onderzocht:

* korte tunnel/ maximale handhaving bestaand tracé

Het tracé van de Noordelijke Randweg verloopt bij deze variant zoveel mogelijk via de bestaande Oude Waalsdorperweg - Landscheidingsweg, zodat het terrein van de "kleine" Alexanderkazerne zoveel mogelijk wordt gespaard.

Deze variant heeft tot gevolg dat er sprake is van een reconstructie ter hoogte van de bebouwing van de Theo Mann Bouwmeesterlaan, Else Mauhsiaan en Cees Laseurlaan en afhankelijk van de definitieve ligging ook voor de Waalsdorperweg (tussen de Van Alkemadelaan en de Theo Mann Bouwmeesterlaan).

Op dit gedeelte echter zal geluidsarm asfalt worden toegepast, zodat er geen sprake zal zijn van een reconstructie voor de Theo Mann Bouwmeesterlaan, een gedeelte van de Else Mauhsiaan en de Waalsdorperweg.

Om een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor het gehele tracé te voorkomen, dus ook voor de bebouwing aan de Cees Laseurlaan en het overige gedeelten van de Else Mauhsiaan, zal naast toepassing van geluidsarm asfalt ook worden overgegaan tot de plaatsing van een scherm van 2 m hoogte of een geluidswal van 3 m hoogte.

* lange tunnel/ maximale bebouwingsmogelijkheden

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij uitvoering van dit gedeelte middels een lange tunnel er sprake is van een reconstructie voor de Else Mauhsiaan en Cees Laseurlaan.

Hier zal echter dubbellaags geluidsarm asfalt gebruikt worden, waardoor er alleen nog voor de Cees Laseurlaan sprake zal zijn van een reconstructie. Hier zal een scherm van 2 m hoogte of een geluidswal van 3 m hoogte geplaatst worden. Met deze maatregelen zal er geen sprake meer zijn van een reconstructie in de zin van de wet.

- Aanleg nieuwe weg "doorsteek" T.M. Bouwmeesterlaan

De mogelijkheid van een "doorsteek" heeft tot gevolg dat voor een gedeelte van de Theo Mann Bouwmeesterlaan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder wordt overschreden met 2 dB(A). De waarde blijft echter ruim onder de maximale ontheffingswaarde.

Hiervoor zal een hogere waarde procedure gevolgd worden.

Uit onderzoek is gebleken dat de huidige gevelisolatie van deze woningen voldoende is om de wettelijk bepaalde norm voor het binnenniveau te halen.

- Wijzigingsbevoegdheid

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de Alexanderkazerne ten behoeve van woningbouw.

Naar toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is akoestisch onderzoek verricht. Aangezien de rooilijnen van de toekomstige woningbouw nog niet bekend zijn is voor dit gedeelte voor wat betreft het akoestisch onderzoek volstaan met het aangegeven van de geluidscontouren.

De geluidsbelasting is berekend voor de situatie van een korte tunnel, wegdek van geluidarm asfalt zonder plaatsing van geluidsschermen. Hieruit blijkt dat in die situatie de 65 + 5 dB(A)-contour ligt op het huidige kazerneterrein, enige meters van de huidige perceelsgrens.

Voor de wijzigingsbevoegdheid zal een hogere waarde procedure worden gevolgd, waarbij ontheffing zal worden gevraagd van 65 + 5 dB(A) (waarbij 5 staat voor de correctiefactor op grond van aftrek artikel 103 Wet geluidhinder).

Lucht

De conclusie in het Mer-rapport ten aanzien van de luchtkwaliteit was dat de emissies van luchtverontreinigde stoffen, ondanks een verwachte toename van het gemotoriseerde wegverkeer, zullen afnemen. Dit is het gevolg van het gebruik van schonere motoren. In het studiegebied zal per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreden ten opzichte van de situatie met autonome ontwikkelingen in 2010.

Voor het bestemmingsplan zijn berekeningen gemaakt voor een aantal wegen die vanwege het globalere karakter van de mer niet in het in de mer-rapportage zijn meegenomen.

Het vaststellen van de concentraties koolstofmonoxide (CO), stikstofdioxide (NO₂) en benzeen (C₆H₆) langs daarvoor in aanmerking komende wegen, dient te geschieden met behulp van het standaard CAR-rekenmodel, dat conform de richtlijnen van het ministerie VROM is ontwikkeld. Hiermee worden de immissies berekend op de rand van het trottoir tussen kruispunten. De hierna vermelde concentraties zijn berekend met de nieuwste meerjaren versie (versie 1.2) van het CAR-model, waarin de klimatologische omstandigheden zijn verdisconteerd.

De volgende grenswaarden gelden:

	tot 1-1-1998	tot 1-1-2000	na 2000
Koolmonoxyde (CO)	10500	82500	6000
Stikstofdioxide (No ₂)	150	150	135
Benzeen (C ₆ H ₆)	15	15	10

Deze grenswaarden zijn aangegeven in ug/m³, waarbij u staat voor micro oftewel 10 tot de macht min 6.

Volgens de wettelijke regelingen zullen op wegvakken waar de grenswaarden op dit moment niet worden overschreden, ook in de toekomst geen overschrijdingen van de dan geldende grenswaarden plaatsvinden, bij gelijk blijvende verkeersintensiteit. Dit ondanks het feit dat de grenswaarden voor deze stoffen dan lager zijn dan op dit moment. Een en ander is het gevolg van de invoering van de (drieweg-) katalysator en verbeterde verbrandingstechnieken in motoren.

Met gelijkblijvende verkeersintensiteit is bedoeld de intensiteit die gehanteerd is bij de berekeningen. Voor dit plan is de gehanteerde verkeersintensiteit gebaseerd op de in het plan mogelijk gemaakte voorzieningen.

Voor de berekening van luchtverontreiniging van wegverkeer komen alleen die wegvakken in aanmerking waarvan de verkeersintensiteit meer dan 4000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

Beneden dit aantal treedt nooit overschrijding van de grenswaarden op. Daarboven kan overschrijding optreden; de berekening geeft aan of dit al of niet plaatsvindt. Hieronder zijn de concentraties aangegeven.

Straatnaam	Concentraties in $\mu\text{g}/\text{m}^3$					
	98-p. 8-uurgemiddelde		98-P. 1-uurgemiddelde		gemiddelde	
	CO 1998	CO 2015	NO ₂ 1998	NO ₂ 2015	BENZ 1998	BENZ 2015
Hubertusviaduct	4300	4900	133	138	14	16
Koninginnegracht	2200	2200	113	113	6	6
Plesmanweg	3000	3000	122	121	9	9
Raamweg	5100	5100	142	142	19	19
Oostduinlaan	2300	2400	114	115	6	6
v. Hogenhoucklaan	3600	3500	133	132	12	12

4.2. Bodem

Bodemonderzoek

Ter voorbereiding van de aanleg van de Noordelijke Randweg is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een vooronderzoek ten behoeve van het bodemonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is een inventarisatie gemaakt van verdachte lokaties in het gebied van het tracé van de Noordelijke Randweg op basis van gegevens over gebruik in het verleden en in de huidige situatie en onder overweging van (regionale) gegevens over de bodemopbouw en de geohydrologie. Uit het onderzoek blijkt dat er in Den Haag een aantal lokaties is aan te geven waar (mogelijk) sprake is van bodemverontreiniging. Het betreft:

1. Waalsdorp (militair terrein);
2. Oude legerbarakken;
3. Duingebied;
4. Alexanderkazerne, Oude Waalsdorperweg;
5. Frederikkazerne, Waalsdorperweg.

Op deze locaties is de bovengrond licht verontreinigd. Op de kleine Alexanderkazerne is de ondergrond op één locatie licht tot sterk verontreinigd. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de betreffende rapportage. Voor nader bodemonderzoek is een analyseschema opgesteld.

Bij sanering zal worden gehandeld conform het gezamenlijk bodemsaneringsbeleid van de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de gemeente Den Haag, alsmede conform artikel 2.4.1, lid 1 van de Bouwverordening Den Haag 1993 en artikel 28 Wet bodembescherming.

Bodembescherming

Het tracé van de Noordelijke Randweg grenst aan een potentieel bodembeschermingsgebied. Het beleid voor bodembeschermingsgebieden is gericht op bescherming van de aardkundige waarden en de kwaliteit van de bodem.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het tracé doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied Den Haag/Katwijk. Voor de aanleg/reconstructie van de weg zullen beschermende maatregelen worden getroffen, zodat geen nadelig effect optreedt voor de kwaliteit van het grondwater.

Archeologische waarden

De archeologische meldingskaart van de provincie Zuid-Holland d.d. december 1994 geeft een eerste inzicht in de aanwezigheid van archeologisch waardevolle terreinen. In figuur 2 en bijlage 2 zijn de archeologische waarden aangegeven. Hieruit blijkt dat zowel het tracédeel nabij

Groenendaal als nabij Mariahoeve grenst aan of samenvalt met terreinen met hoge archeologische waarden. In opdracht van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat is in vervolg hierop voor het tracé van de Noordelijke Randweg een aanvullende archeologische inventarisatie uitgevoerd. Op basis van dit, door de Stichting RAAP onder begeleiding van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat nadere beschermende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

Het Hubertuspark is niet in de provinciale archeologische meldingskaart opgenomen. In het verleden is er wel archeologisch onderzoek gedaan.

De geplande tunnel onder het Hubertusduin is gelegen in de Jonge Duinzone van het Haagse kustgebied. Dat betekent dat zich onder het JD pakket een of meerdere bewoningslagen kunnen ophouden, daterend vanaf de vroege prehistorie tot aan de late middeleeuwen.

Voor een compleet overzicht zal een nader inventariserend booronderzoek noodzakelijk zijn.

Niettemin kan nu al gesteld worden dat het om een waardevol gebied gaat voor wat betreft de archeologie.

In een open bouwput zal het archeologisch niveau volledig worden weggegraven. Opgravingen zijn dan noodzakelijk, maar vanwege de gekozen bouwmethode ook mogelijk.

Vanuit archeologisch uitgangspunt is aanleg door middel van boring daarom alleen aanvaardbaar, wanneer die ruim onder het archeologisch niveau plaats vindt.

5. Economische uitvoerbaarheid

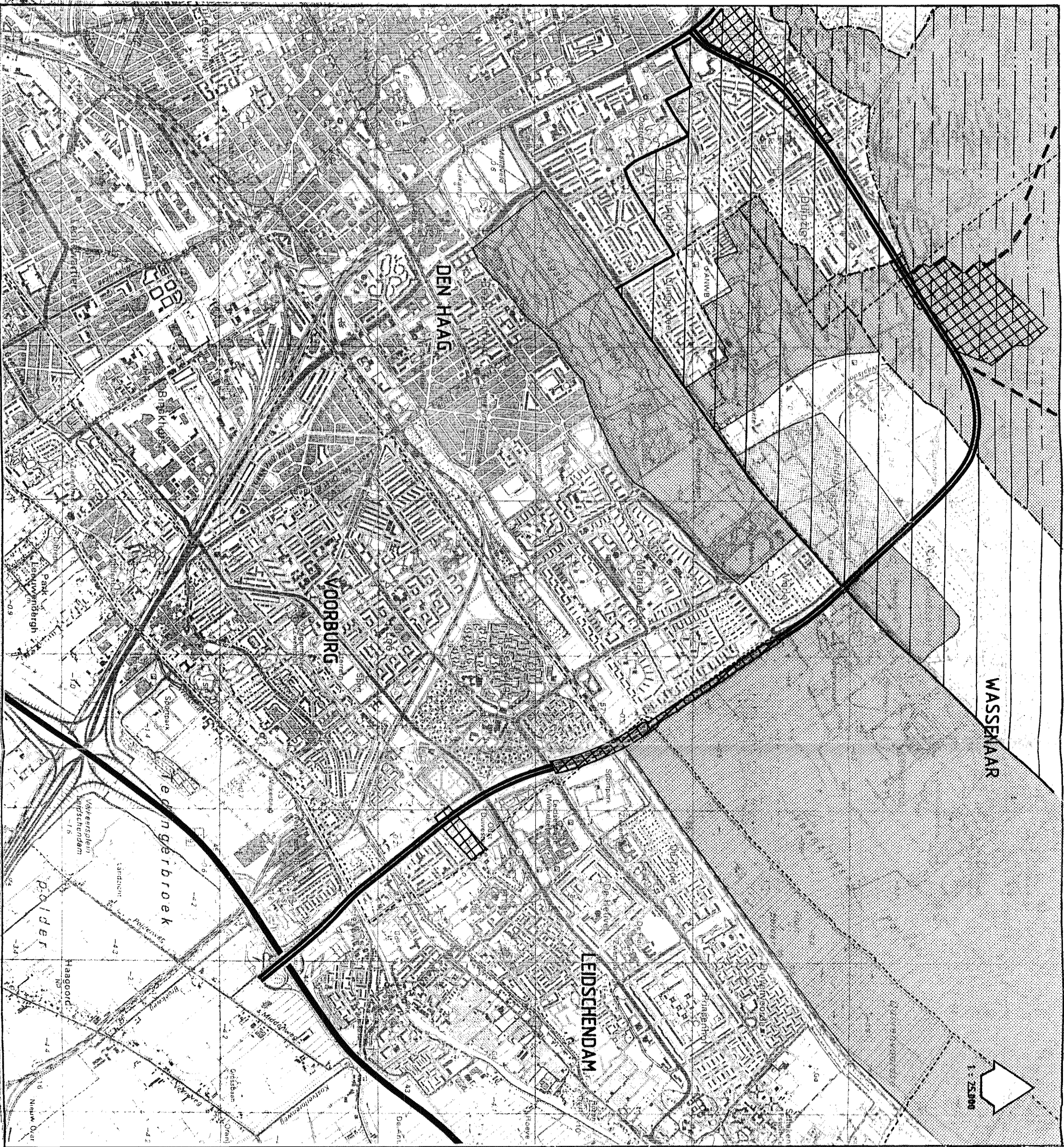
Aanleg van de Noordelijke Randweg is voorzien in het Uitvoeringsprogramma voor rijkswegen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voor de aanleg van de weg, gelegen binnen dit plangebied, heeft het rijk de gemeente een bedrag van 120 miljoen toegezegd. Uit dit bedrag moeten ook de kosten van verwerving, eventuele verplaatsing en tijdelijke maatregelen bekostigd worden. Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal - afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant en de toe te passen uitvoeringstechniek - nog overleg noodzakelijk zijn over een eventuele aanvulling op de reeds toegezegde rijkssubsidie.

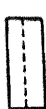
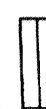
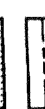
Met Defensie zal na het reeds gestarte ambtelijk overleg, bestuurlijk overleg plaatsvinden omtrent verwerving van gronden. Met de uitvoering van de werkzaamheden voor de aanleg van de Noordelijke Randweg ter hoogte van de kazerneterreinen kan pas begonnen worden als vervanging van de voorzieningen in de te slopen gebouwen heeft plaats gevonden.

6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp-bestemmingsplan Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag zal in het kader van de gemeentelijke inspraak-verordening gedurende 4 weken vanaf half december tot half januari voor belanghebbenden ter inzage worden gelegd.

Een ieder is in die periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar schriftelijke reactie kenbaar te maken. In genoemde periode is op 8 januari 1996 een informatie-avond gehouden waarop de achtergronden van het project en de inhoud van het ontwerp-bestemmingsplan zijn toegelicht. Het verslag van deze informatie-avond is als bijlage opgenomen. Een samenvatting en schriftelijke beantwoording van de inspraakreacties maken deel uit van hoofdstuk 8.



-  Noordelijke Randweg
-  gemeentegrens
-  stiltegebied
-  grondwaterbeschermingsgebied
-  waterwingebied
-  bodembeschermingsgebied
-  terrein van hoge archeologische waarde

figuur 2
kwetsbaarheden

7. Toelichting op de voorschriften

Waterwingebied

Het deel van de gronden die volgens de provinciale milieuverordening zijn aangewezen voor waterwingebied heeft deze (dubbel)bestemming. Bij het overig toegestaan gebruik van deze gronden dient hiermee rekening te worden gehouden.

Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding

Deze (dubbel)bestemming heeft betrekking op de grens tussen de waterschappen Delfland en Rijnland. Deze grens is zowel een administratieve als een waterstaatkundige grens. Bij bebouwing of werkzaamheden is het voor het waterpeil in deze gebieden van belang dat hiermee rekening wordt gehouden.

Wonen, Bijzondere Doeleinden-School, Motorbrandstofverkooppunt en Bijzondere Doeleinden - Politie

Deze bestemmingen hebben betrekking op bestaande bebouwing.

Defensiedoeleinden I, II, III

Deze bestemmingen hebben betrekking op gronden die in eigendom en gebruik zijn bij Defensie danwel ten behoeve van Defensie, zoals het TNO-complex.

Binnen deze bestemmingen is voor de Frederik- en de Alexanderkazerne de huidige omvang van de bebouwing mogelijk, alsmede door middel van een vrijstelling een uitbreiding voor de Frederikkazerne. Er is rekening gehouden met verplaatsing van de op de kleine Alexanderkazerne aanwezige voorzieningen naar de Frederikkazerne.

Groenbestemmingen

De bestemming Bospark heeft betrekking op waardevol natuur- en groengebied ter hoogte van de Oude Waalsdorperweg. De strook ten noorden van de Landscheidingsweg en een deel van het Hubertuspark alsmede een strookje langs de duinen heeft de bestemming Duinpark. Voor een deel van het Hubertuspark is de bestemming Duinpark gecombineerd met de bestemming Verkeersdoeleinden. Daarnaast is er de 'gewone' bestemming Recreatie en Groenvoorziening.

Verkeersbestemmingen

Naast de gebruikelijke bestemmingen Hoofdverkeersweg, Straat en Verblijfsstraat, zijn er de bestemmingen Verkeersdoeleinden, Tunnel en Duinpark/Verkeersdoeleinden. Deze laatste twee bestemmingen hebben betrekking op de aan te leggen Noordelijke Randweg, die in ieder geval deels verdiept zal worden aangelegd.

Omdat de ligging van de tunnel onder het Hubertuspark nog niet exact bekend is, heeft een brede strook van het Hubertuspark de bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden. Voorts is de maximale breedte van de tunnel bepaald. Ook is de relatie met de natuurwaarden van het park aangegeven.

Omtrent de ligging van de tunnel onder de huidige Frederikkazerne is meer bekend, deze is op de plankaart aangegeven.

De bestemming Verkeersdoeleinden is een globale uit te werken bestemming. Binnen deze bestemming zijn de beide varianten zoals aangegeven in de toelichting mogelijk.

De kleine Alexanderkazerne valt ook binnen deze bestemming evenals een deel van het zogenaamde Bospark. Afhankelijk van de te kiezen variant zal duidelijk worden of en welk deel van de kleine Alexanderkazerne in stand kan blijven. Ook het al of niet realiseren van de doorsteek is afhankelijk van de te kiezen variant. De procedure voor het opstellen van het uitwerkingsplan is gelijk aan die van een wijzigingsplan.

Wijzigingsbevoegdheid

In verband met de herstructurering van de krijgsmacht is rekening gehouden met het mogelijk vrijkomen van het Alexanderterrein. Op deze gronden zijn dan woningen mogelijk volgens de bepalingen die in de wijzigingsregels zijn opgenomen. Tevens zal het aantal m² bruto vloeroppervlak voor de Frederikkazerne gewijzigd worden in 201.500 m².

Voorts is in verband met de mogelijke verlegging van de gasleiding een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Een ander wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de situatie dat een deel van de gronden met de bestemming Tunnel aan de kant van het kazerneterrein, niet benodigd zal zijn voor de tunnel. De grens tussen de bestemmingen kan dan met maximaal 5 m worden verschoven.

8. Gevoerd overleg en inspraak

8.1. Artikel 10 BRO-overleg

Het voorontwerp-bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout) is in november 1995 in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 aan de volgende instanties toegezonden.

1. HTM Afdeling Vervoersontwikkeling
2. Regionaal Politiekorps Haaglanden
3. Commandant van de Brandweer Preventieve en Preparatieve Dienst
4. Stadsgewest Haaglanden
5. De Inspectie West van de Ruimtelijke Ordening
6. De Inspectie Volkshuisvesting
7. Rijksgebouwendienst
8. De Rijksgebouwendienst Directie 's-Gravenhage e.o.
9. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland
10. Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
11. De directeur van de NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland
12. NV ENECO Den Haag-Voorburg
13. NV Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland
14. De directie van de Nederlandse Gasunie NV
15. PTT Telecom Netwerkdiensten Afdeling utn Straalverbindingen
16. Ministerie van Financiën, Dienst Domeinen, Regionale Directie Domeinen West
17. Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid-Holland van het Ministerie van Defensie
18. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Regio Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht
19. Secretariaat Monumentenraad
20. De inspecteur van de Volksgezondheid, b.m.h. toezicht op de Hygiëne van het Milieu in de provincie Zuid-Holland
21. De directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Zuid-Holland
22. Staatsbosbeheer Regio Holland/Utrecht
23. Het bestuur van de Alg. Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage e.o.
24. Het bestuur van de Stichting Het Zuidhollands Landschap
25. Het bestuur van de Stichting Duinbehoud
26. Het bestuur van de Vereniging voor de Vogelbescherming 's-Gravenhage e.o.
27. Ministerie van Economische Zaken, De Rijksconsulent voor Economische Zaken in de provincie Zuid-Holland
28. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor 's-Gravenhage e.o.
29. Het Hoofdstekantoor 's-Gravenhage
30. ZWN GROEP Openbaar Vervoer
31. Het bestuur van de Echte Nederlandse Fietzersbond Afdeling Den Haag
32. De Vereniging Federatie van Haagse Woningcorporaties
33. Haagse Raad voor Sport en Recreatie
34. Het bestuur van de Stichting Promotie Den Haag
35. Burgemeester en wethouders van Leidschendam
36. Burgemeester en wethouders van Voorburg

37. Burgemeester en wethouders van Wassenaar
38. Het bestuur van de Wijkvereniging Benoordenhout
39. Het bestuur van het Wijkoverleg Duttendel, Klein Zwitserland en Sint Hubertus
40. Provinciale Planologische Commissie

De onder de nummers 4, 8, 9, 13, 15, 30, 35 en 37 genoemde instanties hebben te kennen gegeven in te stemmen met het plan. Van de onder nummers 3, 10, 12, 14, 17, 23, 33, 38 en 40 zijn de hier onder genoemde reacties ontvangen.

Van de overige instanties zijn geen reacties ontvangen.

Hieronder zijn de ontvangen reacties samengevat.

Per reactie zijn de opmerkingen onderverdeeld volgens de hierna genoemde rubricering. In verband met de leesbaarheid zijn de langere reacties voorzien van kopjes en is bij de kortere reacties door middel van een tussen haakjes geplaatste letter (in het vet) aangegeven op welk aspect van het plan de opmerking betrekking heeft.

De kopjes en de tussen haakjes geplaatste letters verwijzen naar de achter de samenvattingen (van 8.1 en 8.2) gegeven reactie van de kant van de gemeente.

Op een aantal specifieke reacties (van de instanties genoemd onder de nummers 3, 12, 10, 14, 17, 23 en 33) wordt onder k ingegaan.

De reacties zijn onderverdeeld naar de volgende rubricering:

- a Algemeen
- b Algemeen bestemmingsplan
- c Hubertuspark/tunnel
- d Tunnel Frederikkazerne
- e Gedeelte Van Alkemadelaan-gemeentegrens
- f Aansluiting op bestaand wegennet
- g Woningbouw Alexanderkazerne
- h Geluid en andere milieuaspecten
- i Toelichting/voorschriften
- j Financiën
- k Overig

Provinciale Planologische Commissie

De opmerkingen betreffen zogenaamde "A" en "G2" opmerkingen. Een "A"-opmerking is een advies en een "G2"-opmerking wil zeggen dat als van de gemeente een goede onderbouwing komt voor de bestemmingsregeling, het advies van de PPC bij het vastgestelde bestemmingsplan kan worden bijgesteld.

Aansluiting op bestaand wegennet en andere bestemmingsplannen (f)

Verzocht wordt aan te geven wat de gevolgen van de aanleg van de weg zijn voor eventuele aanpassingen van aangrenzende bestemmingsplannen.

Voorts wordt er op gewezen dat het door de gemeente Wassenaar op te stellen plan en het haagse plan goed op elkaar moeten aansluiten.

Gedeelte Van Alkemadelaan-gemeentegrens (e)

Bij de vaststelling van het plan dient gemotiveerd te worden aangegeven voor welke variant voor het gedeelte gemeentegrens-Van Alkemadelaan is gekozen, waarbij aspecten als geluidsbelasting, een doorsteek naar de T.M. Bouwmeesterlaan, (aantasting van) het bospark en de kosten tegen elkaar moeten worden afgewogen. De commissie kan zich voorstellen dat bij een keuze voor woningbouw op het kazerneterrein gekozen wordt voor de lange(re) tunnel; de kosten zullen overigens binnen de 120 miljoen moeten vallen.

Hubertuspark/tunnel (c)

Voorts acht men de wijze van uitvoering van de tunnel onder het Hubertuspark van belang voor

de mate van aantasting van de natuur- en landschapswaarden en ziet men dit niet uitsluitend als een uitvoeringsaspect. Graag heeft men inzicht in de maatregelen die nodig zijn om de schade aan het park te compenseren.

Men acht het wenselijk het tracé onder het Hubertuspark op de plankaart aan te geven.

Overig (k)

Gezien de keuzes die nog gemaakt moeten worden houdt de commissie zich het recht voor bij vaststelling van het plan Gedeputeerde Staten nader te adviseren.

Toelichting/Voorschriften (i)

Geadviseerd wordt een toelichtende kaart op te nemen waarop de ligging van de fietspaden en de onderlinge verbindingen zijn aangegeven.

De strook "Recreatie en Groenvoorziening" betreft duingebied en zou dienovereenkomstig bestemd moeten worden.

In verband met de mogelijkheid van woningbouw op de Alexanderkazerne wordt geadviseerd in de toelichting de cultuurhistorische waarden van de kazerne aan te geven.

Geadviseerd wordt de begrippen 'aanbouw' en 'bijgebouw' te definiëren.

Een bij- en aanbouwregeling acht men van belang voor de eventuele woningen op het kazerneterrein in verband met de ligging in een potentieel beschermd stadsgezicht nabij een duinpark.

Geluid en andere milieuaspecten (h)

De commissie adviseert voorts in de milieuparagraaf explicieter tot uitdrukking te brengen dat - ook - is uitgegaan van de bestaande gegevens uit de tracé-mer studie.

Wegens het ontbreken van het akoestisch rapport, dat onderdeel van het plan is, is beoordeling van geluidsaspecten niet mogelijk.

Voor de vaststelling van het plan moet duidelijk zijn voor welke panden eventuele ontheffing hogere waarde is verleend.

Verzocht wordt aan te geven welke maatregelen zullen worden getroffen in verband met de overschrijding van de grenswaarde voor benzeen en stikstofdioxide.

Indien sanering van verontreinigde grond nodig is, dienen de consequenties voor de economische uitvoerbaarheid in het plan te worden aangegeven.

Financiën (j)

De financieel-economische uitvoerbaarheid zal bij de vaststelling van het plan duidelijk moeten zijn.

Wijkvereniging Benoordenhout

Algemeen (a)

De wijk ligt ingeklemd tussen een aantal (hoofd)verkeerswegen. Door de congestie op deze wegen is er sluiptverkeer door de wijk. Omdat de Noordelijke Randweg ertoe kan leiden dat het verkeer om in plaats van door de wijk zal gaan, heeft de wijkvereniging in het kader van de Projectnota/MER onder een aantal voorwaarden ingestemd met de aanleg van deze weg, waarbij er vanuit gegaan is dat de verkeersdruk in de wijk zal afnemen.

De volgende voorwaarden zijn gesteld:

- Geen extra capaciteit, maar vervangende capaciteit. In verband hiermee zijn aanvullende maatregelen op het onderliggende wegennet noodzakelijk. De Utrechtsebaan dient aangepast te worden, zodat verkeer richting Centrum de Utrechtsebaan voor de Bezuidenhoutseweg heeft verlaten en het verkeer richting Benoordenhout via de Laan van Nieuw Oost Indië of via de Rijn/Lekstraat/Koningskade geleid zal worden.
- De Noordelijke Randweg is niet bedoeld voor het verkeer van de R4/R44 richting Centrum, dus geen afslag ter hoogte van de R44.
- Onder deze voorwaarden is ingestemd met een weg van 2 + 2 rijstroken en een versmalling van de Van Alkemadelaan tot 1 + 1 rijstroken.
- Gesloten tunnelbak onder het terrein van de Frederikkazerne en een geboorde tunnel onder het Hubertuspark.

Aan deze voorwaarden wordt niet voldaan.

Doordat de Utrechtsebaan blijft aangetakt verwacht men overbelasting op de Koningskade en de Benoordenhoutseweg. Door de afslag ter hoogte van de RW44 is er geen sprake van afname van het verkeer op de Benoordenhoutseweg/Van Alkemadeaan.

Verwacht wordt een aanzuigende werking van het verkeer in Benoordenhout door het aantal rijstroken van 2 + 2 op de Landscheidingsweg en sluiproutes door de 1 + 1 op de Van Alkemadeaan.

Er is geen duidelijkheid omtrent de wijze van aanleg van de tunnel onder het Hubertuspark. Gevreesd wordt dat de verkeersdruk in het Benoordenhout niet zal afnemen.

Gevraagd wordt naar de effecten en de intensiteiten op de Ruychrocklaan, Oostduinlaan, 't Hoenstraat, Raamweg en Carel van Bylandtlaan en de overige hoofdwegen in de wijk.

Door de fysieke consequenties zal de aanleg van de weg geen positief effect hebben op de leefbaarheid van de wijk, zoals gesteld in het MER-rapport.

Algemeen bestemmingsplan (b)

Het voorontwerp is vaag en onduidelijk. Er worden geen definitieve keuzes gemaakt voor het precieze tracé. In verband met de rechtszekerheid dient het plan de precieze aanduiding van de bestemmingen en het gebruik van de gronden aan te geven.

Voor een verantwoorde keuze dienen de technische en financiële consequenties van de varianten te worden aangegeven. De aanleg mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving van de wijk met woon- en cultuurhistorische kwaliteiten.

Men is van mening dat de aanleg van de weg pas mogelijk is als op grond van onderzoeken voldoende vast staat dat overlast voor omwonenden kan worden voorkomen en duidelijkheid bestaat omtrent de financiële haalbaarheid, waarna het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Voorkomen dient te worden dat onder druk van financiële argumenten verkeerde keuzes voor de huidige en toekomstige generatie wordt gemaakt.

Gedeelte Van Alkemadeaan - gemeentegrens (e)

De motivatie voor de 5 varianten voor het gedeelte gemeentegrens-Van Alkemadeaan is niet duidelijk. Voorts is niet duidelijk waar de kruisingen met de Noordelijke Randweg zijn gesitueerd, waaronder de ligging van fietspad 10 op Wassenaars grondgebied,

Omdat in één van de varianten het bospark zal worden aangetast waardoor het leefklimaat van de wijk Duinzigt zal verslechteren, acht men overleg met bewoners en de wijkvereniging van belang.

Uitgangspunt voor de vereniging is dat geen aantasting mag plaats vinden van de aanwezige natuurwaarden en geen verslechtering van het leefklimaat en geen nadelige gevolgen van financiële of andere aard. Dit betekent: het tracé zo ver mogelijk van de woningen aan de Waalsdorperweg, in principe in tact laten van het bospark, een tunnel zo vroeg mogelijk op haags grondgebied onder de grond en in zo recht mogelijke lijn richting Frederikkazerne.

Om te voorkomen dat het verkeer richting Scheveningen over de Van Alkemadeaan tussen Willem Witsenplein en Waalsdorperweg zal blijven gaan, dienen de afrit en af- en opstelstroken op de randweg voor de richting Scheveningen voldoende capaciteit te bevatten. Het aantal rijstroken op de Van Alkemadeaan ten noorden van de Waalsdorperweg dient in elk geval 2 + 2 te zijn.

Tunnel Frederikkazerne (d)

Vast dient te staan dat door de aanleg en gebruik van de weg geen schade zal ontstaan voor de bewoners aan de Waalsdorperweg. Over de precieze situering en uitvoeringsaspecten dient overleg met bewoners en wijkvereniging plaats te vinden.

Hubertuspark/tunnel (c)

Men acht het onbegrijpelijk dat nog geen onderzoeksresultaten bekend zijn omtrent de technische haalbaarheid, financiële en ecologische consequenties van de aanleg van de tunnel door middel van een boor- of ondergrondse graafmethode. Vanaf 1990 is hierom gevraagd. Een onderzoek zal moeten zijn afgerond zodat in het bestemmingsplan een verantwoorde en concrete regeling kan worden opgenomen.

Gevreesd wordt dat anders door tijdnood gekozen zal worden voor de slechtste, maar goedkoopste optie, namelijk afgraven.

Onderschreven wordt de conclusie uit het rapport "Ondergronds Overwegen" (dec. 1993, onder auspiciën van Rijkswaterstaat) dat een ondergronds alternatief met grote winst voor het milieu niet louter vanwege de hoge kosten kan worden geëlimineerd.

Een keuze voor afgraven vanwege financiële redenen is voor de vereniging niet bespreekbaar, van aanleg van de weg zal dan moeten worden afgezien.

De bestemming 'duinpark/verkeersdoeleinden' voor het gehele park acht men niet aanvaardbaar.

Toelichting/voorschriften (i)

Verwezen wordt naar de opmerkingen die gemaakt zijn bij het bestemmingsplan Benoordenhout, eerste herziening. De bestemmingen 'woondoeleinden' en 'motorbrandstofverkooppunt' dienen overeen te komen met de huidige regelingen. Voorts wordt geconstateerd dat de plankaart niet in overeenstemming is met de actuele situatie en dat het bebouwingspercentage en de hoogte in artikel 20 niet aansluiten bij de plankaart.

Een overzichtskaart van het gehele traject van de Noordelijke Randweg ontbreekt, evenals een kaart met het potentieel te beschermen stadsgezicht. In verband met dit stadsgezicht wordt gevraagd om een beschrijving in hoofdlijnen, waarin aangegeven de landschappelijke waarde en ensemblewaarde van de gebouwen.

Geluid en andere milieuaspecten (h)

Het tracé dient zo gekozen te worden dat er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal plaats vinden. Dit is mogelijk door het verschuiven van de weg richting kazerneterrein.

Gevraagd wordt naar de eventuele cumulatieve effecten van het Wassenaarse gedeelte.

Getwijfeld wordt aan het geluidreducerend effect van geluidarm asfalt of steenmastiek asfalt.

Het verlenen van de ontheffing op grond van de Wet geluidhinder door de gemeente zelf vindt men onhelder en uit democratisch oogpunt bedenkelijk.

Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid-Holland van het Ministerie van Defensie

Naast een aantal kleinere opmerkingen omtrent de voorschriften wordt verzocht op grond van recent gehouden inventarisatie de in artikel 7 genoemde maxima aan brutovloeroppervlak aan te passen. Binnen het vlak aangeduid met I bevindt zich meer dan 41.000 m² en binnen vlak II meer dan 142.000 m². In verband met de noodzakelijke nieuwbouw en/of vervanging zouden de aantallen gewijzigd moeten worden in 50.000 respectievelijk 160.000.

In verband hiermee wordt ook verzocht in artikel 20, lid 2 (wijzigingsbevoegdheid) 180.000 m² te wijzigen in 210.000 m².

NV ENECO Den Haag-Voorburg

In de voorschriften wordt gemist een bepaling omtrent het hebben en plaatsen van een bouwwerk voor openbaar nut.

Voorts gaat men er van uit dat voor het eventueel omleggen van kabels en leidingen de gebruikelijke procedure voor de bedrijvenbrief gehanteerd zal worden.

Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

Gewezen wordt op de scheiding tussen de waterschappen Rijnland en Delfland. Verzocht wordt daar waar deze scheiding in het plangebied ligt hiervan melding te maken door middel van de bestemming "Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding".

Brandweer, Preventieve en Preparatieve Dienst

Omdat de Van Alkemadelaan deel uit maakt van de Hoofdroutekaart Hulpdiensten/Openbaar Vervoer wordt bezwaar gemaakt tegen het aantal rijstroken van 1 + 1 op deze weg. Dit zou een verslechtering betekenen van de huidige situatie.

Nederlandse Gasunie NV

Verzocht wordt rekening te houden met de in het plangebied liggende aardgastransportleiding. Conform de jurisprudentie dient de leiding op de plankaart aangegeven te worden, voorzien van

de benodigde voorschriften.

Gewezen wordt op de hier van toepassing zijnde afstandsnormen ten opzichte van bebouwing en de op te nemen regeling voor het uitvoeren van werkzaamheden.

Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage e.o.

Verwezen wordt naar de reactie van het 'Platform tegen de aanleg van de Verlengde Landscheidingsweg', waarin de vereniging participeert.

Voorts is men van mening dat de weg vanwege de natuur-ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden ondergronds moet worden aangelegd met maximaal één rijstrook per richting.

Voor het Hubertuspark acht men alleen geavanceerde boortechniek aanvaardbaar; dagbouwmethode zou onherstelbare schade aanrichten.

De bestemming Verkeersdoeleinden zou niet over het hele Hubertuspark gelegd moeten worden, maar alleen het voor de natuur zo gunstig mogelijk gekozen tracé. Hierbij valt te denken aan het ondergronds doortrekken tot voorbij Madurodam. (c)

Ook acht men het onaanvaardbaar dat een deel van de bosstrook aan de Oude Waalsdorperweg de bestemming Verkeersdoeleinden heeft gekregen, met een uitgekiend ontwerp is dit niet nodig. Hetzelfde geldt voor de doorsteek richting T.M. Bouwmeesterlaan. (e)

Haagse Raad voor Sport en Recreatie

Als de schade aan de natuur- en landschapswaarden van het Hubertuspark zoveel mogelijk 'beperkt moet worden, is men van mening dat dan gekozen moet worden voor het boren van de tunnel. Het afgraven van het duin acht men niet bespreekbaar. (c)

Gewezen wordt op het belang van het in stand houden van de strook bospark ten zuiden van de zgn Kleine Alexander. In de Inrichtingsvisie Groenendaal e.o. heeft deze strook de hoofdfunctie natuur en de nevenfunctie recreatie. De voorkeur gaat uit naar de eerste variant van het tracé. (e)

In de bijlage wordt gesproken over een ecoduct ter hoogte van de Roggewoning. Niet vermeld wordt het medegebruik ten behoeve van de hippische sport, hoewel dit in het verleden wel is afgesproken met rijk en provincie. Verzocht wordt hier aandacht aan te besteden. (k)

8.2 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 14 december 1995 tot en met 3 februari 1996 ter inzage gelegen.

Tevens heeft in deze periode een concept-ontheffingsverzoek op grond van de Wet geluidhinder ter inzage gelegen.

Op 8 januari 1996 is een informatie-avond gehouden. Het verslag van deze avond is als bijlage bij het plan gevoegd.

Op dezelfde wijze als in de vorige paragraaf, is aangegeven op welke aspecten van het plan de opmerkingen betrekking hebben.

Wijkvereniging Van Stolkpark

Niet aangegeven is welk belang met de aanleg van de Noordelijke Randweg is gediend. (a)

Als participant van het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg heeft de vereniging in het kader van andere procedures de bezwaren kenbaar gemaakt.

Het onderliggend wegennet zal voor een deel, waaronder de Prof. B.M. Teldersweg, zwaarder worden belast. De uiteinden van het haagse hooftrijder zouden niet met elkaar verbonden worden.

Geen cijfermatig inzicht bestaat er in de verlegging en intensivering van de verkeersstromen. (f)

Het graven van een tunnel onder het Hubertuspark, zeker in de vorm van 'dagbouw', is een ernstige aantasting van het groengebied tussen Den Haag en Scheveningen, dat van belang is als ecologische verbindingzone tussen de Scheveningse Bosjes en de Oostduinen. (c)

De aanleg van de weg betekent groei van het autoverkeer, ten koste van het fietsverkeer en openbaar vervoer; dit is ongunstig voor de verkeersveiligheid. (a)

De luchtverontreiniging en geluidshinder zal in de Scheveningse Bosjes en de aangrenzende wijken toenemen. (h)

De barrièrewerking tussen de beide delen van de Scheveningse Bosjes zal worden versterkt. De oversteekbaarheid van de Prof.B.M.Teldersweg wordt verder aangetast, te meer daar de toegezegde bruggen niet zijn gerealiseerd. (f)

dhr Van de Vijver

Bezwaar wordt gemaakt tegen het tracé omdat de tunnel op het Kazerneterrein te dicht bij de woningen ligt, waardoor bij aanleg en het gebruik schade aan en trillingen in de woningen zullen optreden. De woningen zullen ingeklemd komen te liggen tussen 2 drukke wegen. Dit geldt te meer als in plaats van een tunnel een open bak zal worden aangelegd.

De tunnel zal daarom moeten lopen langs de zeekant van het kazerneterrein. (d)

dhr Scheffer

Getwijfeld wordt aan de noodzaak van de aanleg van de Noordelijke Randweg. Voor ontsluiting van omgeving Pres. Kennedylaan en Scheveningen Haven zou een weg langs lijn 11 beter zijn, waarbij ook aandacht zou moeten zijn voor de railcomponent. (a)

Vaststelling van het plan dient tegelijk met wijziging van andere betrokken bestemmingsplannen plaats te vinden. Om leefbaarheid van Den Haag niet te veel aan te tasten dient aantal projecten tussen Leidschenveen en Kijkduin tegelijkertijd te worden uitgevoerd.

De belangrijkste elementen in deze projecten zijn: tunnel of kustlokatieweg ter vervanging van het Segbroektracé, ongelijkvloerse kruising tussen Churchillplein en Promenadehotel, verdiepte ligging in Scheveningse Bosjes, tunnel tussen Verheulweg en Landscheidingsweg, verdiepte ligging vanaf TNO tot in Leidschendam.

Vanaf A4 zouden fietsers en openbaar vervoer via de Musschenberg en overig verkeer op andere wijze op Landscheidingsweg afgewikkeld moeten worden. (f)

Indien gekozen wordt voor een aansluiting op de T.M. Bouwmeesterlaan, kan de Oude Waalsdorperweg langs de Alexanderkazerne omgezet worden in bos.

Voorkeur voor de extra lange tunnel, waarbij de tunnel zou liggen tussen de gemeentegrens en Van Alkemadelaan 1 + 1 moeten zijn; de andere rijstroken gaan via de rotonde Waalsdorp voor de Van Alkemadelaan weer onder de grond. (e)

Voorkomen moet worden dat om financiële reden een slecht concept wordt gekozen. (j)

Aanbevolen wordt het verkeer via de uitgang Van Alkemadelaan te leiden en vandaar via de weg over de Alexanderkazerne. (k)

dhr Poons

Waardering wordt uitgesproken voor de presentatie op de informatie-avond.

Het gebied tussen Else Mauhsloot en Landscheidingsweg is beschermd natuurgebied. Tot in hoogste instantie zijn in het verleden aantastingen onaanvaardbaar geacht.

Aangedrongen wordt op een tracé over de Alexanderkazerne.

Om geluidsoverlast in Duinzigt te voorkomen dient de ondertunneling te beginnen vanaf het terrein van Rugby club. (e)

Voorkomen moet worden dat meer verkeer in Duinzigt zal komen. De noodzaak, plaats en wijze van aansluiting van de aparte oprit bij Groenendaal is niet duidelijk. (f)

Busbanen ten koste van auto-rijstroken op de Van Alkemadelaan zou filevorming op de Noordelijke Randweg ten gevolg hebben en hiermee gepaard gaande luchtverontreiniging. (f,h)

Vereniging van Eigenaars Waalsdorperweg 321/413

Bezwaar wordt gemaakt tegen de in een aantal varianten voorkomende 'doorsteek' door het bospark naar de Theo Mann Bouwmeesterlaan. Dit is in strijd met het beginsel om druk doorgaand verkeer in woonwijken te vermijden.

Het verkeer zou via het kleine pleintje op de hoek Theo Mann

Bouwmeesterlaan/Waalsdorperweg afgewikkeld moeten worden. Dit is een ongunstige plek, in de directe omgeving bevinden zich 2 verzorgingshuizen en diverse woonflats. Blijkens het akoestisch rapport zou de geluidsoverlast aanzienlijk zijn.

Door de toename van het verkeer zal het karakter van de wijk veranderen.

De voorkeur wordt gegeven aan de variant extra lange tunnel over bestaand tracé. Indien gekozen zou moeten worden tussen varianten met een korte tunnel wordt de voorkeur gegeven aan de variant waarbij het bestaande bospark zo veel mogelijk wordt ontzien. Het bospark vindt men van belang als barrière tussen een drukke autoweg en de woonwijk. (e,h)

dhr Elzinga

Als bewoners van de Else Mauhsloot wordt gevreesd dat de nu bestaande geluidsoverlast bij een weg van 2 + 2 rijstroken door de toename van het verkeer ontoelaatbaar zal worden. Alleen aanvaardbaar is een tunnel vanaf gemeentegrens onder het Alexanderterrein, waarbij Van Alkemadelaan richting Scheveningen 2 + 2 rijstroken behoudt.

Er wordt op gewezen dat het bospark een waterwingebied 1 is. (e)

Een versmalde Van Alkemadelaan (1 + 1) zal door de filevorming naar Scheveningen stank en geluidsoverlast uit wachtende auto's veroorzaken. (f)

Belang van de Noordelijke Randweg voor Den Haag en Benoordenhout niet duidelijk.

Gevreesd wordt voor een 2e Utrechtsebaan uitmonden in het niets. (a)

Het plan vindt men vaag en onzeker ook wat betreft financiële aspecten. Van de Rijksoverheid mag ruimhartige bijdrage verwacht worden. (b,j)

mevrouw Oosthoek-van Vlieder

Voorkeur voor een korte tunnel met maximale handhaving van bestaand tracé op maaiveld . De doorsteek naar de Theo Mann Bouwmeesterlaan wordt met klem afgewezen. (e)

Vereniging van Eigenaren Waalsdorperparkstaete

Voorkeur voor een korte tunnel met maximale handhaving bestaand tracé op maaiveld, waarmee minste schade aan bospark wordt aangebracht. Een doorsteek richting Theo Mann Bouwmeesterlaan wordt afgewezen vanwege de overlast door de toename van geluidshinder en verkeer voor bewoners die veelal boven de 80 zijn. Bovendien zal het bospark worden beschadigd. Andere verbinding zal ongetwijfeld mogelijk zijn. (e,h)

dhr Gieskes

Algemeen bestemmingsplan (b)

Gesteld wordt dat het bestemmingsplan geen plan is in de zin van WRO. Het juridisch bindend plan dient de burger rechtszekerheid te geven. De wet geeft niet aan hoe gedetailleerd een plan moet zijn, wel wordt gesproken over een goede ruimtelijke ordening. Het Besluit op de ruimtelijke ordening verplicht ondermeer een onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Het plan voldoet hier niet aan; het plan is meer een structuurplan.

Plan is vaag en kent onzekerheden. De plankaart toont niets concreets, waarbinnen nog alles mogelijk is, zoals ook vermeld in toelichting, in 3.1.3., regel 11. Gewezen wordt op het aantal van 5 varianten en de subvarianten. Ook is niets bekend over methode van aanleg en de gevolgen daarvan voor het Hubertuspark, ook niet of hierdoor het karakter van het park geheel zal veranderen.

Op grond hiervan wordt geconcludeerd dat niet voldaan is aan de bij wet voorgeschreven onderzoek.

Gewezen wordt op de vaagheden in de paragrafen 3.1.3. en 3.2. van de toelichting, waarin uitdrukkingen voorkomen als 'zo veel mogelijk' en 'wellicht mogelijk'.

Met uitzondering van de tunnel onder de Frederikkazerne legt het plan niets vast en biedt de burger geen zekerheid. Omdat er geen sprake is van ordening is er geen sprake van een voorontwerp.

Op informatie-avond werd toegegeven dat plan opgesteld is om in de pas te blijven met andere gemeenten.

Niet voorstelbaar dat plan op hoger bestuurlijk niveau goedgekeurd zal worden.

Het plan is niet acceptabel. Geadviseerd wordt het plan in te trekken en het voorgeschreven onderzoek te doen. Met name zijn de projectkosten van belang in relatie tot de door het rijk toegezegde f 120 miljoen.

Financiën (j)

Het raadsbesluit van 24 maart 1994 is genomen zonder een door de wet voorgeschreven technisch en financieel haalbaarheidsonderzoek.

Op de noodzaak van een onderzoek is de wethouder van Verkeer per brieven van december 1990 en april 1991 gewezen. Het antwoord van de gemeente was: eerst besluit, dan onderzoek dat zou starten na het afronden van de MER-procedure.

De briefschrijver acht dit een omgekeerde volgorde en is verbaasd dat pas in december 1995 een begin gemaakt is met het benaderen van technische bedrijven over de methode van aanleg van de tunnel.

Als zou blijken dat ondergrondse aanleg met behoud van het duinpark niet mogelijk zal zijn, heeft de gemeente zich in tijdnoed gemanoeuvreed. Gevreesd wordt dat hierdoor voor de slechtst mogelijke optie, namelijk afgraven gekozen zal worden.

Hubertuspark/tunnel (c)

Het in paragraaf 3.2 van de toelichting genoemde uitgangspunt van instandhouding van de houtopstanden in het Hubertuspark staat in geen verhouding tot de als gelijkwaardig genoemde opties van graven of boren. Gemeend wordt dat op lichtzinnige wijze wordt gesproken over herstel, compensatie en versterking van het duinkarakter, alsof er geen onherstelbaar verlies zou optreden.

In dit kader wordt gewezen op het door gemeenteraad in 1995 goedgekeurd Bosbouwtechnisch Beheersplan St. Hubertuspark. Vele raadsleden hebben zich uitgesproken voor behoud van het park, met uitzondering van aantasting in verband met de tunnelmond. Afgevraagd wordt of dit niet reden genoeg is om genoemd onderzoek af te wachten in die zin dat uiterste wordt gedaan om het duinpark te behouden.

Gewezen wordt op de het door Rijkswaterstaat initieerde proefproject voor de eerste in Nederland geboorde tunnel.

mevr de Jong-Boon

Bezwaar bestaat tegen de aanleg van de Noordelijke Randweg vanwege de aantasting van de leefbaarheid van Den Haag en de verdubbeling van de verkeersstroom uit Zoetermeer richting centrum. (a)

De toename van het verkeer betekent geluidhinder en schadelijke emissies voor een groot aantal woningen, ook langs aansluitende wegen.

Een scherm van 3 m zal niet helpen. De enige oplossing is de Noordelijke Randweg, Prof. Teldersweg, Raamweg, Leidsestraatweg/ Benoordenhoutseweg en Bezuidenhoutseweg te verdiepen en overkappen.

Echter zal dit niet helpen tegen luchtvervuiling. De toename van koolstofdioxide blijft in strijd met beleid gemeente en rijk. (h)

Gevraagd wordt waarom niet een beter metrosysteem voor de haagse regio wordt aangelegd. De Noordelijke Randweg en aansluitende wegen zullen een barrière zijn voor fauna en flora; dit zal bijdragen tot een genetische isolatie van de natuur in de stad. (a)

Niet duidelijk is of de fietspaden langs Waalsdorperweg naar de Raamweg/Plesmanweg behouden blijven? (f)

Bij de tunnelmond in het Hubertuspark zal een concentratie van giftige stoffen zich ophopen tussen 2 scholen in (zie Mer Natuur en Milieu p. 117). Het park zal bij afgraven onherstelbaar beschadigd worden. (c)

Door de versmalling van de Van Alkemadelaan wordt een toename van het verkeer in het Benoordenhout verwacht, bijvoorbeeld op de Van Hogenhoucklaan. (f)

De informatie op de avonden vindt men niet voldoende, er werd geen objectieve samenvattingen gegeven van de bestemmingsplannen. (b)

[De specifieke bezwaren ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan voor het gedeelte Mariahoeve/Marlot zijn in het betreffende plan genoemd.]

dhr/mevr Van Duin en dhr/mevr Keizer

Een voorkeur wordt uitgesproken voor een ondergrondse verbinding ver voor TNO en zover mogelijk op het Alexanderterrein, waardoor er geen geluidsoverlast op Cees Laseurlaan, Else

Mauhslaan en Waalsdorperweg zal zijn en het bospark (waterwingebied) gespaard zal worden. (e)

Gevraagd wordt om de tunnel te boren en te verlengen tot het Indisch monument, waardoor het park gespaard blijft, een kostbare aanpassing aan het Hubertusviaduct wordt voorkomen en het viaduct kan verdwijnen. (c)

Gevraagd wordt hoe 50 km/uur afgedwongen kan worden. Men rijdt nu harder. Bij een hogere snelheid klopt de verminderde geluidsbelasting van 5 dB(A) niet. (h)

Een weg voor het Westland is niet nodig. Het Westland wordt minder belangrijk als kassen verplaatst worden. (a)

Het plan wordt te globaal geacht en schept geen duidelijkheid voor de bewoners. (b)

Buruma Maris namens Vereniging van Eigenaar van Theo Mann Bouwmeesterlaan - Else Mauhslaan

De reactie beperkt zich tot het gedeelte gemeentegrens - Van Alkemadelaan. Niet aanvaardbaar is dat geen keuze wordt gedaan. De uitwerking van de verschillende varianten is onduidelijk. (e) Het voorontwerp en met name de verkeersbestemmingen voldoen niet aan het bepaalde in artikel 10 Wet RO en artikel 12 Besluit RO en de eisen in verband met de rechtszekerheid. (b)

Een aantasting van het bospark acht men niet aanvaardbaar. In de toelichting is beleid van gemeente, rijk, provincie en Wassenaar vermeld om het gebied duurzaam in stand te houden. Gewezen wordt op de in 1991 door Gedeputeerde Staten geweigerde verklaring van geen bezwaar voor bebouwing in het bospark omdat hier sprake is van een waardevol droge duingraslandvegetatie en een eikenbos met een aardige onderlaag.

In het Monumenten Inventarisatie Project heeft het bospark de kwalificatie 'belangrijke groenstructuur'. Op grond hiervan dient het tracé te lopen over de bestaande Landscheidingsweg schuin over het kazerneterrein. Er is een voorkeur voor variant 3 met een aansluiting op de Van Alkemadelaan volgens variant 1, waarbij tevens de afstand tot de flats het grootst is. (e)

Opgemerkt wordt dat ten onrechte uitgegaan wordt van reconstructie van een weg (artikel 99 Wet geluidhinder). Volgens de wet gaat het bij een reconstructie van een weg om een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg. Alleen bij variant 3 is hiervan sprake.

Bij de overige varianten gaat het om een nieuwe weg, waarop volgens artikel 76 van de wet andere geluidsnormen van toepassing zijn.

In het plan dient volgens de wet te worden aangegeven welke maatregelen getroffen zullen worden danwel dient ontheffing te worden gevraagd.

Om een hogere geluidsbelasting te voorkomen wordt verzocht voor het provinciale een gemeentelijke deel maatregelen te treffen, zoals op de Rijksstraatweg, om de maximumsnelheid te handhaven. (h)

Bezwaar bestaat tegen de 'doorsteek' door het bospark vanwege de aantasting van het bospark van één van de plantenrijkste delen; dit geldt ook voor een fietspad. (e)

Bij realisering van de doorsteek kan niet worden voldaan aan de wet geluidhinder, zodat ontheffing nodig is. (h)

De bestemmingsregeling (artikel 9) voor het benzinepompstation is ruimer dan in het huidige plan, waardoor een plaatwerkerij en wasstraat mogelijk zijn.

De bestemmingsregeling voor het bospark is minder stringent dan in het huidige plan.

Ondermeer ontbreekt en verbod voor het bouwen van kleine bouwwerken voor algemeen nut.

Gevraagd wordt de vigerende regeling over te nemen.

Het gedeelte van het bospark dat valt onder de bestemming Verkeersdoeleinden I en II wordt minder beschermd, ook als het tracé niet over dit gedeelte zal worden aangelegd. Ook dit is een gebrekkige uitwerking van de bestemming Verkeersdoeleinden I en II. (i)

dhr Hosman

Waardering wordt uitgesproken voor de presentatie op de informatie-avond, waarbij wordt opgemerkt dat het Ministerie van Defensie zich afzijdig houdt. (b)

Voor de woningen aan de Waalsdorperweg direct grenzend aan de Frederikkazerne wordt

aandacht gevraagd voor: permanente dreungeluiden die zullen doordringen in de achtertuinen die nu nog een oase van rust zijn, aantasting van de achtertuin bij aanleg van de tunnel en eventuele scheuren in of verzakkingen van de panden.

Om het gedreun te voorkomen wordt verzocht een onafhankelijk expertise-onderzoek te laten doen naar de eisen die gesteld moeten worden aan het exacte tracé, de diepte en de technische bouw van de tunnel.

De technische eisen zouden in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden danwel zouden harde toezeggingen moeten worden gedaan voor de toekomstige technische ontwikkelingen.

Gevraagd wordt om het tracé van de tunnel zover mogelijk van de woningen te leggen en een schadevergoedingsregeling in het bestemmingsplan op te nemen voor de gevallen van aantoonbare schade. Voorts wordt gevraagd om een regeling in het plan op te nemen die voorziet in een inspectie vooraf van de panden aan Waalsdorperweg en een vergoeding van alle schade. **(d)**

Platform tegen Verlengde Landscheidingsweg

Bezwaar bestaat tegen de aanleg van de Noordelijke Randweg omdat:

- de weg geen oplossing biedt voor de congestie op rijkswegennet in en rond Haagse agglomeratie;
- de natuurwaarden in de al bedreigde bestemmingsplanzone tussen Den Haag en Leiden wordt aangetast;
- het verkeer zal toenemen ten koste van het openbaar vervoer; dit heeft negatief effect op verkeersveiligheid; **(a)**
- het onderliggend wegennet voor deel zwaarder belast wordt, met name directe of indirecte aansluitingen; **(f)**
- de luchtverontreiniging en de geluidsoverlast door toename van het verkeer ook zal toenemen. **(h)**

Opgemerkt wordt dat de tracévaststelling volgens de 'oude' procedure is gegaan, waarbij de tracé-besluiten van de verschillende overheden volgende de Rechtbank Den Haag niet voor beroep en bezwaar vatbaar zijn. Volgens de nieuwe Tracewet zal dit wel het geval zijn.

De motivering en de afweging van de alle in het geding zijnde belangen zal dus in het kader van de bestemmingsplanprocedure moeten geschieden op een voor ieder navolgbare wijze. **(b)**

dhr van der Kun

Als bewoner van de Els Mauhslaan wordt bezwaar gemaakt tegen de aantasting van het bospark bij toepassing van een aantal varianten. De fraaie bomen-coulisse vervullen een essentiële en waardevolle rol als ecologische eenheid, geluidsbarrière en visuele afsluiting voor de achterliggende bebouwing.

Indien de weg in de onmiddellijke omgeving wordt aangelegd wordt een aanzienlijk verlies aan verkoopwaarde van flats verwacht, die zijn gekocht onder de waarborgen van een rustige ligging met vrij uitzicht op bos en duin. De flats worden vooral bewoond door de oudere generatie die veel thuis zijn.

Ook bij minimale aantasting van het bospark zal de schade onherstelbaar zijn.

Alleen een variant met een grotere boogstraal weg ten noorden van Alexanderkazerne met maximale handhaving bestaande tracé is aanvaardbaar. **(e)**

dhr en mevr van der Spiegel

De bewoner van de Else Mauhslaan vindt verbetering van de verkeersdoorstroming en de ruit om Den Haag belangrijk, maar is bezorgd om toename van het verkeer, van en naar Landscheidingsweg, dat meer geluid en milieuverontreiniging zal veroorzaken voor de Waalsdorperweg, Else Mauhslaan, Cees Laseurlaan en Theo Mann Bouwmeesterlaan (geldt bij aanleg van de lange tunnel niet voor Waalsdorperweg).

Het gestelde op informatie-avond dat bij lange of extra lange tunnel vraagteken gezet moet worden of er geld zal zijn voor het boren onder het Hubertuspark, is geen goed uitgangspunt voor het beleid. Dat zou moeten zijn: wat willen we en hoe is dat te realiseren met minst mogelijke aantasting milieu en woongenot. De bewoners betalen uiteindelijk via belasting.

De enige mogelijke variant is de extra lange tunnelvariant met op maaiveld op oude tracé verbinding naar TNO.

Dit zal enige tientallen miljoenen meer kosten, maar op lange duur de beste zijn. **(e)**

Voorts bestaat bezwaar tegen de wijzigingsbevoegdheid voor het bouwen van relatief hoge woningen op het Alexanderterrein. Het maaiveldniveau op het kazerneterrein is 5,3 - 7,3 m. Het maaiveldniveau op de Else Mauhslaan, Theo Mann Bouwmeesterlaan en Waalsdorperweg circa 2 m - 1,8 m.

Ten opzicht van de huidige bebouwing zou de hoogte van de eventuele nieuwbouw 18,3 - 20,5 m bedragen. Deze uitzicht belemmering acht men niet acceptabel.

Bij extra lange tunnel is relatieve hoogbouw niet nodig, omdat deze niet geluidafschermend behoeft te zijn. **(g)**

Opgemerkt wordt dat deel van het bospark noordoostelijk van benzinepomp waterwingebied is, met als oostelijke grens de Else Mauhslaan. **(e)**

Ten aanzien van het concept-ontheffingsverzoek is nog het volgende opgemerkt.

Briefschrijver is verbaasd dat een geluidberekening is gemaakt voor de varianten 1 t/m 4 en niet voor 5 (extra lange tunnel) en dat een ontheffingsverzoek is opgesteld terwijl het uiteindelijk te realiseren plan nog niet bekend is.

Bij realisering van de relatief hoge bebouwing aan de Oude Waalsdorperweg is geen rekening is gehouden met het terug kaatsen van het geluid op de bestaande bebouwing. Een Zeister variant zou beter zijn.

De geluidsbelasting in het geval van de extra lange tunnel zou eerst berekend moeten worden om een objectief besluit te kunnen nemen. Verwacht wordt dat de geluidsbelasting in dat geval zal verminderen ten opzichte van de huidige situatie en een ontheffingsverzoek niet nodig is. **(h)**

dhr van Wessem

Verzocht wordt de Waalsdorperweg tussen Raamweg en Oostduinlaan in beide richtingen voor beperkt verkeer open te houden.

Gevreesd wordt voor toename van verkeer op Oostduinlaan, dat merendeels geen bestemmingsverkeer zal zijn, maar verkeer richting Scheveningen, Archipelbuurt, centrum en Benoordenhout.

Er is geen vertrouwen in flankerende maatregelen. Het sluipverkeer via Wassenaarseweg, Oostduinlaan, Carel van Bylandtlaan naar Raamweg neemt steeds toe.

Het verkeer op de Oostduinlaan tussen Waalsdorperweg en Van Maudrickstraat is zeer beperkt.

Gevraagd wordt hoeveel een beperkte toename zal zijn, 5 - 10 % ?

Gevreesd wordt dat automobilisten een route door een woonwijk niet zullen schuwen.

De reden voor het afsluiten is niet duidelijk; geluidoverlast kan het niet zijn, omdat op dat deel van de Waalsdorperweg geen woonhuizen staan. **(f)**

dhr Schouten

Vanwege het globale karakter van het plan en de globale kostenramingen en eventuele financiële tegenvallers voor bijvoorbeeld het Hubertuspark, wordt gevreesd dat voor goedkopere oplossingen elders gekozen wordt. Een bestemmingsplan zou eerder ontwerpers moeten uitdagen dan omwonenden in onzekerheid laten. De nog onzekere mogelijkheid van woningbouw op het kazerneterrein zou niet tot een extra randvoorwaarde mogen leiden.

Prioriteit zou moeten worden gegeven aan de inpassing in de huidige structuur van bospark en woningen op een voor de huidige omwonenden aanvaardbare wijze. **(e,g,i)**

Gevraagd wordt om een ontwerp bestemmingsplan dat de noodzakelijke duidelijkheid geeft.

Het bospark vormt een natuurlijke visuele geleiding voor het verkeer en een afscherming van geluid, lawaai en asfalt voor omwonenden. In verband hiermee en als compensatie voor het verlies van het bospark ten noorden van de kleine Alexanderkazerne wordt verbreding van het bospark ter hoogte van de Van Alkemadelaan noodzakelijk geacht, ook met het oog op de verwachte filevorming richting Scheveningen.

Voorgesteld wordt de op- en afritten zo ver mogelijk van de woningen aan de Waalsdorperweg te situeren. Dit is mogelijk door de tunnel vanaf de Van Alkemadelaan verder door te trekken, waarboven de op- en afritten gerealiseerd kunnen worden en door een bajonetaansluiting op de

Van Alkemadelaan, waardoor het aantal rijstroken kan worden beperkt en verkeerskundig voordelen oplevert. **(e)**

Verzocht wordt om het financiële budget te verruimen en zonodig het overleg met het rijk te heropenen. **(j)**

Coöperatieve Flatexploitatievereniging Nieuw Clingendael

Er is begrip voor de noodzaak van aanleg van de weg, gevraagd wordt om begrip voor de punten waarvoor aandacht wordt gevraagd.

Uit oogpunt van rechtszekerheid wordt bezwaar gemaakt tegen de gevolgde procedure waarin een voorontwerp bestemmingsplan verschillende varianten laat zien. **(b)**

De geluidsoverlast zal toenemen door de sloop van de kleine Alexanderkazerne, door vermindering van de afstand tussen de weg en de woningen tot 70 m (nu 120 m) en door toename van het verkeer dat sneller zal rijden dan het toegestane maximum.

Volgens het rapport kan de geluidsbelasting met moeite tot 57 dB(A) worden teruggebracht.

Een geluidsniveau van 57 dB(A) wordt hoog geacht in vergelijking tot de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

In verband met een eventueel toenemend verkeerslawaaï wordt er op gewezen dat de bewoners van de serviceflat Nieuw Clingendael vooral bewoond wordt door ouderen, die sterk aan hun woning gebonden zijn en waarvoor het ongehinderd gebruik kunnen maken van het balkon belangrijk is. Velen hebben zich financiële offers moeten getroosten om hier in alle rust te kunnen wonen.

Gepleit wordt voor de meest geluidsvriendelijke variant, de extra lange tunnel of anders om de weg zover mogelijk naar het noordwesten op te schuiven volgens variant maximale handhaving bestaand tracé of nog verder en voor de Cees Laseurlaan 1003-1193 afdoende geluidwerende maatregelen te treffen, opdat het geluidsniveau zo veel mogelijk beperkt wordt zo mogelijk tot onder de 50 dB(A). **(e,h)**

Na ingebruikneming van de weg behoudt men zich het recht voor om zo nodig aanvullende maatregelen of schadevergoeding te vragen. **(k)**

Bezwaar bestaat tegen de ernstige aantasting van het bospark. Aangehaald wordt dat Gedeputeerde Staten in 1991 bebouwing in het bospark heeft afgewezen.

Aanleg van de weg over de Alexanderkazerne zal aan de bezwaren tegemoet komen.

Om eventueel extra verkeer via de Theo Mann Bouwmeesterlaan tengevolge van de aansluiting van de Noordelijke Randweg bij het Groenendaal te voorkomen, wordt om beperkende maatregelen gevraagd. **(e)**

Ervan uitgegaan wordt dat maatregelen worden getroffen om tijdens sloop- en bouwwerkzaamheden overlast voor de omgeving te voorkomen. **(k)**

dhr en mevr van Kroon

In het verslag worden niet alle vragen en antwoorden genoemd. Het toegezegde verslag in de Posthoorn is nog niet gepubliceerd. **(b)**

Een van de varianten betekent afname uitzicht, beschadiging van natuur, geluidsoverlast, achteruitgang van het woongenot en daardoor waardevermindering van de panden.

Men heeft begrepen dat als Defensie het Alexanderterrein niet wil afstoten, het tracé volgens de variant over het huidige tracé met aanzienlijke verbreding ten koste van het bospark zal lopen.

Dit is niet aanvaardbaar vanwege de grote ecologische waarde. In een bijlage noemen briefschrijvers de daar gesignaleerde stand- en trekvogels en andere dieren en flora. Afgevraagd wordt of bij de aanleg van een lange tunnel de bomen in het bospark en de wortels door verlaging van het grondwaterpeil aangetast zullen worden. Het gebied behoort tot het waterwingebied, dit lijkt niet te rijmen met de aanleg van de weg.

Vanwege geluidsoverlast, milieubederf en visuele hinder wordt een weg op maaiveld afgewezen.

Zolang Defensie geen grond wil afstoten zal gewacht moeten worden met de aanleg van dit deel van de weg terwille van het behoud van de natuur en de leefbaarheid. Op natuur en landschap is in de Haagse regio al vaak een aanslag gedaan. **(e)**

Eventuele kapwerkzaamheden mogen nooit tussen 1 maart en 1 september plaats vinden. **(k)**

De plannen voor de weg zijn nog te vaag om de gevolgen te kunnen overzien. **(b)**

dhr de Haas en dhr Siegmund

Men is verbaasd over de beleidswijziging om de weg in plaats van ten westen van de Alexanderkazerne door of zelfs ten oosten van de kazerne te leggen. De argumentatie - de ontstane commotie rondom Klein Zwitserland en het belang van de waterwinning - wordt niet steekhoudend genoemd, omdat dit ook in het geding is bij het huidige voorkeustracé. (a)

Niet aanvaardbaar is een tracé op maaiveldniveau over het huidige tracé van de Oude Waalsdorperweg, vanwege teruggang van woongenot, waardevermindering van de panden en aantasting van het bospark als recreatie-, natuur- en waterwingebied.

Bij woonbebouwing op het Alexanderterrein zou een drukke verkeersweg dwars door het Benoordenhout gaan.

De beschikbare middelen worden geheel aangewend voor de tunnelaanleg onder de Frederikkazerne en het Hubertuspark, waarbij voorbijgegaan wordt aan de belangen ten noorden van de Van Alkemadelaan. Ook in het verslag van de informatie-avond is de toezegging dat apart met de bewoners van het noordelijk deel van de Waalsdorperweg overleg gevoerd zal worden niet opgenomen. Graag ontvangt men een schriftelijke bevestiging van de toezegging.

(e)

De beleids- en belangenafweging die geleid heeft tot de huidige voorkeursvariant is onvoldoende. Een tracé ten westen van de Alexanderkazerne dat vanaf TNO ondergronds loopt, brengt aanzienlijk minder schade aan alle betrokken belangen. (a)

dhr van Hemert en 12 bewoners van 't Hoenstraat

Bewoners van 't Hoenstraat hebben bezwaar omdat door de straat nu al sluipverkeer vanaf de Oostduinlaan/Ruychrocklaan naar de Raamweg rijdt en dit zal bij aanleg van de Noordelijke Randweg toenemen. Het sluipverkeer veroorzaakt nu al lawaai- en stankoverlast en is gevaarlijk voor spelende kinderen. Met de gemeente is men al enige tijd in discussie.

In het voorontwerp wordt de Waalsdorperweg richting Plesmanweg ter hoogte van de Van Berwaerdeweg afgesloten. Dit betekent dat het verkeer over de Waalsdorperweg richting Plesmanweg gedwongen wordt om de Oostduinlaan in te rijden, waarna de kortste weg naar het Hubertusviaduct de 't Hoenstraat is. Men verwacht dat zowel Benoordenhouts verkeer als overige verkeer deze route zal nemen. Dat het verkeer via de Carel Van Bylandtlaan zou gaan, acht men niet waarschijnlijk door het ontbreken van regulerende maatregelen, zoals éénrichtingsverkeer in 't Hoenstraat richting Oostduinlaan vanaf de Burnierstraat en omgekeerd Burnierstraat richting Raamweg.

Verzocht het plan op dit punt aan te passen door in de eerste plaats door de aansluiting Waalsdorperweg-Hubertusviaduct richting west in stand te laten en in de tweede plaats door de genoemde maatregelen. (f)

dhr Haarsma en 2 bewoners van de Waalsdorperweg

Door bewoners van de Waalsdorperweg wordt gesteld dat het voorontwerp plan niet voldoet aan de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, omdat het plan geen redelijke rechtszekerheid biedt. Dit is vereist mede uit een oogpunt van behoorlijk bestuur. Het plan lijkt meer een structuurplan.

Gewezen wordt op uitspraken van ambtenaren op de informatie-avonden waarbij ondermeer gezegd zou zijn dat er onvoldoende onderzoek is gedaan en dat het plan vele en grote marges heeft.

Verzocht wordt het plan in te trekken en een plan te maken dat aan bovengenoemde voldoet.

(b)

Bezwaar wordt gemaakt tegen de bestemming voor de tunnel onder het Hubertuspark omdat het hierdoor mogelijk zou zijn om onder het hele park een tunnel aan te leggen, waardoor natuurbestemming niet meer mogelijk is. Het is technisch onmogelijk de tunnel onder het park te situeren en uit te komen op het hoge Hubertusviaduct.

Het tracé ligt in vergelijking tot eerdere formele plannen verder van de Vrije School. Dit betekent meer aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarde van het park.

Niet duidelijk is wat bedoeld wordt met 'het zoveel mogelijk sparen van het park'.

In verband met de krimpende schoolbevolking en het vrijkomen van schoolcapaciteit wordt voorgesteld de school te slopen waardoor miljoenen kunnen worden bespaard door het niet

verplaatsen van de noordelijke op- en afrit van het Hubertusviaduct. (c)
Brievenschrijvers zijn niet tegen de aanleg van de weg. Deze had er al eerder moeten liggen. De gemeente heeft de vervoersbedrijven niet benaderd waardoor vrachtauto's nog steeds over de Waalsdorperweg rijden. De bocht in de lus van het viaduct is in 1995 te krap gemaakt terwijl het al verspilling was. (k)

dhr Kingma namens 11 bewoners Van Voorschotenlaan

Bewoners van de Van Voorschotenlaan geven te kennen dat zij nu nog geen oordeel kunnen geven over het plan, omdat het te veel onduidelijkheden bevat. Als het ontwerp plan de technische uitvoering zal aangeven, zal een reactie gegeven worden. (b)

In het ontwerp plan zal aan het volgende moeten voldoen:

- handhaving in zijn huidige vorm van het wandelpad inclusief taluds achter de tuinen aan de Van Voorschotenlaan, ook tijdens de bouwphase;
- duidelijkheid dat op grond van betrouwbare gegevens geen sprake zal van toename van belasting qua geluid en/of trilling en overlast qua geluid en luchtverontreiniging vanuit een ventilatie vanuit de tunnel;
- het toepassen van boortechniek voor het Hubertuspark in plaats van hoofdzakelijk graaftechniek;
- een regeling in de voorschriften (aanlegvergunning) voor met name het duinpark voor de voorgenomen werken (zoals wegen en tunnels) ter voorkoming van aantasting van natuurwetenschappelijke- en landschappelijke waarden van het gebied. (c,d)

Men behoudt zich elk recht voor, met name het recht op eventuele schadevergoeding.

Men gaat ervan uit dat er een aparte zitting komt voor de bewoners van de Van Voorschotenlaan, zoals toegezegd. (k)

mevr Kampschreur

Bezwaar tegen de Noordelijke Randweg vanwege de aanzuigende werking die zal leiden tot meer verkeer in en om het Benoordenhout. (a)

De afsluiting van de Waalsdorperweg ter hoogte van de Oostduinlaan voor verkeer richting Raamweg zal leiden tot meer verkeer in de Oostduinlaan, 't Hoenstraat, de Groenhovenstraat en Carel van Bylandtlaan, omdat niet al het verkeer dat nu over de Waalsdorperweg gaat gebruik zal maken van de tunnel. De toename van het verkeer in de woonstraten is in strijd met het beleid om verkeer te concentreren op hoofdwegen. De afsluiting zal leiden tot verplaatsing van het verkeer van de buitenkant van de wijk naar dwars door de wijk. De afsluiting is niet begrijpelijk. (f)

Volgens het geluidrapport uit augustus 1985 bedroeg het geluidniveau in de Oostduinlaan minder dan 56 dB(A). Dit niveau zal volgens het geluidrapport uit 1996 in de uiteindelijke situatie in 2015 62 dB(A) bedragen, terwijl het niveau op de Waalsdorperweg slechts 50 dB(A) zal zijn. De toename voor de Oostduinlaan wordt volgens briefschrijfster deels ook veroorzaakt door de voltooide versmalling van de Waalsdorperweg. Op grond van het bovenstaande acht men de afsluiting van de Waalsdorperweg niet aanvaardbaar. Het causale verband tussen de genoemde maatregelen op de Waalsdorperweg en de toename van de verkeersintensiteit kan niet ontkend worden. Men zal zich zonodig tot de rechterlijke instantie wenden.

Gevraagd wordt om ook een geluidberekening te maken voor de gevel van de hoekwoning Maudricstraat 4. (f,h)

De uitgang van de tunnel bij het Hubertusviaduct zou zo ver mogelijk van de woningen moeten zijn gelegen. Gepleit wordt voor een hoge aanleg van de tunnelmond, waardoor het verkeer over de Waalsdorperweg kan blijven rijden en de afsluiting overbodig wordt. (c)

Bij versmalling van de Van Alkemadelaan wordt gevreesd voor sluipverkeer door de wijk. Niet duidelijk is waarom hoofdaders aan de buitenkant van de wijk versmald worden. (f)

Gevraagd wordt of de gemeente een totaal beeld heeft van de schade aan de woningen tengevolge van de werkzaamheden en welke maatregelen getroffen zullen worden. (k)

dhr Duyster

In verband met de aanleg van de tunnel onder het Hubertuspark wordt opgemerkt dat het grondwaterpeil gelijk zal zijn aan of zonder bezwaren te verlagen zal zijn tot het niveau van de

Waalsdorperweg. Dit maakt een open graaf-front mogelijk. Ter inlichting is een artikel over een met een open graaf-front aangelegde tunnel volgens het perssysteem bijgevoegd. Aangenomen wordt dat met gespecialiseerde firma's contact opgenomen wordt, ook over alternatieve bouwwijzen. (c)

31 bewoners Waalsdorperweg, Van der Burchlaan en Van Voorschotenlaan

Men is verontrust ten aanzien van de tunnel onder het kazerneterrein.

Deze ligt pal achter de tuinen, die bij aanleg als werkterrein gebruikt zullen worden. Gevreesd wordt dat de bomen door de bemaling zullen afsterven, terwijl op de tunnel geen nieuwe bomen mogelijk zijn. Tengevolge van het plaatsen van damwanden en het verkeer door de tunnel verwacht men schade aan en trillingen in de huizen.

Een eventuele open bak zou ook stank en lawaai veroorzaken.

Met een tunnel zou het groen en de rust in de tuinen verdwijnen.

Gepleit wordt voor een tunneltracé aan de zeezijde van het kazerneterrein, die bovendien korter en goedkoper zal zijn. (d)

dhr en mevr van de Boon en 2 gelijkkluidende reacties

Bewoners van de Waalsdorperweg zijn voorstander van één van de twee lange tunnelvarianten voor het gedeelte Van Alkemadelaan-gemeentegrens. Gelet op de toekomstige verkeersintensiteit zou een weg op maaiveld de overlast voor de bewoners wezenlijk toenemen. Er is geen aanleiding terug te komen op het besluit van de gemeenteraad van december 1988 om de weg verdiept aan te leggen. (a,e)

Artikel 15 (Verkeersdoeleinden I en II) acht men te vaag en zou aangepast moeten worden. In verband met de rechtszekerheid mag men een duidelijke keus verwachten of anders dient een wijzigingsbevoegdheid te worden opgenomen. Nu is het niet duidelijk of de beslissing al of niet een tunnel met de vereiste rechtsbescherming op grond van de Wet RO zal zijn omgeven.

De betekenis van de op de plankaart aangegeven pijlen 'startpunt verkeersweg' is niet duidelijk. Deze zouden geschrapt kunnen worden als gekozen wordt voor de lange tunnelvariant. (i)

In het onverhoopte geval dat niet gekozen wordt voor een lange tunnelvariant, merkt men op dat aantasting van het bospark ten behoeve van het behoud van het kazerneterrein niet aanvaardbaar is. Ook kan het speculatieve financiële belang bij woningbouw op het kazerneterrein niet wijken voor het belang van de omwonenden bij het handhaven van het waardevolle en ter bescherming van de verkeersoverlast belangrijke bospark.

Het bepaalde in artikel 15 lid 2 dat een bepaalde strook van het defensieterrein dient te worden gehandhaafd kan dan ook worden geschrapt. De wijzigingsbevoegdheid dient in noordwestelijke richting te worden opgeschoven.

Herstel van de eventuele aantasting van het bospark zou niet onderzocht moeten worden, zoals in de toelichting aangegeven, maar dient te worden gewaarborgd. (e,g)

Met de toegezegde 120 miljoen is de financiële uitvoerbaarheid voor slechts de helft van het tracé verzekerd. De financiële onderbouwing is pas voldoende als ook geld beschikbaar is voor de lange tunnelvariant. (i)

dhr Kindt

Men is verbaasd dat het geluid op de Waalsdorperweg zal toenemen en dat de gemeente erkent dat het geluidsniveau boven het toegestane zal zijn, waarvoor ontheffing zal worden gevraagd.

Een verkeersknooppunt vindt men niet passen in een woonwijk. Gevreesd wordt voor onverkoopbaarheid van de woningen en verpaupering van dit deel van de wijk.

Opgemerkt wordt dat de kamers aan de straatkant van de Waalsdorperweg door het optrekkend verkeer niet als slaapkamer zijn te gebruiken. (e)

Gepleit wordt voor een lange tunnel of nog beter een tunnel langs de achterkant van de kazerne. (a)

Onderschreven wordt de reactie van de heer de Koning.

dhr de Koning en 12 gelijkkluidende reacties

Op de informatieavond werd gesteld dat een tracé aan de achterzijde van de kazerneterreinen door bewoners van de Kwekerijweg e.o. in het verleden is afgewezen. Niet duidelijk is echter

om welk plan het gaat. Het lijkt goed mogelijk dit tracé te gebruiken zonder dat er sprake is van overlast. Gevraagd wordt dit tracé te onderzoeken. (a)

Het wordt niet juist geacht voor eventuele woningbouw op het Alexanderterrein nu reeds een hoogtemaat op te nemen, omdat volgens de gemeente hiervoor nog inspraakprocedure volgt; de hoogtemaat zou geschrapt moeten worden. (g)

Ten aanzien van een weg op maaiveld wordt opgemerkt dat dit het bospark, waarvan de ecologische waarde in het huidige bestemmingsplan wordt onderkend, aantast. Met het oog op mogelijke woningbouw op het kazerneterrein zou het vreemd zijn als gekozen zou worden voor een scheiding tussen woongebieden. (e)

De geluidberekeningen zijn gebaseerd op theoretische modellen en aannames voor de te verwachten verkeersintensiteiten. De maximale toegestane geluidsniveau wordt benaderd of overschreden. Geen rekening is gehouden met een 24-uurs aanbod van verkeer. Door het toenemend nachtelijk vrachtverkeer zal het geluid vooral 's nachts toenemen. (h)

Onvoldoende aandacht is besteed aan de horizonvervuiling van een bovengronds 4-baans weg. De lange tunnel wordt beter geacht, maar als de weg niet over het kazerneterrein wordt aangelegd, betekent dit voor de bewoners van de Else Mauhsloot en Cees Laseurloot overlast. Ook het bospark wordt aangetast. Wat de verkeersoverlast van de 'doorsteek' zal zijn is niet duidelijk. Vanwege de op- en afritten is ook hier sprake van scheiding tussen toekomstige woongebieden.

De extra lange tunnel is de enige aanvaardbare optie. (e)

De rijksbijdrage van f 120 miljoen acht men niet toereikend. Het bevreemd men dat de gemeente(voorlichters) de optie van een extra lange tunnel feitelijk ondersteund, maar dat bij voorbaat al te weinig geld van het rijk is gevraagd, zodat bewoners moeten protesteren tegen andere opties waarvan de gemeente wist of had kunnen weten dat die onaanvaardbaar zijn.

Als het rijk een extra bijdrage afwijst, kan de gemeente de 'schuld' bij het rijk leggen. (j)

Als bewezen is dat ander tracé niet mogelijk is, wordt verzocht de variant extra lange tunnel uit te voeren. (a)

dhr. van Heijningen namens Stichting Bewonersorganisatie Archipel/willemspark en 13 bewoners/gebruikers Koninginnegracht

Gesteld wordt dat de Noordelijke Randweg geen oplossing biedt voor de congestie op de rijkswegen in en rond de Haagse agglomeratie. Het onderliggend stedelijk wegennet wordt zwaarder belast, met name de in- en directe aan- en afvoerwegen. Natuurwaarden worden aangetast. Toename autoverkeer heeft negatief effect op verkeersveiligheid, luchtverontreiniging en geluidhinder. De weg zal als barrière werken. (a,h)

Het plan heeft geen oog voor het deel richting Wittebrug-Teldersweg en Kijkduin, ook de Mer rapportage hierover is weggelaten. De bestaande bebouwing aan Koninginnegracht wordt vergeten. Er is geen onderzoek naar geluid- en luchtverlast bij de aansluiting op Hubertusviaduct. (f)

In de toelichting wordt de waarde van de groengebieden erkent. Het gemeentelijk beleid om bij ontwikkelingen groen te ontzien. Dit plan tast het groen aan. Compensatie van de schade aan natuur- en landschap is niet mogelijk. Ook een ondertunneling is niet aanvaardbaar. De weg zal het bospark als onderdeel van grotere groen buffer aantasten. (c,e)

Wegaanleg niet te rijmen met toekomstig beschermd stadsgezicht. (k)

Gewezen wordt op de toelichting waarin vermeld dat de geluidsbelasting op de Koninginnegracht/Raamweg met 2 dB(A) zal toenemen en op een geluidsonderzoek van enige jaren geleden waarin het geluidsniveau voor 2002 op 63 dB(A) is bepaald. Gesteld wordt dat de geluidsbelasting $63 + 2$ zou moeten zijn.

In overleg is van ambtelijke zijde gezegd dat voor flats Clingendael en Koninginnegracht geluidarm asfalt niet voldoende zou zijn, ook geluidschermen/wallen en afstand is nodig. Gemeente doet niets aan de aansporing van de provincie in 1993 om zones waarin ontheffing volgens de Wet geluidhinder nodig is, te verminderen. Van wegaanleg moet worden afgezien. De leefbaarheid is in het geding.

Niet bewezen dat Steenmastiek Asfalt geluidsbelasting zal doen afnemen, noch garantie dat men dit zal toepassen. De luchtverontreiniging zal toenemen. (h)

Verzocht wordt om de weg niet aan te leggen, de verkeersproblemen worden verlegd. (a)

Ten aanzien van het concept-ontheffingsverzoek wordt door de bewonersorganisatie nog het volgende opgemerkt.

In de MER-rapportage is geen aandacht besteed aan de geluidsconsequenties voor de panden aan de Koninginnegracht.

Het wordt niet juist geacht dat B en W aan zichzelf ontheffing verleend. Toepassing van de regeling en van de Wet gemeenschappelijke regeling acht men niet in overeenstemming met artikel 6 EVRM.

Verwezen wordt naar het concept ontheffingsverzoek inzake het bestemmingsplan Archipel/Willemspark II, tweede herziening (Schuttersduin), op grond waarvan gesteld wordt dat de geluidsbelasting 63 + 2 dB(A) zou moeten zijn, zoals ook gesteld in een brief van de Dienst Stadsbeheer van januari 1996. Gesteld wordt dat uitgegaan is van onjuiste gegevens. Er dienen maatregelen getroffen te worden.

Verwacht wordt dat de geluidsbelasting op de panden Koninginnegracht 142-146 en de daarachter gelegen in aanbouw zijnde panden hoger is dan de gemeten geluidsbelasting voor nummer 138. Gevraagd wordt om een geluidberekening.

Op onvoldoende grond wordt de toename op 1.3 dB(A) gesteld. In de toelichting op het plan wordt de toename op 2 dB(A) gesteld en dat geluidwerende maatregelen geen soelaas biedt. Onderzocht zou moeten worden of Steenmestiek Asfalt in verband met de veiligheid (gladheid) aangelegd kan worden en of het asfalt een compenserend effect zal hebben.

De berekening van de verkeersintensiteiten wordt betwijfeld omdat geen rekening is gehouden met een toename van het sluipverkeer bijvoorbeeld richting westland.

Van het plan en het ontheffingsverzoek zou moeten worden afgezien. (h)

8.3 Reactie gemeente

Naar aanleiding van de bovengenoemde reacties wordt het volgende opgemerkt.

a. Algemeen

In de toelichting is uitgebreider ingegaan op het beoogde doel van de aanleg van de Noordelijke Randweg.

Aan paragraaf 3.1.2 is de volgende tekst toegevoegd:

"Al in de nota Den Haag in Beweging (1988) is de structuur van het Haagse wegennet vastgelegd. Deze structuur is later bevestigd en verder uitgewerkt in Het Verkeersplan (1990). Drie ruiten rond het centrum vormen de belangrijkste onderdelen van de hoofdwegenstructuur. Deels aan de rand van het stedelijk gebied ligt het "hoefijzer", een buitenruit die bedoeld is voor het doorgaande autoverkeer en die de verbindingen verzorgt met het provinciale- en rijkswegennet.

Een compleet hoefijzer is tevens noodzakelijk om:

benuttingsmaatregelen op het bestaande net te kunnen nemen teneinde het verkeer beter te kunnen toedelen aan hoofdwegen waardoor het stedelijk onderliggend wegennet ontlast kan worden. Een aanleg van een bypass tussen rijksweg 4 en rijksweg 44 is dan noodzakelijk - binnen het gewenste hoofdwegennet - om een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van de Haagse regio te kunnen waarborgen.

De aanleg van de Noordelijke Randweg trekt verkeer aan van het onderliggend wegennet. Als gevolg daarvan vermindert het aandeel van het verkeer op de Utrechtsebaan met als herkomst/bestemming de Bollenstreek en Rotterdam. Verkeer met als herkomst/bestemming Den Haag-Centrum en Bezuidenhout krijgt daardoor meer ruimte op de Utrechtsebaan. De ruimte op de Utrechtsebaan wordt ook gebruikt voor een betere bereikbaarheid van de werkgelegenheidslocaties in het Beatrixkwartier en de Schenkstrook. Dit ontlast het onderliggend wegennet van Den Haag. Aanleg van de Noordelijke Randweg voegt meer auto-infrastructuur toe aan de rand van de regio, maar maakt het tegelijk mogelijk het autoverkeer in Den Haag verder te concentreren op het bedoelde hoofdwegennet (Auto x 1), met handhaving van de bereikbaarheid van de stedelijke voorzieningen voor het noodzakelijk autoverkeer. De

ruimte die vrijkomt, komt ter beschikking aan het openbaar vervoer en het langzaam verkeer terwijl het verblijfsklimaat in de woonbuurten verbetert.

In Den Haag zijn bij realisatie van de Noordelijke Randweg de positieve effecten het meest duidelijk waar te nemen op de parallelle routes (Hofzichtlaan, Laan van Nieuw-Oost Indië, Van Alkemadelaan en Waalsdorperweg). Op deze wegen treedt een daling op van de verkeersintensiteit, hetgeen gunstige gevolgen heeft voor de afwikkeling van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in en om Mariahoeve, Bezuidenhout en Benoordenhout. Op de Van Alkemadelaan ontstaat ruimte voor voorzieningen voor het openbaar vervoer (busstroken en aanpassing verkeerslichten). Ook op de Raamweg/Koningskade/Zuid-Hollandlaan kan meer ruimte gevonden worden voor de bevordering van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Met name geldt dit voor het kruisend verkeer tussen Benoordenhout en de Archipelbuurt. De ontlasting van de druk op de Javastraat en de Laan Copes van Cattenburch is het grootst bij aanleg van de Noordelijke Randweg. Thans rijdt verkeer via Benoordenhout Den Haag binnen en rijdt via het onderliggend wegennet naar de bestemmingsgebieden. Bij de aanleg van een tunnel onder het terrein van de Frederikkazerne gaat veel meer verkeer van het onderliggend wegennet naar de nieuwe randweg.

De conclusie uit de projectnota/MER is dat aanleg van de Noordelijke Randweg niet of nauwelijks bijdraagt aan de toename van het aantal voertuigkilometers in het studiegebied boven de trendmatige groei.

Er is gekozen voor de deels verdiepte Stadsrandweg met een twaalfstal aansluitingen om de uitwisselingen van verkeer tussen de verschillende gemeenten en ook binnen één gemeente zoveel mogelijk via de Noordelijke Randweg te kunnen laten verlopen.

Zo rijdt bijvoorbeeld verkeer van Wassenaar naar Voorburg via de Noordelijke Randweg en niet meer via de Hofzichtlaan of via de Utrechtsebaan.

Naast de aanleg van de Noordelijke Randweg - die overigens in Voorburg en Leidschendam uitgevoerd zal worden met vrije openbaar vervoerbanen - wordt in de regio Haaglanden ook rekening gehouden met de aanleg van Randstad Rail en Agglonet. Voor het (vracht)verkeer naar het Westland (dat nu nog over de Waalsdorperweg - Prof. Teldersweg - Segbroeklaan e.v. rijdt) is de aanleg van de Noordelijke Randweg een oplossing.

Verkeer kan dan buitenom via het hoefijzer naar het Westland rijden."

Op het gedeelte van de Noordelijke Randweg tussen de A4 en de aansluiting bij TNO geldt de maximum snelheid van 70 km/uur. Vanaf de aansluiting bij TNO geldt zowel in de tunnel als op het onderliggend wegennet de maximum snelheid van 50 km/uur. Via de gebruikelijke wijze zal door de politie in combinatie met de snelheidsdisplay de snelheid binnen Den Haag gehandhaafd worden.

Uit de berekeningen die in het kader van de projectnota MER zijn uitgevoerd blijkt dat door de aanleg van de Noordelijke Randweg de verkeersonveiligheid in het totale studiegebied niet toeneemt.

Op en rond de nieuwe infrastructuur kan de onveiligheid dan wel toenemen, in de woongebieden in Voorburg, Leidschendam en Den Haag - die flink ontlast worden van doorgaand autoverkeer - neemt de leefbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid toe.

b. Algemeen bestemmingsplan

Zoals ook in de toelichting en de bijlage is vermeld, heeft de 'Noordelijke Randweg' een lange voorgeschiedenis. Voorafgaand aan het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan is dan ook een aantal onderzoeken gedaan.

In de Rapportage van de werkgroep Noordoostelijke Randweg van juli 1990 is een verslag gedaan van de studie naar de verkeerskundige aspecten van de aanleg van de weg. Ook aan de studie naar de landschappelijke inpassing van de weg is in de rapportage aandacht besteed.

Belangrijk zijn voorts de onderzoeken die gedaan zijn in het kader van de Milieu Effect Rapportage, waarin ondermeer de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de financiële aspecten van de aanleg van de weg zijn onderzocht. In de bijlage van het plan is hier een kort overzicht van gegeven.

Voordat de gemeenteraad in maart 1994 heeft besloten tot de aanleg van de weg is een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het boren van een tunnel onder het Hubertuspark. Op grond van de onderzoeken is het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld.

Zoals ook op de gehouden informatie-avond is meegedeeld, is onderzoek echter nog steeds gaande, het betreft dan vooral technische uitwerkingen, waarbij ook financiële zaken een rol spelen.

Het bestemmingsplan is echter een planologisch plan, waarin de planologisch relevante aspecten en gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling worden aangegeven. Dit is onderwerp geweest van de eerdere onderzoeken en de aanvullingen daarop. In het bestemmingsplan wordt daarvan verslag gedaan.

De technische uitwerking en de uitvoeringsaspecten komen in een volgende fase aan de orde. Van belang is dat de wijze van uitvoering de gegeven bestemmingen niet zal mogen frustreren en dat er maatregelen getroffen kunnen worden om dit te voorkomen.

Het bestemmingsplan kent gedetailleerde en globale bestemmingen. Met name voor gedeelten van het tracé van de Noordelijke Randweg zijn globale bestemmingen opgenomen. Deze bestemmingen kennen een marge waarbinnen de weg aangelegd kan worden. De motivering voor deze marges en de planologisch relevante consequenties van binnen de marges mogelijk mogelijke varianten, zijn in het plan genoemd. Naar onze mening is het voorontwerp, zoals dat in procedure is gebracht, een volwaardig voorontwerp van een bestemmingsplan en is voldaan aan de wettelijke bepalingen.

Niettemin zijn deze marges op grond van nadere afwegingen in het ontwerp verkleind. Verderop wordt hier nader op ingegaan.

Het doel van een informatie-avond is dat van de kant van de gemeente een toelichting wordt gegeven op het bestemmingsplan, vragen worden beantwoord en verslag wordt gemaakt van de opmerkingen die vanuit de wijk naar voren worden gebracht. Dat een aantal vragen op deze avond is blijven liggen, is niet geheel uit te sluiten. Echter is op de avond secuur een inventarisatie gemaakt van alle vragen, waarna deze zijn beantwoord. Dat het verslag van de avond in de Posthoorn gepubliceerd zou worden, moet berusten op een misverstand. Het verslag is naar alle aanwezigen toegestuurd.

Overigens waren op deze avond ook vertegenwoordigers van het Ministerie van Defensie aanwezig, die verder ook betrokken zijn bij de planontwikkeling.

Het is juist dat het door de gemeenteraad genomen tracébesluit in maart 1994 nog onder de 'oude' procedure viel en daardoor niet voor bezwaar vatbaar was. Het bestemmingsplan is dan ook het kader waarin bezwaar tegen het tracé gemaakt kan worden. De motivering voor het tracé is in het plan gegeven.

c. Hubertuspark/tunnel

De bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden is aangepast op de plankaart.

Voor die delen van het Hubertuspark waar géén rekening gehouden hoeft te worden met de aanleg van de tunnel is de dubbelbestemming vervallen en geldt alleen nog de bestemming Duinpark.

Vanwege de mogelijke uitvoeringswijzen voor de aanleg van de tunnel onder het Hubertuspark is voor een brede strook wel de bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden gehandhaafd.

Welke techniek er ook gebruikt gaat worden voor de aanleg van de tunnel onder het Hubertuspark er zal altijd sprake zijn van meer of mindere schade aan dit duingebied.

Bij de afweging tussen de verschillende uitvoeringstechnieken is uitgangspunt van de kant van

de gemeente dat de schade zoveel mogelijk beperkt blijft tijdens de bouw. Na de bouw zal de schade hersteld worden. Voor die gedeelten die blijvende schade zullen ondervinden, bijvoorbeeld het gedeelte ten behoeve van de tunnelmond, zal compensatie geboden worden in de directe omgeving.

Het duinkarakter van het Hubertuspark zal te allen tijde behouden blijven.

Teneinde meer duidelijkheid te krijgen over de te kiezen tunneltechniek voor het gedeelte onder het Hubertuspark in relatie tot de mogelijke opties voor de rest van het tracé (zowel wat techniek betreft als wat lengte van de tunnel betreft), is een studie-opdracht gegeven aan Berenschot Osborne, in combinatie met ir. V.L. Molenaar, Raadgevend Ingenieur gespecialiseerd op het gebied van Ondergronds Bouwen en Tunnel Engineering Consultants T.E.C. Deze laatste is een samenwerkingsverband van DHV Amersfoort, Haskoning Nijmegen en Witteveen en Bos te Deventer.

Wat de keuze van de tunneltechniek betreft wordt in de rapportage van Berenschot Osborne voorgesteld voor het Hubertuspark door te gaan met twee uitvoeringstechnieken:

- de traditionele wijze (graven)
- een doorperstechniek (over de hele lengte van het Hubertuspark naast elkaar liggende microtunnels persen)

Vanwege de aanleg van een omvangrijke bouwput die daardoor niet op de Frederikkazerne gesitueerd kan worden en de daarmee samenhangende hoge kosten wordt voorgesteld de optie van boren onder het Hubertuspark te schrappen.

Voor uitgebreide informatie wordt verwezen naar het hoofdrapport "Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag: Afweging ondergrondse oplossingen" mei 1996.

De toelichting is op dit punt uitgebreid.

d. Tunnel Frederikkazerne

In 1981 is in het bestemmingsplan Benoordenhout vastgelegd dat de Waalsdorperweg versmald moet gaan worden tot 1 + 1 rijstrook om ruimte te creëren voor de aanleg van vrijliggende fietspaden.

Door de aanleg van een Verlengde Landscheidingsweg (waar toentertijd sprake van was) was er een vervangende verbinding voor de Waalsdorperweg nodig tussen de Landscheidingsweg en de Prof. Teldersweg.

In 1988 heeft DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV een studie verricht naar mogelijke varianten voor deze verbinding.

Naast een tunnel onder de Waalsdorperweg en een tracé via de Pompstationsweg is er ook gekeken naar een tracé op de Frederikkazerne, aan de zijde van de woningen van de Waalsdorperweg en de Van Voorschotenlaan, en een tracé tussen de Frederikkazerne en Klein Zwitserland.

In de rapportages "Inspanning en vormgeving van de Verlengde Landscheidingsweg en eventuele alternatieven" van de STUHA-werkgroep (juni 1988) en de aanvullende rapportage van september 1989 zijn de uitkomsten van de studie van DHV meegenomen.

In genoemde rapportages werd gesteld dat:

- nadere studie nodig is om tot een definitieve keuze te komen;
- er met Defensie onderhandeld zou kunnen worden over de mogelijkheid om over het terrein van de Frederikkazerne een nieuwe verbinding aan te leggen.

In de rapportage van de werkgroep Noordelijke Randweg "Tussen Rijksweg 44 en Hubertusviaduct" van juli 1990 is geconcludeerd dat er van de mogelijke alternatieven nog "slechts" een tweetal tracévarianten overbleef:

- Kazernetracé: tunnel via Frederikkazerne en Hubertuspark;
- Waalsdorperwegtracé: tunnel onder de Waalsdorperweg.

De uitvoering van het Waalsdorperwegtracé dient gefaseerd te gebeuren, opdat de aanliggende panden tijdens de bouw bereikbaar blijven. De bereikbaarheid van het Congresgebouwgebied en

van Scheveningen moet tijdens de bouw van de tunnel gewaarborgd blijven. Bij een keuze voor deze variant moet er vanuit gegaan worden, dat het oorspronkelijke laanbeeld van de Waalsdorperweg niet te herstellen zal zijn, omdat bij de herplanting van bomen in verband met de wortelgroei van een kleinblijvend type moet worden uitgegaan. Tevens moeten bij de aanleg van deze tunnel alle voortuinen (tijdelijk) onteigend worden.

In 1990 is in samenwerking met het ministerie van Defensie gewerkt aan het opstellen van de Structuurschets "Kazernecomplex Van Alkemadelaan", waarbij de mogelijkheid is opgenomen van aanleg van de tunnel onder de Frederikkazerne aan de zijde van de Waalsdorperweg.

De gemeenteraad heeft op 24 maart 1994 het besluit genomen uitsluitend verder te gaan met dit Kazernetracé.

Alternatieve tracé's tussen de Frederikkazerne en Klein Zwitserland zijn daarmee vervallen.

Hoewel de marge voor de situering van de tunnel beperkt is, zal bij de definitieve bepaling van de ligging van de tunnel rekening worden gehouden met de aspecten hinder of schade voor de aangrenzende panden.

Van trillingen in de woningen na ingebruikname van de tunnel zal geen sprake zijn.

Trillingen in de woningen tijdens de bouwwerkzaamheden zijn afhankelijk van de te kiezen methode, de soort damwanden en de bodemgesteldheid. Bij de te maken keuzen zal het uitgangspunt zijn dat de werkzaamheden zo trillingsvrij mogelijk zullen moeten geschieden. Bij de aanleg van de tunnel zal voorts getracht worden door retourbemaling de waterstand in de omgeving gelijk te houden en slechts water te onttrekken aan het gebied waar gegraven/geboord wordt.

In een bestemmingsplan kan geen schadevergoedingsregeling opgenomen worden noch en regeling omtrent een inspectie vooraf.

In zijn algemeenheid geldt dat indien er gebouwd gaat worden en met name als er sprake zal zijn van onderkeldering of ondertunneling de aannemer moet aantonen dat de voorgestelde bouwtechniek mede gelet op de bodemgesteldheid voldoet aan de eisen van veiligheid, ook voor de naast gelegen panden. Dit is vastgelegd in de Nota Bouwputten.

Met de bewoners van de aangrenzende panden zal voordat de werkzaamheden zullen starten vanuit de gemeente overleg gevoerd worden. Door de gemeente zal voorts de aannemer betrokken worden bij het overleg. In dit overleg kunnen afspraken worden gemaakt omtrent het opstellen van opnamerapporten van de bestaande woningen voordat de bouwactiviteiten plaats vinden en daarna. Voorts zullen in dit overleg afspraken gemaakt worden om de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel als mogelijk te beperken.

Indien de bestaande woningen schade ondervinden van de bouw, is de aannemer verplicht deze te vergoeden. De aannemer is hiervoor verplicht verzekerd.

In artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is de regeling omtrent de zogenaamde planschadevergoeding opgenomen. Indien iemand door een wijziging van een onherroepelijk geworden bestemmingsplan planschade, zoals waardevermindering van zijn/haar pand, kan bij de gemeenteraad een verzoek tot planschade ingediend worden.

e. Gedeelte Van Alkemadelaan-gemeentegrens

Eén van de belangrijkste bezwaren (o.a. geuit door de Provinciaal Planologische Commissie (PPC) betreft het feit, dat er voor het gedeelte Van Alkemadelaan-gemeentegrens een vijftal mogelijke varianten van het tracé in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen.

Gevraagd wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan, gemotiveerd aan te geven welke variant gekozen wordt, waarbij aspecten als geluidbelasting, de noodzaak van een doorsteek naar de Theo Mann Bouwmeesterlaan, de aantasting van het bospark en de kosten tegen elkaar afgewogen moeten worden.

De strook grond waarvoor de bestemming Verkeersdoeleinden I en II geldt, tussen de Van

Alkemadelaan en de gemeentegrens, is behoorlijk kleiner geworden op basis van de uitkomsten in de rapportage Berenschot Osborne.

De extra lange tunnel tot aan de gemeentegrens is geschrapt. Het tracé loopt niet meer dwars door de bebouwing van de zogenaamde Kleine Alexander maar volgt meer het bestaande tracé van de (verdubbelde) Landscheidingsweg. Bij de korte tunnel is er extra ruimte nodig voor de op- en afritten (opstelstroken) naar de Van Alkemadelaan.

Hiervoor is naast ruimte op de Alexanderkazerne ook ruimte nodig in het bospark. Deze ruimte is in breedte en lengte beperkt. De plankaart is daarop aangepast.

Bij een lange tunnel kunnen de in- en uitvoegstroken (rijstroken) op de tunnel worden gesitueerd, waardoor er geen ruimte nodig is van het bospark. Daarnaast kan de bebouwing op de Alexanderkazerne - op twee gebouwen na - gehandhaafd worden.

Van de varianten beschreven in § 3.1.3 van het voorontwerp bestemmingsplan resteren variant 3 (korte tunnel, maximale handhaving bestaand tracé) en variant 4 (lange tunnel, maximale bebouwingsmogelijkheden). Ook de bepaling in artikel 15 dat een deel van de gronden voor defensiedoeleinden mag worden gebruikt is komen te vervallen.

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de vraag om het aantal varianten in te perken.

Bij de keuze van de varianten is rekening gehouden met het leefklimaat en de geluidbelasting voor de bewoners van de Waalsdorperweg, Else Mauhsiaan, Cees Laseurlaan en de Theo Mann Bouwmeesterlaan door het tracé zoveel mogelijk op te schuiven richting Alexanderkazerne.

Door zoveel mogelijk op te schuiven richting het bestaande tracé van de Landscheidingsweg en door het toepassen van geluidarm asfalt in combinatie met het plaatsen van geluidschermen (indien noodzakelijk) wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden in de Wet Geluidhinder.

De aanleg van een extra lange tunnel is derhalve uit geluidoverwegingen niet noodzakelijk.

De "doorsteek" door het bospark naar de Theo Mann Bouwmeesterlaan blijft gehandhaafd om de eventuele woonwijk op de Alexanderkazerne een goede aansluiting op de wijk Duinzigt te geven (o.a. met het winkelcentrum Willem Royaardsplein).

Ook kan de "doorsteek" gebruikt worden voor een aparte doorsteek voor fietsen richting TNO.

Verkeer richting Scheveningen (zowel woon-werkverkeer als recreatieverkeer) zal ter hoogte van de kruising met de Van Alkemadelaan goed en vlot afgewikkeld kunnen worden. De Van Alkemadelaan ten noorden van de Waalsdorperweg zal blijven bestaan uit 2 + 2 rijstroken voor het autoverkeer (inclusief buslijn 13).

Het gedeelte van het bospark dat in het ontwerp betrokken is bij de verkeersbestemming is niet in strijd met de genoemde uitspraak van Gedeputeerde Staten uit 1990.

Gedeputeerde Staten hebben toen een verklaring van geen bezwaar geweigerd voor de bouw van tijdelijke ouderen huisvesting in het bospark, omdat het bospark van belang is voor de relatie tussen andere groengebieden en alternatieve onvoldoende waren onderzocht.

Gedeputeerde Staten stelden dat bij de planvorming van de Noordelijke Randweg aandacht aan de landschappelijke- en natuurwetenschappelijke waarden van het gebied besteed moet worden, maar dat op dat moment geen uitspraak daarover kan worden gedaan.

Met de inperking van de verkeersbestemming wordt ook recht gedaan aan de kwalificatie van het bospark in het Monumenten Inventarisatie Project.

Een klein gedeelte van het bospark is betrokken bij de Inrichtingsvisie Groenendaal e.o. Door de inperking van de gronden met de bestemming Verkeersdoeleinden valt nog slechts een klein strookje van deze gronden binnen de verkeersbestemming.

f. Aansluiting op bestaand wegennet

De berekeningen uit de projectnota MER laten zien dat de aanleg van een Kazernetunnel positieve gevolgen heeft voor de wegen in en om Benoordenhout. Bij een verbreding van de bestaande Landscheidingsweg tot 2 + 2 rijstroken worden deze wegen nog eens extra ontlast. Het aanleggen van een Kazernetunnel levert niet meer verkeer op voor het Telderstracé en

aansluitend voor het Van Stolkpark en de Archipelbuurt ten opzichte van de situatie uit het Nul-alternatief. Indien de Kazernetunnel is aangelegd is het niet noodzakelijk ook nog de afrit van het Hubertusviaduct naar de Raamweg te verbreden. De belangrijkste stroom autoverkeer zal via de Noordelijke Randweg worden afgewikkeld. Het wel of niet aanleggen van de Noordelijke Randweg zorgt op de wegen in het Van Stolkpark, Statenkwartier en Segbroek en omgeving voor een gelijke belasting in het jaar 2010.

Er is overigens t.o.v. 1986 in 2010 wel sprake van een toename van het verkeer op het "Telderstracé" enerzijds vanwege de autonome groei van het autoverkeer, anderzijds vanwege het concentreren van het autoverkeer op hoofdwegen. Uit de berekeningen van de te verwachten intensiteiten voor 2010 blijkt, dat op het "Telderstracé" in alle varianten, waarbij ook de variant "niets doen" zit, de toename van het aantal motorvoertuigen gelijk is.

Ter hoogte van de Van Alkemadeaan kan verkeer, komende vanaf de Landscheidingsweg, zowel rechtsaf richting Scheveningen, recht door de tunnel in en linksaf richting Benoordenhout. Ter hoogte van het Hubertusviaduct kan het verkeer uit de Kazernetunnel òf recht door het Hubertusviaduct/Telderstracé op òf rechts uitvoegen richting Raamweg en Plesmanweg. Ook kan men vanaf de Raamweg en vanaf de Plesmanweg en vanaf het Telderstracé de Kazernetunnel bereiken voor de richting Wassenaar.

Aangrenzende bestemmingsplannen behoeven voor de aanleg van de weg niet te worden gewijzigd.

Bestemmingsverkeer naar en in Benoordenhout blijft mogelijk, Door het nemen van flankerende maatregelen aan de randen en in de straten zelf zal dit verkeer worden gereguleerd. Dit zal o.a. gebeuren door maatregelen op het Koningskade/Raamwegtracé.

Ten opzichte van het verkeer dat nu door Benoordenhout rijdt (Wassenaarseweg, Oostduinlaan, Carel van Bylandtlaan, Ruyschroeklaan, Waalsdorperweg) zal er een forse afname plaatsvinden bij aanleg van de Kazernetunnel.

In het gebied van Benoordenhout in de buurt van de Oostduinlaan, 't Hoenstraat, Groenhovenstraat e.o. zullen maatregelen worden genomen om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer vanaf de Waalsdorperweg via de Oostduinlaan zal gaan sluipen door Benoordenhout. Bijvoorbeeld het instellen van eenrichtingverkeer in de 't Hoenstraat (richting Oostduinlaan).

Het Haagse plan wordt goed aangesloten op het provinciale plan o.a. door een tweewekelijks overleg met de projectleider en projectgroep van het provinciale deel van de Noordelijke Randweg. De afstemming van de bestemmingsplannen van de verschillende gemeenten vindt plaats in een overleg waar de betreffende gemeenten en Rijkswaterstaat aan deel nemen.

De oprit ter hoogte van het Laantje van Groenendaal op de Noordelijke Randweg is ter ontsluiting van het gebied Duindigt/Groenendaal en heeft te maken met het feit dat op de Buurtweg eenrichtingverkeer wordt ingesteld richting Duindigt.

Voor de brandweer blijft gelden dat - in geval van calamiteiten - er twee rijstroken per richting berijdbaar zijn op de Van Alkemadeaan tussen het Willem Witsenplein en de Waalsdorperweg. De busbanen op de Van Alkemadeaan zorgen voor doorstroming van het openbaar vervoer niet alleen op werkdagen maar ook op "topdagen" voor Scheveningen.

Het is belangrijk dat de grote stroom bezoekers van Scheveningen ook op een vlotte manier op hun bestemming komen. In voorkomende gevallen kan de verdubbelde opstelcapaciteit van de Landscheidingsweg gebruikt worden om het verkeer naar Scheveningen op te stellen en wordt het kruispunt Waalsdorperweg/Van Alkemadeaan gebruikt als doseerpunt.

Bij de aanleg van de Noordelijke Randweg blijven alle bestaande fietsvoorzieningen gehandhaafd. Langs de Landscheidingsweg komen geen fietspaden, maar in aansluiting op fietspad 10 naar Meijendel lopen er wel fietsroutes door het Landgoed Duindigt.

Langs de Waalsdorperweg blijven de vrijliggende fietspaden liggen en op het gedeelte tussen de Oostduinlaan en de Plesmanweg/Raamweg blijft fietsverkeer in beide richtingen gehandhaafd. Binnenkort wordt er al een provinciaal fietspad aangelegd achter de Alexanderkazerne in de duinen.

g. Woningbouw Alexanderkazerne

In de toelichting is aangegeven dat woningbouw op de Alexanderkazerne dient aan te sluiten bij het ruime bebouwingsbeeld en het woonkarakter van het (toekomstig beschermd stadsgezicht) Benoordenhout. Voor gestapelde bouw is de hoogte vastgesteld op maximaal 15 meter, dat is maximaal 4 woonlagen op een ten dele ondergronds gebouwde parkeergarage, inclusief de mogelijkheid van hoogte accenten in de vorm van torenachtige elementen. Voor zogeheten grondgebonden woningen is de maximale hoogte 12 meter, dat is drie lagen met een (terugliggende) vierde laag of hoge kap; een verhoogd souterrain voor bijvoorbeeld parkeren of praktijk aan huis wordt door de maximale maat van 12 meter eveneens mogelijk. De maten zijn zo bepaald dat er voldoende flexibiliteit is wat betreft woningtypen en architectuur.

Het terrein van de Alexanderkazerne ligt gemiddeld ongeveer 1 meter boven het niveau van de Oude Waalsdorperweg en de Van Alkemadelaan. Als dit hoogteverschil wordt opgeteld bij de aangegeven bouwhoogten blijft de mogelijke nieuwbouw binnen het stadsbeeld van het overgrote deel van het Benoordenhout. Gezien de bouwhoogten in het Benoordenhout (b.v. Flat Duinwijk en Flat Groenendaal aan de Van Alkemadelaan; talrijke forse herenhuizen en villa's; openbare gebouwen en kantoren) kan niet worden gesproken van te ruime hoogtematen in de wijzigingsbevoegdheid.

De afstand tot de woonbebouwing van Duinzigt is minimaal ca. 90 meter. Dit gegeven, de in de toelichting beschreven aansluiting in bebouwingsbeeld, het maximale bebouwingspercentage van 30% en het feit dat er een bospark is tussen de geplande woonbuurt en Duinzigt maakt de angst voor "uitzichtbelemmering" niet reëel.

Ook bij een verlengde tunnel zal (gezien de verkeersbelasting van de Van Alkemadelaan en de ontsluitingsweg op de tunnel) een geluidafschermende hogere randbebouwing positief werken op het gewenste luxe woonmilieu in het beoogde wijkje op de Alexanderkazerne.

Overigens dienen op grond van jurisprudentie in een wijzigingsbevoegdheid maximale hoogten te worden opgenomen. De hoogtematen zijn zo bepaald dat enerzijds voldoende flexibiliteit mogelijk blijft en anderzijds er geen ongewenste (hoogbouw)ontwikkelingen kunnen ontstaan, die een strijdigheid met het (toekomstig beschermd stadsgezicht) Benoordenhout geven.

Bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid zal de bij wet en in de voorschriften aangegeven procedure worden gevolgd.

De opmerking dat de wijzigingsbevoegdheid naar noordwestelijk richting zou moeten worden opgeschoven is ons niet duidelijk. Voor het gehele kazerneterrein geldt de wijzigingsbevoegdheid.

h. Geluid en andere milieuaspecten

De reacties met betrekking tot geluidsaspecten van de aanleg van de Noordelijke Randweg hebben veelal een relatie met de in het voorontwerp opgenomen varianten.

Ten aanzien van de in het ontwerp opgenomen varianten wordt verwezen naar het gestelde onder e.

Volgens de definitie van reconstructie uit de Wet geluidhinder dient er sprake te zijn van een wijziging op of aan een aanwezige weg. De reconstructie bestaat uit het verbreden en gedeeltematig verleggen van de bestaande wegen, waarbij dezelfde verkeersfunctie wordt behouden als voorheen. Het komt daarbij voor dat het nieuwe wegtracé hier en daar afwijkt van het oude. In dit geval wordt conform richtlijnen van de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat ook van een reconstructie gesproken als het nieuwe tracé in de directe nabijheid van het oude tracé komt te liggen en zich tussen het oude en nieuwe tracé geen geluidgevoelige bestemmingen bevinden. In alle varianten die zijn onderzocht is dit, met uitzondering van de tunnel op de Frederikkazerne en onder het Hubertusduin, het geval.

Bovendien zal het tracé door het opschuiven richting kazerneterrein grotendeels het bestaande tracé van de Oude Waalsdorperweg volgen.

Het akoestisch onderzoek heeft een tweetal varianten met sub-varianten i.v.m. verschuivingen, op de consequenties van geluidhinder beschouwd. De aanleg van een extra lange tunnel, is niet nader onderzocht, omdat dit geen negatieve geluidgevolgen zal hebben voor de directe woonomgeving. Afhankelijk van het aantal motorvoertuigen op de wegen boven op de tunnel wordt de bestaande geluidsbelasting minimaal gehandhaafd. Overigens is besloten de extra lange tunnel te laten vervallen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in alle varianten maatregelen kunnen worden getroffen om te voorkomen dat er een toename van de geluidsbelasting optreedt.

De maatregelen bestaan uit de aanleg van geluidsarm asfalt en het plaatsen van geluidsschermen en/of geluidswallen.

Landelijk zijn er goede ervaringen met diverse soorten geluidsarm asfalt, waardoor het gebruik ook in stedelijk gebied toeneemt. In Den Haag wordt o.a. op de Lozerlaan gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. De eerste metingen op deze weg geven een beter resultaat aan dan de prognose.

Voor de Koninginnegracht is zowel onderzocht wat het effect is van toepassing van geluidsarm asfalt als van toepassing van Steenmastiek Asfalt (SMA). SMA heeft een andere structuur dan de zogenaamde open asfaltbeton soorten en geeft een lagere geluidsreductie.

Geluidsarme asfaltsoorten moeten voldoen aan eisen voor veiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast stelt de Milieu-inspectie eisen aan het geluidreducerend effect en aan het onderhoud van deze soorten asfalt.

Het toepassen van geluidsarm asfalt blijkt voor een aantal woningen niet afdoende te zijn om de geluidsbelasting niet te laten toenemen. Dit is het geval bij zowel de korte als de lange tunnel voor het gedeelte ter hoogte van de Else Mauhsloot en de Cees Laseurloot. In deze situaties wordt behalve geluidarm asfalt ook overgegaan tot het plaatsen van geluidsschermen en/of geluidswallen. Het is niet mogelijk door deze maatregelen het geluidsniveau te beperken tot onder de 50 dB(A), maar wel wordt hierdoor bereikt dat er geen toename van het geluidsniveau in de zin van een reconstructie uit de Wet geluidhinder, namelijk een toename van 2 dB(A) of meer, optreedt.

Voor een gedeelte van de Theo Mann Bouwmeesterlaan is als gevolg van de aanleg van de "doorsteek" sprake van de aanleg van een nieuwe weg, waarbij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder plaats zal vinden van 2 dB(A).

Geluidsarm asfalt of geluidsschermen zijn hier vanwege technische of stedenbouwkundige redenen niet mogelijk. Voor deze situatie zal een ontheffing van de Wet geluidhinder worden aangevraagd.

Uit nader onderzoek blijkt dat de huidige gevelgeluidwering van de circa 28 aanleunwoningen aan de Theo Mann Bouwmeesterlaan voldoende is om aan het wettelijk vereiste binnenniveau in de woning te voldoen.

Bij eventuele realisering van de nieuwe woonwijk op de Alexanderkazerne zal de doorsteek een ontsluitingsfunctie voor deze wijk kunnen vervullen.

Het akoestisch onderzoek naar mogelijke woningbouw op het kazerneterrein geeft aan dat niet gebouwd kan worden op korte afstand van het tracé. Is het wenselijk dichterbij te bouwen dan dient er een geluidsscherm te worden aangelegd. Dit scherm zal uit absorberend materiaal bestaan, zodat geen reflecties kunnen optreden.

Bij de berekening van geluidsbelasting dient te worden voldaan aan artikel 102 van de WGH, waarin verwezen wordt naar het Meet- en Rekenvoorschrift Verkeerslawaaier, dat richtlijnen geeft over de wijze waarop de geluidsbelasting moet worden berekend. Uitgegaan dient te worden van de omstandigheid dat de hoogte van de geluidsbelasting varieert in de tijd, door o.a. ochtend- en avondspits, verschil in snelheid, verschil in dag en nacht. Om de geluidsbelasting in een getal uit te drukken wordt het gemiddelde niveau over twee perioden bepaald. De etmaalwaarde is de hoogste van de volgende twee waarden:

- het geluidsniveau in de dagperiode
- de met 10 dB(A) verhoogde waarde in de nachtperiode.

Voor de aanleg van de Noordelijke Randweg blijkt voor alle wegen de nachtperiode maatgevend te zijn.

In de verkeersintensiteiten is rekening gehouden met het toenemende nachtelijk vrachtverkeer. Tevens is bij de berekening van de geluidsbelasting rekening gehouden met de geluidsemisatie van het verkeer op Wassenaars grondgebied.

Het Meet- en Rekenvoorschrift Verkeerslawaaï stelt dat het equivalente geluidsniveau kan worden bepaald door middel van berekening dan wel meting. In de toelichting bij dit voorschrift wordt opgemerkt, dat hoewel het equivalente geluidsniveau zowel door meting als door berekening kan worden bepaald, het niet alleen uit kostenoverwegingen, maar ook uit het oogpunt van betrouwbaarheid van de methoden aanbeveling verdient zoveel mogelijk de rekenmethode toe te passen. Voor het onderhavige geluidsonderzoek is de rekenmethode toegepast. Zou overigens tevens een equivalent geluidsniveau op grond van meting zijn bepaald en zou het resultaat van die meting verschillen van eerder genoemde rekenmethode, dan geeft het voorschrift aan, dat de rekenmethode dient te prevaleren.

De weg wordt ingericht voor een snelheid van 50 km/uur. Hierdoor is de aftrek die ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder op de berekende geluidsbelasting mag worden afgetrokken 5 dB(A). Bij een hogere snelheid zou de aftrek lager zijn.

Met betrekking tot het handhaven van de snelheid wordt verwezen naar onderdeel a.

De gemeente heeft in 1987 een gemeenschappelijke regeling gesloten met de provincie Zuid - Holland, waarin afspraken zijn gemaakt over de uitoefening van provinciale bevoegdheden ondermeer op het terrein van milieu, waaronder het vaststellen van hogere waarden wegverkeerslawaaï uit de Wet geluidhinder door burgemeester en wethouders. Bij deze gemeenschappelijke regeling is in afwachting van een delegatiebepaling in de nieuwe Provinciewet een vorm van delegatie nagestreefd welke recht doet aan de versterking van de bestuurlijke positie van Den Haag.

Artikel 107 van de nieuwe Provinciewet biedt de mogelijkheid van delegatie van provinciale medebewindsbevoegdheden. Om deze reden is per 1 maart 1996 de gemeenschappelijke regeling omgezet in een delegatiebesluit.

Ten aanzien van de verkeersontwikkeling op de Oostduinlaan blijkt dat tussen 1985 en 1991 het verkeer jaarlijks is toegenomen. Sinds 1993 is er sprake van een afname.

De in het akoestisch rapport gehanteerde verkeersintensiteiten van 1998 en 2015 geven een toename van het verkeer aan. Voor de geluidsbelasting betekent dit een toename voor de Oostduinlaan van 1 tot 1,4 dB(A) voor deze periode. Er is volgens de definitie uit de Wet geluidhinder echter pas sprake van een reconstructie bij een toename van 2 dB(A) of meer.

In het akoestisch onderzoek is geen waarneempunt bepaald op de woning aan de Van Maudricstraat 4. Wel kan uit de waarneempunten op de woningen Oostduinlaan 149-165 en 165-183 afgeleid worden dat de gevelbelasting op de Van Maudricstraat 4 circa 61/62 dB(A) zal bedragen. Ook hier zal geen sprake zijn van een reconstructie in de zin van de wet.

In 1992 heeft t.b.v. het bestemmingsplan Archipelbuurt/Willemspark, 2e herziening (Schuttersduin) een geluidsonderzoek plaatsgevonden naar de geluidsbelasting van de nieuwbouw van woningen op een terrein tussen de bebouwing aan de Koninginnegracht en de Algemene Begraafplaats. Voor het betreffende terrein was ten gevolge van het verkeer van het Hubertusviaduct voor het jaar 2.002 een geluidsbelasting berekend van 63 dB(A).

Anders dan een inspreker stelt is de berekende waarde van 63 dB(A) gelet op de ligging van de woningen aan de Koninginnegracht 132 - 146 ten opzichte van het Hubertusviaduct niet van toepassing op deze woningen. Een gedeelte van bedoelde woningen ligt namelijk dichtbij het viaduct dan het waarneempunt waarop de waarde van 63 dB(A) is berekend. De geluidsbelasting aan de Koninginnegracht is destijds niet bepaald.

De geluidsbelasting voor de woningen Koninginnegracht 142-146 is inderdaad hoger dan die voor Koninginnegracht 138. Dit blijkt uit de tabel behorende bij de in uw reactie genoemde brief van de Dienst Stadsbeheer van 5 januari 1996. Voor de Koninginnegracht 140 en 138 is de geluidsbelasting berekend op 65 dB(A) en voor de nrs 142 - 146 bedraagt de geluidsbelasting maximaal 69 dB(A).

Uit het akoestisch rapport blijkt dat er sprake zal zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de percelen ter hoogte van de Koninginnegracht 96-107, 119 en Raamweg 37-45. De toename van de geluidsbelasting kan echter worden weggenomen door gebruik te maken van geluidsarm asfalt of SMA.

Wat betreft de luchtkwaliteit is in de toelichting aangegeven dat de conclusie in het Mer-rapport ten aanzien van de luchtkwaliteit was dat de emissies van luchtverontreinigde stoffen, ondanks een verwachte toename van het gemotoriseerde wegverkeer, zullen afnemen. Dit is het gevolg van het gebruik van schonere motoren. In het studiegebied zal per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreden ten opzichte van de situatie met autonome ontwikkelingen in 2010. Voor het bestemmingsplan zijn berekeningen gemaakt voor een aantal wegen die vanwege het globalere karakter van de mer niet in de mer-rapportage zijn meegenomen. Omdat deze berekeningen zijn gemaakt met een model waarbij de verminderde uitstoot ten gevolge van schonere motoren niet is verdisconteerd, zijn deze uitkomsten niet direct vergelijkbaar met die in het mer-rapport.

Filevorming op het deel van de Van Alkemadelaan ten noorden van de Waalsdorperweg en daarmee gepaard gaande luchtverontreiniging is, nu het aantal rijstroken in het voorontwerp conform de huidige situatie op 2 + 2 is gesteld, niet te verwachten. Doorgaand verkeer dat nu nog op de het deel van de Van Alkemadelaan ten zuiden van de Waalsdorperweg rijdt moet in de toekomst juist van de Noordelijke Randweg gebruik maken. De capaciteit van de Noordelijke Randweg is hier op berekend. Daardoor kan op dit gedeelte van de Van Alkemadelaan een busbaan worden aangelegd.

Volgens de luchtkwaliteits-berekeningen uitgevoerd voor de Projectnota/ MER- Noordelijke Randweg worden noch op de van Alkemadelaan noch op de Noordelijke Randweg bij de variant Stadsrandweg de grenswaarden overschreden in 2010.

Voor de Projectnota/ MER- Noordelijke Randweg heeft DHV onderzoek uitgevoerd voor de concentratie van luchtverontreiniging bij de uiteinden van de tunnel.

Uit de berekeningen blijkt dat op een afstand van twintig meter uit de tunnelmond geen grenswaarde- overschrijdende concentraties voorkomen. Wel zijn de concentraties hoger dan wanneer er geen tunnel aangelegd zou worden. Op een afstand van 60 meter van de tunnelmond zijn de concentratie gedaald tot het niveau dat, bij afwezigheid van de tunnel, op twintig meter van de wegas zou optreden.

Gelet op de afstand van de scholen, is het zeer onwaarschijnlijk dat de luchtverontreiniging zich zou ophopen tussen deze gebouwen.

Aan de uitstoot van ventilatiepunten zullen op grond van milieuwetgeving eisen worden gesteld.

Paragraaf 4.1 (geluid en lucht) van de toelichting is daar waar nodig aangepast.

i. Toelichting/voorschriften

In de toelichting is op figuur 1 tevens de ligging van fietspaden aangegeven.

De groenstrook grenzend aan het TNO-terrein heeft de bestemming Duinpark gekregen.

Aan de kazerneterreinen en gebouwen zijn geen bijzondere cultuurhistorische waarden toe te schrijven; het historische feit dat hier vanaf 1939 het militaire bedrijf opereert, is geen aanleiding tot bijzondere bepalingen.

Naar onze mening zijn de begrippen 'bijgebouw' en 'aanbouw' in het spraakgebruik voldoende duidelijke begrippen. Een bijgebouw staat los van het hoofdgebouw en aanbouw is aan het

hoofdgebouw gebouwd. De noodzaak voor het omschrijven van deze begrippen is ons niet duidelijk. Voor de eventuele woningbouw op het kazerneterrein is een aan- en bijgebouwenregeling in de wijzigingsregels opgenomen.

De bestemming 'Wonen' is aangepast overeenkomstig deze bestemming in het bestemmingsplan Benoordenhout, eerste herziening. De bestemming 'Motorbrandstofverkooppunt' is in overeenstemming gebracht met de vigerende regeling. De op de plankaart aangeduide bebouwingspercentage en hoogte hebben betrekking op de bestemming 'Defensiedoeleinden I'. Voor dit gebied (Alexanderkazerne) geldt een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van wonen. Voor deze mogelijke woonbestemming gelden de in artikel 21 (wijzigingsbevoegdheid) genoemde bebouwingspercentage en hoogte. In een aantal exemplaren van het voorontwerp ontbrak door een technische fout de overzichtskaart van het gehele traject van de Noordelijke Randweg. Deze kaart is nu als figuur 1 opgenomen.

In de toelichting is een kaart opgenomen waarop het gebied is aangegeven dat voorgedragen is voor de kwalificatie beschermd stadsgezicht. In de voorschriften is in de beschrijving in hoofdlijnen behorende bij de groenbestemmingen en de woonbestemming hieromtrent regels opgenomen.

De weg is bij een max. snelheid van 50 km/uur en geluidarm-asfalt zo vorm te geven dat deze past in een toekomstig beschermd stadsgezicht.

In verband met het vervallen van een aantal varianten is de omvang van de bestemming "Verkeersdoeleinden I en II" verkleind. De marge waarbinnen de weg aangelegd kan worden is, mede gelet op het verrichte onderzoek naar de geluidsconsequenties, in overeenstemming met de aan een bestemmingsplan te stellen eisen in verband met de rechtsbescherming. Met de pijlen 'startpunt verkeersweg' op de plankaart wordt bedoeld dat binnen het aangegeven gebied een weg door het bospark kan worden aangelegd, het gaat hier om een reeds bestaande weg en een nieuwe weg. Het handhaven c.q. het aanleggen van de weg is afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant. Om deze reden en omdat de exacte ligging van de weg nu nog niet kan worden bepaald is gekozen voor deze regeling. In de voorschriften is de maximale breedte van de weg bepaald.

j. Financiën

In de loop van de procedure van het plan zal duidelijk moeten zijn of er extra financiële middelen beschikbaar zijn boven de reeds toegezegde f. 120 miljoen.

Dan kan aangegeven worden welke techniek gebruikt zal gaan worden bij het maken van een tunnel onder het Hubertuspark en voor welke lengte van de tunnel gekozen zal gaan worden. Of een korte tunnel die vlak na de Van Alkemadelaan weer op maaiveldniveau komt of een lange tunnel tot aan de kruising met TNO.

k. Overig

Wat betreft de opmerking dat het verkeer voor de kazerneterreinen via de uitgang aan de Van Alkemadelaan zou moeten rijden wordt opgemerkt dat daarover reeds afspraken gemaakt zijn en dat 3/4 van het verkeer deze route neemt.

Waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden worden overeenkomstig de Provinciale Milieuverordening door de provincie aangewezen. De grondwaterbeschermingsgebieden hebben een minder streng regime. Een zeer klein gedeelte van het bospark is waterwingebied, het overige is zoals een groot deel van het Benoordenhout, grondwaterbeschermingsgebied. De begrenzing op de plankaart van het waterwingebied is in overeenstemming met de provinciale verordening.

De periode waarin in principe niet gekapt mag worden, is van 1 april tot 1 september.

Wat betreft de opmerking dat de gemeente overleg zou voeren met vervoersbedrijven merken wij op dat dit gebeurd is (o.a. Norfolk). Op dit moment wordt nog onderzocht of de oprit bij het Hubertusviaduct aangepast moet worden in verband met de draaicirkels van de grote vrachtwagens. Het grootste deel van het vrachtverkeer (80%) gaat niet via de Waalsdorperweg. Overigens zal het vrachtverkeer straks door de tunnel gaan.

Voor de bestemmingen Duinpark en Bospark is een aanlegvergunningstelsel opgenomen ter bescherming van de waarde van het park. Omdat de tunnel een bouwwerk is, is voor de tunnel een bouwvergunning nodig en kan hieraan geen aanlegvergunning worden gekoppeld.

Uitgangspunt bij de uitvoering van de werkzaamheden is het voorkomen van schade. Onderdeel van de technische studies die nu gedaan worden en nog gedaan zullen worden, is het voorkomen van schade aan de woningen. Met de betrokken bewoners, gemeente en de aannemer zal voordat de werkzaamheden zullen gaan plaats vinden overleg gevoerd worden.

Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid-Holland van het Ministerie van Defensie

Een uitbreiding van bebouwing tengevolge van de reorganisatie van de krijgsmacht zou naar onze mening niet op de Alexanderkazerne, maar op de Frederikkazerne moeten plaats vinden. In het bestemmingsvlak Defensiedoeleinden I is de brutovloeroppervlak dan ook enigszins aangepast een gesteld op 41.500 m². Voor het bestemmingsvlak II is door middel van een vrijstellingsbevoegdheid een verruiming naar 160.000 m² mogelijk gemaakt. Indien het Alexanderterrein vrij zal komen voor woningbouw, zal op de Frederikkazerne in totaal 201.500 m² gerealiseerd worden. De wijzigingsbevoegdheid in artikel 21 is aangepast.

NV ENECO Den Haag-Voorburg

De standaard bepaling in artikel 3 kennen een vrijstellingsbevoegdheid voor het plaatsen van een bouwwerk ten behoeve van het openbaar nut.

Voor het omleggen van kabels en leiding zullen de gebruikelijke procedures gevolgd worden.

Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland

In verband met de scheiding tussen de twee waterschappen is in overeenstemming met het ontwerp bestemmingsplan Noordelijke Randweg (gedeelte Den Haag/Marlot en Mariahoeve), de bestemming 'Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding' opgenomen.

Brandweer, Preventieve en Preparatieve Dienst

Het aantal rijstroken op de in het bestemmingsplan opgenomen gedeelte van de Van Alkemadelaan is weer terug gebracht naar 2 + 2.

Nederlandse Gasunie NV

De aardgastransportleiding is als bestemming opgenomen. Omdat de leiding hoofdzakelijk in 'wegbestemmingen' ligt en de leiding waarschijnlijk verlegd zal worden, is een aanlegvergunningstelsel naar onze mening niet nodig. Met de Gasunie wordt overleg gepleegd over de mogelijke verlegging van de leiding. In verband hiermee is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage e.o.

Verwezen wordt naar het gestelde onder c. en e.

Haagse Raad voor Sport en Recreatie

In de bijlage is opgenomen dat het te bouwen ecoduct ook gebruikt zal kunnen worden voor de hippische sport.

Voor het overige wordt verwezen naar het gestelde onder c. en e.