

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.

VOORSCHRIFTEN

INHOUDSOPGAVE bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout)

blz.

VOORSCHRIFTEN

1.	Begripsbepalingen	53
2.	Wijze van meten	54
3.	Algemene bepalingen inzake bouwen	54
4.	Waterwingebied	55
5.	Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding	55
6.	Wonen	55
7.	Bijzondere Doeleinden - School	57
8.	Defensiedoeleinden I, II	57
9.	Defensiedoeleinden III	58
10.	Motorbrandstofverkooppunt	59
11.	Bijzondere Doeleinden - Politie	59
12.	Recreatie en Groenvoorziening	59
13.	Duinpark	60
14.	Bospark	60
15.	Duinpark/Verkeersdoeleinden	61
16.	Verkeersdoeleinden	62
17.	Tunnel	63
18.	Hoofdverkeersweg	64
19.	Straat	64
20.	Verblijfsstraat	65
21.	Leiding	65
22.	Wijzigingsbevoegdheid	65
23.	Verboden gebruik van gronden en opstallen	67
24.	Werken en werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning is vereist	67
25.	Overgangsbepalingen	68
26.	Strafbepaling	68
27.	Titel	68

Artikel 1

Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

- a. het plan: het bestemmingsplan "Noordelijke Randweg (Benoordenhout)", vervat in de onder b bedoelde kaart en in deze voorschriften;
- b. de plankaart: de kaarten met bijbehorende verklaring, bestaande uit 1 blad (nr. S 9690) waarop aangegeven de bestemmingen van de gronden en de verklaring;
- c. bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
- d. gebouw: elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk door wanden omsloten ruimte vormt;
- e. bebouwing: een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- f. bouwlaag: een gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met uitsluiting van kapverdieping en onderbouw;
- g. onderbouw: een (gedeelte van een) gebouw met een vrije hoogte van tenminste 2.00 m, die wordt afgedekt door een vloer waarvan de bovenkant niet meer dan 1.50 m boven peil is gelegen.
- h. bouwstrook: een op de plankaart door zware getrokken lijnen begrensde terreinstrook voor gesloten bebouwing;
- i. bebouwingsvlak: een op de plankaart aangegeven terreinstrook, waarbinnen de gebouwen dienen te worden gebouwd;
- j. peil:
 - a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van de kruin van die weg;
 - b. in de overige gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
- k. bebouwingspercentage: een op de plankaart of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van het bestemmingsvlak dat ten hoogste bebouwd mag worden, hierbij worden parkeergarages niet meegerekend.
- l. kapverdieping: een bovenste laag van een gebouw die aan de straatzijde geheel of gedeeltelijk schuin verloopt dan wel terug springt.

Artikel 2

Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

- a. (vloer)oppervlakte van een gebouw: tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren);
- b. inhoud van een gebouw: tussen de buitenwerkse gevelvlakken (en/of harten van gemeenschappelijke scheidsmuren) en de dakvlakken, zulks met inbegrip van erkers en dakkapellen, en boven peil;
- c. (bouw-)hoogte van een bouwwerk: vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk; voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen en andere ondergeschikte dakopbouwen, mits de oppervlakte niet meer bedraagt dan 15% van het vloeroppervlakte van de begane grond van het bouwwerk, hierbij niet meegerekend;
- d. goothoogte van een gebouw: vanaf het peil tot de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- e. bruto vloer oppervlak: buitenwerks, op de vloer van ruimten die worden of kunnen worden gebruikt voor de betreffende bestemming, parkeervoorzieningen worden niet meegerekend.

Artikel 3

Algemene bepalingen inzake bouwen

1. Het bouwen mag niet plaatshebben met overschrijding van de bestemmingsgrenzen, bouwstroken en bebouwingsvlakken tenzij in de voorschriften anders is bepaald.
2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het eerste lid ten behoeve van:
 - a. beneden peil gelegen kelders, erkers, balkons, galerijen, luifels en soortgelijke onderdelen;
 - b. buitentrappen, liftschachten, loopbruggen en andere voor de toegankelijkheid van gebouwen noodzakelijke onderdelen; de vrijstellingsbevoegdheid geldt niet voor loopbruggen die zijn gelegen boven de bestemmingen 'Verblijfsstraat', 'Straat' en 'Hoofdverkeersweg';
 - c. geringe afwijkingen die in het belang zijn van een beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of die noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, met dien verstande, dat een afwijking niet meer dan 1 meter mag bedragen;
 - d. bouwwerken ten dienste van het openbaar nut, zoals transformatorgebouwtjes, waarvan de hoogte en de inhoud niet meer mogen bedragen dan 3,5 m respectievelijk 50 m³.
3. Alvorens burgemeester en wethouders overgaan tot het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in het vorige lid onder d, stellen zij de eigenaars en/of gebruikers van het perceel en de aangrenzende percelen in de gelegenheid hun zienswijze schriftelijk kenbaar te maken.

Artikel 4

Waterwingebied

1. Doel

Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is, naast het bepaalde in de artikelen 5, 9, 10, 11, 12, 13, 15 en 20 het doeleinde waterwingebied toegekend.

Op deze gronden mogen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht.

Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de bestemmingen "Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding", "Defensiedoeleinden III", "Bijzondere Doeleinden - Politie", "Recreatie en Groenvoorziening", "Duinpark", "Bospark", "Verkeersdoeleinden" en "Verblijfsstraat" zijn alleen toegestaan indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten.

Artikel 5

Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding

1. Doel

Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is naast het bepaalde in de artikel 4, 9, 13, 14, 16 en 20 het doeleinde waterstaatsdoeleinden toegekend ten behoeve van de waterhuishouding door middel van dijken, kades en dijksloten.

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht.

Op deze gronden zijn bouwwerken, werken en werkzaamheden ten behoeve van de bestemmingen "Waterwingebied", "Duinpark", "Bospark", "Verkeersdoeleinden", "Defensiedoeleinden III" en "Verblijfsstraat" alleen toegestaan indien de belangen van de waterkering zich hier niet tegen verzetten.

Artikel 6

Wonen

1. Doel

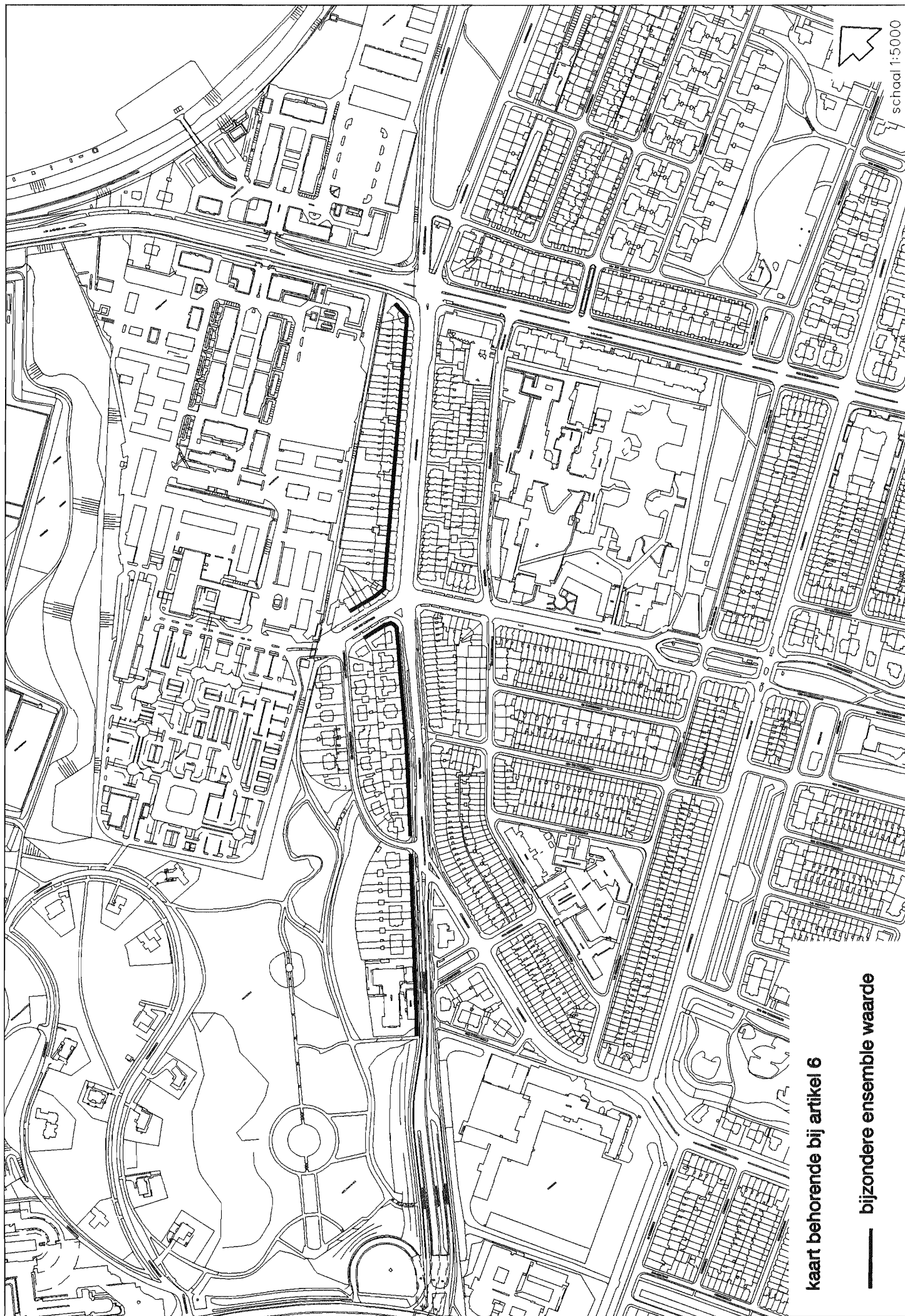
Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het volgende doeleinde toegekend:

- één- en meergezinshuizen met bijbehorende voorzieningen.

Op deze gronden mogen gebouwen en andere in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht.

Het gebruik van een gedeelte van de woning voor de uitoefening van een aan huis gebonden ambt, beroep of praktijk is toegestaan, mits niet meer dan 30% van het pand voor de praktijk wordt ingenomen.

Meergezinshuizen zijn alleen toegestaan daar waar dit op de plankaart staat aangegeven (Wo/M).



kaart behorende bij artikel 6

— bijzondere ensemble waarde

schaal 1:5000

hbntoe031.dgn

2. Beschrijving in hoofdlijnen
De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd, kan als volgt worden beschreven.
Het gebied maakt onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht, zoals bedoeld in de Monumentenwet.
Het stadsgezicht wordt bepaald door de architectonische ensemble waarde van gehele of delen van straatwanden.
Op de bij dit artikel behorende kaart zijn de straatwanden of gedeelten daarvan, die een ensemble waarde hebben, aangegeven. De woningen worden gekenmerkt door het gebruik van bakstenen, een horizontale geleding en erkers.
Met het oog op handhaving van de ensemble waarden en het behoud van de huidige schaal van de woonbebouwing, gelden voor deze panden de volgende bepalingen:
- de bebouwing dient aaneen gesloten te zijn;
 - het pleisteren of schilderen van de aan de straatkant gelegen gevel van baksteen is verboden;
 - bij ver- of nieuwbouw dient het verbouwde of nieuw te bouwen pand te passen binnen het ensemble.
3. Bebouwing
- a. De gebouwen dienen zich te bevinden binnen de op de plankaart aangegeven bouwstroken.
 - b. De gebouwen dienen gebouwd te worden in de aan de straatzijde aangegeven begrenzing van de bouwstrook; ten behoeve van erkers kan hiervan worden afgeweken.
 - c. Het aantal bouwlagen van de gebouwen mag niet minder en niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven; een kapverdieping is verplicht en alleen daar mogelijk waar dit op de plankaart is aangegeven.
 - d. Autobergingen zijn binnen de bouwstrook alleen toegestaan daar waar dat op de plankaart staat aangegeven. In afwijking van het bepaalde sub c mag de hoogte niet meer bedragen dan 1 bouwlaag en een kapverdieping.
 - e. In afwijking van het bepaalde in sub a zijn bij een benedenverdieping buiten de bouwstrook aan- en bijgebouwen toegestaan, waarvan de gezamenlijke oppervlakte maximaal 10 m² mag bedragen; de hoogte van de bijgebouwen mag maximaal 2,5 m bedragen en de hoogte van aanbouwen 3 m.
 - f. In afwijking van het bepaalde in sub e zijn geen aan- en bijgebouwen toegestaan in het gebied dat op de plankaart is aangeduid als "gebied waar geen aan- en bijgebouwen zijn toegestaan". Op de gronden met deze aanduiding zijn alleen bouwwerken zoals bedoeld in artikel 43 Woningwet toegestaan.
4. Vrijstelling
Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3, sub e in die zin dat de oppervlakte van een bijgebouw ten behoeve van een autoberging maximaal 20 m² mag bedragen. Vrijstelling wordt slechts verleend indien daardoor de bestemmingen van de aangrenzende gronden en de privacy en lichttoetreding op aangrenzende percelen niet in onevenredige mate worden aangetast.
5. Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering van de gebouwen, bijgebouwen, aanbouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met het oog op voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 7

Bijzondere Doeleinden - School

1. Doel
Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het volgende doeleinde toegekend:
 - educatieve doeleinden met bijbehorende voorzieningen.Op deze gronden zijn gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.
2. Bebouwing
 - a. De gebouwen dienen zich te bevinden binnen het op de plankaart aangegeven bouwstrook.
 - b. Het aantal bouwlagen van de gebouwen mag niet minder en niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven; een kapverdieping is verplicht en alleen daar mogelijk waar dit op de plankaart is aangegeven.
 - c. De hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 m bedragen.
 - d. In afwijking van het bepaalde in sub a zijn bij een benedenverdieping buiten de bouwstrook aan- en bijgebouwen toegestaan, waarvan de gezamenlijke oppervlakte maximaal 10 m² mag bedragen; de hoogte van de bijgebouwen mag maximaal 2,5 m bedragen en de hoogte van aanbouwen 3 m.

Artikel 8

Defensiedoeleinden I en II

1. Doel
Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het volgende doeleinde toegekend:
 - bebouwing en terrein ten behoeve van defensie met bijbehorende voorzieningen, waaronder dienstwoningen.Op deze gronden zijn gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.
2. Bebouwing
 - a. Voor zo ver op de plankaart een bebouwingslijn is aangegeven dienen de gebouwen zich te bevinden binnen het bebouwingsvlak.
 - b. Binnen het vlak aangeduid met I zijn 3 dienstwoningen toegestaan, binnen het vlak II 2 dienstwoningen.
 - c. Het aantal lagen van een dienstwoning mag niet meer bedragen dan 2 bouwlagen en een kapverdieping.
 - d. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven.
 - e. De hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 m bedragen, met uitzondering van lichtmasten waarvan de hoogte maximaal 12 m mag bedragen.
 - f. De totale bruto vloeroppervlak van de bebouwing mag voor het bestemmingsvlak aangeduid met I niet meer bedragen dan 41.500 m² en voor het bestemmingsvlak aangeduid met II niet meer dan 142.500 m².

3. Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 2, sub d, met dien verstande dat de hoogte van de gebouwen met maximaal 1,5 m mag worden verhoogd.
- ~~b. lid 2, sub f, ten aanzien van bruto vloeroppervlak in het bestemmingsvlak aangeduid met II, tot maximaal 160.000 m², indien in verband met de herstructurering van de krijgsmacht, uitbreiding nodig is.~~

4. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering van de gebouwen, bijgebouwen, aanbouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met het oog op voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 9

Defensiedoeleinden III

1. Doel

Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het volgende doeleinde toegekend:

- kantoor- en onderzoeksdoeleinden ten behoeve van defensie en aan defensie gelieerde instellingen met bijbehorende voorzieningen.

Op deze gronden zijn gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

2. Bebouwing

- a. De gebouwen dienen zich te bevinden binnen het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak.
- b. Het aantal lagen van een dienstwoning mag niet meer bedragen dan 2 bouwlagen en een kapverdieping. Op deze gronden zijn .. dienstwoningen toegestaan.
- c. Het bebouwde grondoppervlak mag niet meer bedragen dan het op de plankaart aangegeven percentage.
- d. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven.
- e. De hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 m bedragen, met uitzondering van de hoogte van masten, waarvan de hoogte niet meer dan 12 m mag bedragen.

3. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering van de gebouwen, bijgebouwen, aanbouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met het oog op voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 10

Motorbrandstofverkooppunt

1. Doel
Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het volgende doeleinde toegekend:
 - verkooppunt voor motorbrandstof met doorsmeerinrichting en bijbehorende voorzieningen.Op deze gronden mogen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht. Een verkooppunt voor LPG is niet toegestaan.
2. Bebouwing
 - a. De gebouwen dienen zich te bevinden binnen het op de plankaart aangegeven bouwstrook.
 - b. De goothoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 4 m.
3. Vrijstelling
Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2 ten aanzien van de hoogte met maximaal 1 m.
Alvorens burgemeester en wethouders overgaan tot het verlenen van vrijstelling, stellen zij de eigenaars en/of gebruikers van de aangrenzende percelen in de gelegenheid om hun zienswijze schriftelijk kenbaar te maken.

Artikel 11

Bijzondere Doeleinden - Politie

1. Doel
Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het volgende doeleinde toegekend:
 - bebouwing en terrein ten behoeve van de politie en bijbehorende voorzieningen.Op deze gronden mogen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.
2. Bebouwing
 - a. De gebouwen dienen zich te bevinden binnen de op de plankaart aangegeven bouwstroken.
 - b. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m.

Artikel 12

Recreatie en groenvoorziening

1. Doel
Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, is het doeleinde groenvoorziening toegekend.
Op deze gronden mogen bouwwerken ten behoeve van de bestemming en voor doeleinden voor openbaar nut en kunst, zoalsabri's en telefooncellen worden opgericht.

Artikel 13

Duinpark

1. Doel

Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, zijn de volgende doeleinden toegekend:

- behoud en/of herstel van de aldaar voorkomende natuur- en landschappelijke waarden van het gebied;
- (extensieve) recreatie;
- voet- en fietspaden.

Op deze gronden mogen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd, kan als volgt worden beschreven. De prioriteit van de verschillende doeleinden ligt bij het handhaven van de natuur en landschappelijke waarden, de extensieve recreatieve functie van het gebied is hieraan ondergeschikt.

Het Hubertuspark is een onderdeel van het duinlandschap tussen Scheveningen en Den Haag. Het gebied wordt gekenmerkt door duinvegetatie. Ook de overige gebieden met deze bestemming sluiten aan op duingebieden.

Het Hubertuspark maakt onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht, zoals bedoeld in de Monumentenwet.

3. Bebouwing

- a. De hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 3,5 m.

Artikel 14

Bospark

1. Doel

Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, zijn de volgende doeleinden toegekend:

- behoud en/of herstel van de aldaar voorkomende natuur- en landschappelijke waarden van het gebied;
- (extensieve) recreatie;
- doorgaande rijbanen met bijbehorende voorziening;
- voet- en fietspaden.

Op deze gronden mogen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd, kan als volgt worden beschreven. De prioriteit van de verschillende doeleinden ligt bij het handhaven van de natuur en landschappelijke waarden, de extensieve recreatieve functie van het gebied is hieraan ondergeschikt. Dit gebied is een restant van een binnenduingebied en wordt gekenmerkt door duinvegetatie met een gevarieerde ondergroei.

Een deel van het gebied maakt onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht, zoals bedoeld in de Monumentenwet.

3. Bebouwing
 - a. De hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2 m.
4. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 1 ten behoeve van één schuilgelegenheid voor het publiek met een goothoogte en een oppervlak van niet meer dan 3 m respectievelijk 15 m².
5. Toepassing van artikel 17 van de Wet op de ruimtelijke ordening is voor deze gronden uitgesloten.

Artikel 15

Duinpark/Verkeersdoeleinden

1. Doel

Aan de gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, zijn de volgende doeleinden toegekend:

 - behoud en/of herstel van de aldaar voorkomende natuur- en landschappelijke waarden van het gebied;
 - (extensieve) recreatie;
 - hoofdverkeersweg;
 - voet- en fietspaden.

Op deze gronden mogen in de bestemming passende bouwwerken, zoals voorwerpen van beeldende kunst en bouwwerken ten behoeve van een ondergrondse verkeersvoorziening worden opgericht.
2. Beschrijving in hoofdlijnen

De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd, kan als volgt worden beschreven.

Onder het duinpark is een hoofdverkeersweg toegestaan. De tunnel mag niet breder zijn dan 25 m en mag niet meer dan 2 + 2 rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, bevatten. Het tracé van de tunnel zal aansluiten op de tunnel op het kazerneterrein en aan de andere zijde op de Waalsdorperweg. De tunnel dient zodanig aangelegd te worden dat het gebied zijn natuur- en landschappelijke waarden na werkzaamheden wederom kan verkrijgen. De prioriteit van de verschillende doeleinden ligt voor wat betreft het overige gebied bij het handhaven van de natuur en landschappelijke waarden, de extensieve recreatieve functie is hieraan ondergeschikt. Het Hubertuspark is een onderdeel van het duinlandschap tussen Scheveningen en Den Haag. Het gebied wordt gekenmerkt door duinvegetatie. In het gebied ligt een kunstmatig opgeworpen zandheuvel.
3. Bebouwing
 - a. De hoogte van de bouwwerken, met uitzondering van die voor de tunnel, mag niet meer bedragen dan 3,5 m.

Artikel 16

Verkeersdoeleinden

1. Doel

Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd zijn de volgende doeleinden toegekend:

- hoofdverkeersweg met bijbehorende voorzieningen, waaronder begrepen een geluidsscherm/wal;
- bebouwing en terrein ten behoeve van defensie met bijbehorende voorzieningen;
- bospark;
- groenvoorzieningen;
- voet- en fietspaden.

Deze bestemming wordt door Burgemeester en wethouders uitgewerkt overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.

2. Uitwerkingsregels

- a. Op en onder deze gronden is een hoofdverkeersroute mogelijk. De weg mag aangelegd worden in de vorm van een over een deel van het tracé gelegen tunnel met een tunnelmond ter hoogte van het TNO-complex dan wel een weg op maaiveld met een tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemadelaan.
Voorts is een on- of gelijkvloerse aansluiting met de Waalsdorperweg ter hoogte van het TNO-complex toegestaan. Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, op deze verbindingsweg mag niet meer bedragen dan 1 + 1. De breedte van een weg (inclusief voet- en fietspaden en middenberm) mag niet meer bedragen dan 18 m. Deze gronden tussen de gronden met de bestemming Bospark, dienen voorzover deze niet gebruikt worden voor de aanleg van de genoemde weg, bestemd en ingericht te worden tot bospark.
- b. Indien de weg in de vorm van een tunnel wordt aangelegd is tevens een weg op maaiveldniveau met een wijkontsluitingsfunctie toegestaan. De tunnel mag niet breder zijn dan 25 m en mag uit niet meer dan 2 + 2 rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, bestaan. Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken van de weg op maaiveldniveau, mag niet meer dan 1 + 1 bedragen. Deze weg zal aangesloten worden op de Van Alkemadelaan.
Indien de tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemadelaan wordt aangelegd, is op maaiveldniveau een hoofdverkeersweg toegestaan. Ook deze weg mag niet breder zijn dan 25 m en het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken van deze weg, mag niet meer dan 2 + 2 bedragen.
- c. Afhankelijk van de situering van de weg, is op deze gronden op de locatie van de huidige kazerneterrein, bebouwing ten behoeve van defensie toegestaan. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 10 m, de totale bruto oppervlak van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 6800 m². De hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Voorzover de gronden niet gebruikt zullen worden voor de aanleg van de genoemde wegen, mogen deze gronden ingericht worden met groenvoorzieningen dan wel betrokken te worden bij het bestaande bospark.
- e. Op deze gronden zijn verder voet- en fietspaden mogelijk.
- f. De hoogte van een geluidsscherm/wal mag niet meer dan 3 m bedragen.
- g. Bij de vormgeving van de weg wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de gebouwen op de Alexanderkazerne.
- h. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de in het gebied liggende leiding, zoals bedoeld in artikel 21 en de wijzigingsbevoegdheid zoals bedoeld in artikel 22, lid 3.

3. Procedure
De procedure genoemd in artikel 22 lid 5, is van overeenkomstige toepassing op het uitwerkingsplan.
4. Het is verboden deze gronden, zolang de uitwerking van de bestemming niet is goedgekeurd, te bebouwen en/of te gebruiken voor de uitvoering van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden welke zijn gericht op de realisering van de bestemming.
5. Het bepaalde in lid 4 is niet van toepassing, indien de bebouwing en/of de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden in overeenstemming zal zijn met, dan wel op verantwoorde wijze kan worden ingepast in een vastgesteld uitgewerkt plan of een ontwerp daarvoor en vooraf van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de verklaring is ontvangen, dat zij tegen de bebouwing en/of de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, geen bezwaar hebben.

Artikel 17

Tunnel

1. Doel
Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd zijn de volgende doeleinden toegekend:
 - ondergrondse hoofdverkeersweg;
 - defensiedoeleinden;
 - groenvoorzieningen.Op en onder deze gronden zijn bouwwerken ten behoeve van een tunnel toegestaan. Voorts mogen op deze gronden, in de bestemming passende gebouwen, gebouwtjes en bouwwerken, geen gebouwen zijnde voor doeleinden van openbaar nut en kunst, zoals telefooncellen worden opgericht.
2. Beschrijving in hoofdlijnen
De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd, kan als volgt worden beschreven.
Onder deze gronden is een tunnel ten behoeve van een hoofdverkeersweg toegestaan. De tunnel mag niet breder zijn dan 25 m en niet meer dan 2 + 2 rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, bevatten. De tunnel zal aansluiten op de tunnel onder het aangrenzende duinpark binnen het gebied van de op de plankaart als zodanig aangegeven aanduiding.
De gronden boven en naast de tunnel direct grenzend aan de bestemming Defensiedoeleinden mogen gebruikt worden ten behoeve van defensie.
3. Bebouwing
 - a. De hoogte van de bouwwerken, met uitzondering van die voor de tunnel, mag niet meer bedragen dan 3,5 m. Ter hoogte van de Van Voorschotenlaan zijn gebouwtjes ~~ten behoeve van een wachtaccommodatie~~ voor het aangrenzende kazerneterrein toegestaan. De hoogte van deze gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m.

Artikel 18

Hoofdverkeersweg

1. Doel

Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd zijn de volgende doeleinden toegekend:

- doorgaande rijbanen met bijbehorende voorzieningen;
- voet- en fietspaden;
- groenvoorzieningen.

Op deze gronden mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming en voor doeleinden van openbaar nut en kunst, zoalsabri's en telefooncellen worden opgericht.

Op de Van Alkemadelaan is ter hoogte van de aangrenzende bestemming "Tunnel" een (kruisende) ondergrondse hoofdverkeersweg toegestaan.

Op de Waalsdorperweg/Hubertusviaduct is een aansluiting op de onder het Hubertuspark aan te leggen tunnel (inclusief opstel- en afrijstroken) toegestaan.

Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, mag op de Van Alkemadelaan niet meer bedragen dan 2 + 2, op het Hubertusviaduct 2 + 2 (aansluitend op het tunnelgedeelte) en op de Waalsdorperweg 1 + 1 ten behoeve van de aansluiting op het bestaand wegennet.

Artikel 19

Straat

1. Doel

Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, zijn de volgende doeleinden toegekend:

- straat, voet- en fietspaden,
- bijbehorende voorzieningen,
- groenvoorzieningen.

Op deze gronden mogen bouwwerken ten dienste van de bestemming en voor doeleinden van openbaar nut en kunst, zoalsabri's en telefooncellen worden opgericht. Binnen het gebied van de op de plankaart als zodanig aangegeven aanduiding is een startpunt van een weg toegestaan.

Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, mag op de Waalsdorperweg niet meer bedragen dan 1 + 1.

Artikel 20

Verblijfsstraat

1. Doel

Aan de gronden welke blijkens de plankaart als zodanig zijn bestemd, zijn de volgende doeleinden toegekend:

- straat, voet- en fietspaden;
- bijbehorende voorzieningen;
- groenvoorzieningen.

Op deze gronden mogen bouwwerken ten dienste van de bestemming en voor doeleinden van openbaar nut en kunst, zoalsabri's en telefooncellen worden opgericht. Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, ten noorden van de Alexanderkazerne en nabij het terrein van het TNO-terrein, mag op de Waalsdorperweg niet meer bedragen dan 1 + 1.

Artikel 21

Leidingen

1. Doel

Ter plaatse, waar op de plankaart een leiding is aangegeven, is onverminderd het bepaalde in de artikelen 14, 16, 18 en 19 een grondstrook van 4 meter breedte aan weerszijden van de leiding bestemd voor een aardgastransportleiding.

Op deze grondstrook zijn bouwwerken, werken en werkzaamheden ten behoeve van de bestemmingen "Bospark", "Verkeersdoeleinden", "Hoofdverkeersweg" en "Straat" alleen toegestaan indien de belangen in verband met de betrokken leiding zich hier niet tegen verzetten.

Op deze grondstrook is geen diepwortelende en/of hoogopgaande beplanting toegestaan.

Artikel 22

Wijzigingsbevoegdheid

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening de bestemmingen "Defensiedoeleinden I" en "Verkeersdoeleinden", voorzover op de plankaart aangegeven, geheel of gedeeltelijk te wijzigen ten behoeve van woningbouw met bijbehorende voorzieningen, zoals ontsluitingswegen en groenvoorzieningen, met inachtneming van het volgende:

 - a. Het bebouwingspercentage ten behoeve van de woningbouw mag niet meer bedragen dan 30%.
 - b. De hoogte van de gestapelde woningen mag niet meer bedragen dan 15 m en de hoogte van de grondgebonden woningen niet meer dan 12 m.

G.S. goedkeuring onthouden

- c. De geluidbelasting op de gevels van de woningen gericht op de Van Alkemadelaan en op de gevels van de woningen gericht op de aan te leggen Noordelijke Randweg mag niet meer bedragen dan $65 + 5 \text{ dB(A)}$. Op grond van een verricht geluidsonderzoek, zoals bedoeld in de wet geluidhinder, dient te worden aangegeven op welke wijze de maximale geluidwaarde gewaarborgd zal worden. Hierbij zal ook betrokken worden de mogelijkheid van het toepassen van geluidsarm asfalt op het aangrenzende deel van de Van Alkemadelaan. Het geluidsonderzoek dient aan de milieu-inspecteur om advies te worden toegezonden.
 - d. De op te nemen aan- en bijgebouwenregeling dient aan te sluiten bij het bepaalde in artikel 6, lid 3 sub e en lid 4.
 - e. Voorzover technisch mogelijk mogen de woningen gecombineerd worden met de bestemming "Verkeerkeersdoeleinden".
2. Bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid genoemd in lid 1, wijzigen burgemeester en wethouders tevens, overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het bepaalde in artikel 8, lid 2 onder f ten aanzien van de maximale bruto vloeroppervlak van de bebouwing in het gebied aangeduid met II, in maximaal 201.500 m^2 .
3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening de situering van de bestemming "Leidingen" geheel of gedeeltelijk te wijzigen, waarna het bepaalde in artikel 21 van overeenkomstige toepassing is.
4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening de grens tussen de bestemmingen 'Tunnel' en 'Defensiedoeleinden II' met maximaal 5 m te verschuiven ten behoeve van de bestemming 'Defensiedoeleinden II'.
5. Bij toepassing van de in de voorgaande leden genoemde wijzigingsbevoegdheid worden de volgende bepalingen in acht genomen:
- a. Het ontwerp van een plan tot wijziging, ligt gedurende 4 weken ter inzage.
 - b. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging tevoren in een of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden uitgegeven en verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze bekend. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid van een ieder om schriftelijk bij burgemeester en wethouders hun bedenkingen kenbaar te maken tegen het ontwerp.
 - c. Gedurende de onder sub a genoemde termijn kan een ieder bedenkingen kenbaar maken tegen het ontwerp.
 - d. Degene die zijn bedenkingen heeft kenbaar gemaakt en/of zijn gemachtigde wordt in de gelegenheid gesteld zijn standpunt toe te lichten in een openbare vergadering van de betrokken raadscommissie(s) belast met het adviseren en bijstaan van burgemeester en wethouders, dan wel een uit die commissie(s) te vormen delegatie.
 - e. De onder d genoemde commissies brengen een openbaar schriftelijk advies uit aan het college van burgemeester en wethouders.
 - f. Indien bedenkingen kenbaar zijn gemaakt wordt de beslissing van burgemeester en wethouders met redenen omkleed en aan reclamanten schriftelijk medegedeeld.
 - g. Bij het ter goedkeuring aanbieden van het plan tot wijziging aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland worden de ingebrachte bedenkingen en de adviezen van de betreffende raadscommissies overgelegd.

Artikel 23

Verboden gebruik van gronden en opstallen

1. Behoudens het bepaalde in artikel 25, tweede lid, is het verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de voorgeschreven bestemming.
2. Het bepaalde in het eerste lid ten aanzien van het gebruik van gronden heeft geen betrekking op bouwen.
3. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, omvat in ieder geval:
de aanleg of het gebruik van onbebouwde gronden als opslag-, stort- of bergplaats buiten de erven van gebouwen, behoudens indien en voorzover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden.
4. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, omvat ten aanzien van de gronden vallende onder de artikelen 6 en 7 in ieder geval:
de aanleg of het gebruik van onbebouwde gronden als parkeerterrein voor motorvoertuigen, behoudens het parkeren in autobergingen en/of carports.
5. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatig gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 24

Werken en werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning is vereist

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 23 is het verboden op of in gronden, zoals bedoeld in artikel 13, 14 en 15 zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken, voor zo ver geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het aanleggen of verharden van paden, alsmede het aanbrengen van andere verhardingen, met een grondoppervlakte van meer dan 25 m², met dien verstande dat de breedte van de paden niet meer zal bedragen dan 6 m; van deze bepaling is uitgesloten de mogelijke aanleg van wegen die op de plankaart zijn aangegeven;
 - b. het afgraven, ophogen, egaliseren of op andere wijze veranderen van het reliëf van de gronden;
 - c. het graven van vijvers en waterlopen;
 - d. het dempen van water;
 - e. het rooien van struiken;
 - f. het bebossen van gronden, welke, ten tijde van het van kracht worden van het plan, niet als bosgrond konden worden aangemerkt;
 - g. het aanleggen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;

2. Het verbod, genoemd in lid 1, is niet van toepassing voor zo ver de werken en werkzaamheden;
 - a. hetzij niet afwijken van het normale beheer, onderhoud of gebruik van de desbetreffende gronden of opstallen;
 - b. hetzij van ongeschikte betekenis zijn.
 - c. verband houden met de aanleg of onderhoud van de tunnel.
3. De werken of werkzaamheden, genoemd in het eerste lid, zijn slechts toelaatbaar indien ten aanzien van de gronden door die werken en werkzaamheden geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan de natuur- en landschapswaarden van de desbetreffende gronden en de werken of werkzaamheden noodzakelijk zijn voor de extensieve dagrecreatie in de open lucht, de winning van drinkwater, de waterhuishouding, de aanleg van transport-, energie- of telecommunicatieleidingen;

Artikel 25

Overgangsbepalingen

1. **Bouwen**
Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp voor het plan, dan wel daarna zijn, worden of mogen worden opgericht krachtens een bouwvergunning, welke is of moet worden verleend, en die afwijken van het plan, mogen mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan door calamiteit geheel worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen 2 jaar daarna is aangevraagd, behoudens onteigening overeenkomstig de wet.
2. **Gebruik**
Op het tijdstip van het van kracht worden van het plan bestaand gebruik van de in het plan begrepen gronden en/of daarop staande opstallen, dat in strijd is met het plan, mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een ander gebruik, indien door deze wijziging de afwijking van het plan niet wordt vergroot.

Artikel 26

Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 23 lid 1 is een strafbaar feit in de zin van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 27

Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel:
"Voorschriften bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout)"

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 ACHTERGRONDEN NOORDELIJKE RANDWEG

1.	INLEIDING	blz. 72
	1.1.Aanleiding/voorgeschiedenis NORAH	72
	1.2.Procedure	72
	1.3.Onderzoek	74
2.	PROBLEEMVERKENNING	77
	2.1.Studiegebied	77
	2.2.Huidige knelpunten inzake bereikbaarheid en leefbaarheid	77
	2.3.Toekomstige knelpunten inzake bereikbaarheid en leefbaarheid	78
	2.4.Conclusies	79
3.	OPLOSSINGSRICHTINGEN	80
	3.1.Alternatieven en varianten	80
	3.2.Beoordelingsaspecten	82
	3.3.Tracékeuze	82
4.	DEELS VERDIEPTE STADSRANDWEG	85
	4.1.Algemene beschrijving	85
	4.2.Verkeerskundige aspecten	86
	4.3.Landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten	89
	4.4.Geluidsaspecten	90

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding/voorgeschiedenis Noordelijke Randweg

Reeds jaren wordt in de Haagse Regio bestuurlijk overleg gepleegd over een mogelijke wegverbinding tussen de Bollenstreek en de Rotterdamse regio in de vorm van rijksweg A14 (RW14) tussen rijksweg A4 en rijksweg A44. Het tracé van RW14 dateert al uit 1956 en is in de Structuurschema's Verkeer en Vervoer I en II als autoweg gereserveerd. In de periode 1986-1989 zijn in een herwaarderingsstudie drie alternatieve tracés, naast het tracé uit 1956, nader beschouwd. Hieruit is gebleken dat het tracé uit 1956 nog steeds een oplossing kan bieden voor de huidige en te verwachten verkeersknelpunten. In februari 1990 is daarom door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu besloten om voor RW14 een gecombineerde tracéstudie en een milieu-effectrapportage (tracé/m.e.r.-studie) op te stellen.

Aanvankelijk werden in 1990, 1991 en 1992 startnotities voor de milieu-effect-rapportage uitgebracht voor de afzonderlijke tracédelen: respectievelijk het rijksdeel van het tracé (RW14), het provinciale tracédeel ("Landscheidingsweg") en het Haagse tracédeel ("Waalsdorperweg"). Na de afronding van de startnotities werd in 1992 besloten tot een gezamenlijke aanpak van het gehele tracé in een project met de naam Noordelijke Randweg (NOordelijke RAndweg Haagse regio). Initiatiefnemers in dit project zijn: Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland en de gemeente Den Haag. Het doel van de samenwerking is om door middel van infrastructurele maatregelen de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen als gevolg van het autoverkeer in Den Haag en omgeving integraal op te lossen.

Het belang van de aanleg van de Noordelijke Randweg is tweeledig:

- De Noordelijke Randweg is een belangrijke schakel tussen RW44 en RW4 waardoor een betere verbinding ontstaat tussen de Bollenstreek en de Rotterdamse regio.
- De Noordelijke Randweg is een belangrijke schakel in het randwegenstelsel van de Haagse Regio en is daarmee een onderdeel van het zogenaamde "Haagse hoefijzer".

1.2. Procedure

Om de Noordelijke Randweg te kunnen realiseren zijn diverse procedures gevolgd. Hiervan wordt onderstaand een kort overzicht gegeven. Allereerst wordt ingegaan op de m.e.r.-procedure en op het proces van besluitvorming met betrekking tot het tracé. Na de ondertekening van het tracébesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat in april 1994 is gestart met de planvorming voor de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van de Noordelijke Randweg. Tegelijkertijd is een begin gemaakt met de voorbereiding van bestemmingsplannen voor de gemeenten Leidschendam, Voorburg, Wassenaar en Den Haag.

Startnotitie en Richtlijnen m.e.r.

De Startnotitie en Richtlijnen m.e.r. verschenen in de periode 1990-1992. Dit rapport vormde de eerste stap in de m.e.r.- en tracé-procedure van het project Noordelijke Randweg.

Projectnota/MER Noordelijke Randweg

De Projectnota/MER Noordelijke Randweg verscheen in augustus 1993 en lag in de periode van oktober-november 1993 in het kader van de inspraak ter inzage.

In de Projectnota/MER is voor de gesignaleerde knelpunten in Den Haag en omgeving een aantal oplossingsrichtingen gegeven. Van deze oplossingsrichtingen zijn vervolgens de bereikbaarheids- en leefbaarheidseffecten bepaald.

Advies m.e.r.-commissie

Op 22 december 1993 heeft de commissie voor de milieu-effect-rapportage (m.e.r.) haar advies uitgebracht. Geconstateerd werd dat het MER voldoende basis biedt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Geconstateerd werd echter ook dat geen van de alternatieven een volledige oplossing biedt voor gesignaleerde knelpunten die de aanleiding vormden voor dit initiatief (zie par. 2.2).

Besluitvorming

Naar aanleiding van de inspraakreacties en de adviezen van onder meer de m.e.r.-commissie en het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur, waarin voor het eerst het alternatief deels verdiepte stadsrandweg werd besproken, is tot besluitvorming overgegaan. Deze besluitvorming heeft in twee etappes plaatsgevonden. Ten eerste door het bevoegd gezag van de drie initiatiefnemers afzonderlijk, te weten de minister van Verkeer en Waterstaat, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en de gemeenteraad van Den Haag. Ten tweede door de minister van Verkeer en Waterstaat in een gecoördineerd besluit.

Besluit bevoegd gezag initiatiefnemers:

Op 24 maart 1994 heeft de gemeenteraad van Den Haag zich uitgesproken voor aanleg van de Kazernetunnel (tussen Hubertusviaduct en Van Alkemadeaan) ter vervanging van het tracé via de Waalsdorperweg. Daarnaast heeft de raad uitgesproken om, onder zekere condities, mee te willen werken aan de realisatie van de Noordelijke Randweg.

Op 27 april 1994 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland besloten onder voorwaarden de verbreding van de Landscheidingsweg van 1x2 naar 2x2 rijstroken te accepteren. De definitieve besluitvorming volgde op 20 mei 1994. Het besluit betreft de aanleg van de Noordelijke Randweg als deels verdiepte stadsrandweg met 2x2 rijstroken. Met betrekking tot het kruispunt Buurtweg-Landscheidingsweg dient de vormgeving in overleg met de gemeente Wassenaar te worden bepaald.

Gecoördineerd besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat:

Op basis van de projectstudie, de inspraak en het toetsingsrapport van de Commissie m.e.r. en de adviezen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur, is op 29 april 1994, het tracébesluit volgens de variant "deels verdiepte stadsrandweg" door de minister van Verkeer en Waterstaat ondertekend. Door de besluiten van de andere twee partijen in haar besluit te betrekken is hierbij tevens sprake van een gecoördineerd besluit.

De realisatie van de Noordelijke Randweg wordt noodzakelijk geacht vanwege de functie van de Noordelijke Randweg als schakel in het randwegenstelsel van de Haagse Regio. De Noordelijke Randweg is daartoe reeds opgenomen in het Streekplan Zuid-Holland-West, het Rijkswegenplan, het mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel 1 verstedelijkt gebied) en maakt deel uit van het uitvoeringsconvenant behorende bij het Bereikbaarheidsplan Randstad. De Noordelijke Randweg dient tevens als externe ontsluiting van de toekomstige woonlocatie Leidschenveen (Leidschendam).

Aanpassen en herziening bestemmingsplannen

Als vervolg op het gecoördineerd besluit dient het tracé van de deels verdiepte stadsrandweg in bestemmingsplannen van de vier gemeenten, op wier grondgebied de Noordelijke Randweg zal worden aangelegd, te worden opgenomen om een tijdige realisatie van de Noordelijke Randweg juridisch en planologisch mogelijk te maken. Het betreft de gemeenten Leidschendam, Voorburg, Wassenaar en Den Haag.

Inpassingsplan

Ter voorbereiding van het opstellen van de vier ontwerp-bestemmingsplannen, is een stedenbouwkundig en landschappelijk inpassingsplan opgesteld. In dit plan wordt een visie gegeven op de landschappelijke inpassing van de Noordelijke Randweg. Het studiegebied van het inpassingsplan overschrijdt in een aantal gevallen het plangebied van de ontwerp-

bestemmingsplannen. Deze visie is uitgewerkt in voorstellen voor de vormgeving en inrichting van de weg inclusief bermen, kunstwerken zoals tunnelbakken en geluidsbeperkende voorzieningen. Het inpassingsplan is mede de basis geweest voor:

- de plangrenzen van het bestemmingsplan;
- de verdere uitwerking in inrichtingsplannen en ontwerpen.

Planning uitvoering

Met het verwerken van het tracébesluit in bestemmingsplannen en het vaststellen van de bestemmingsplannen is de besluitvormingsprocedure afgerond. Afhankelijk van het verloop van de bestemmingsplanprocedures zal de grondverwerving worden opgestart. Daarna kan gestart worden met de uitvoering van de Noordelijke Randweg.

Het is de bedoeling dat in 1998 een begin wordt gemaakt met de uitvoering. Zodra de bestemmingsplanprocedure en de grondverwerving dit toelaten zal met de uitvoering worden begonnen. In de periode voor en tijdens de uitvoering dienen diverse vergunningen te worden aangevraagd. De procedures ter verkrijging van deze vergunningen zijn in verschillende wetten en verordeningen beschreven.

1.3. Onderzoek

M.e.r.- en tracéprocedure

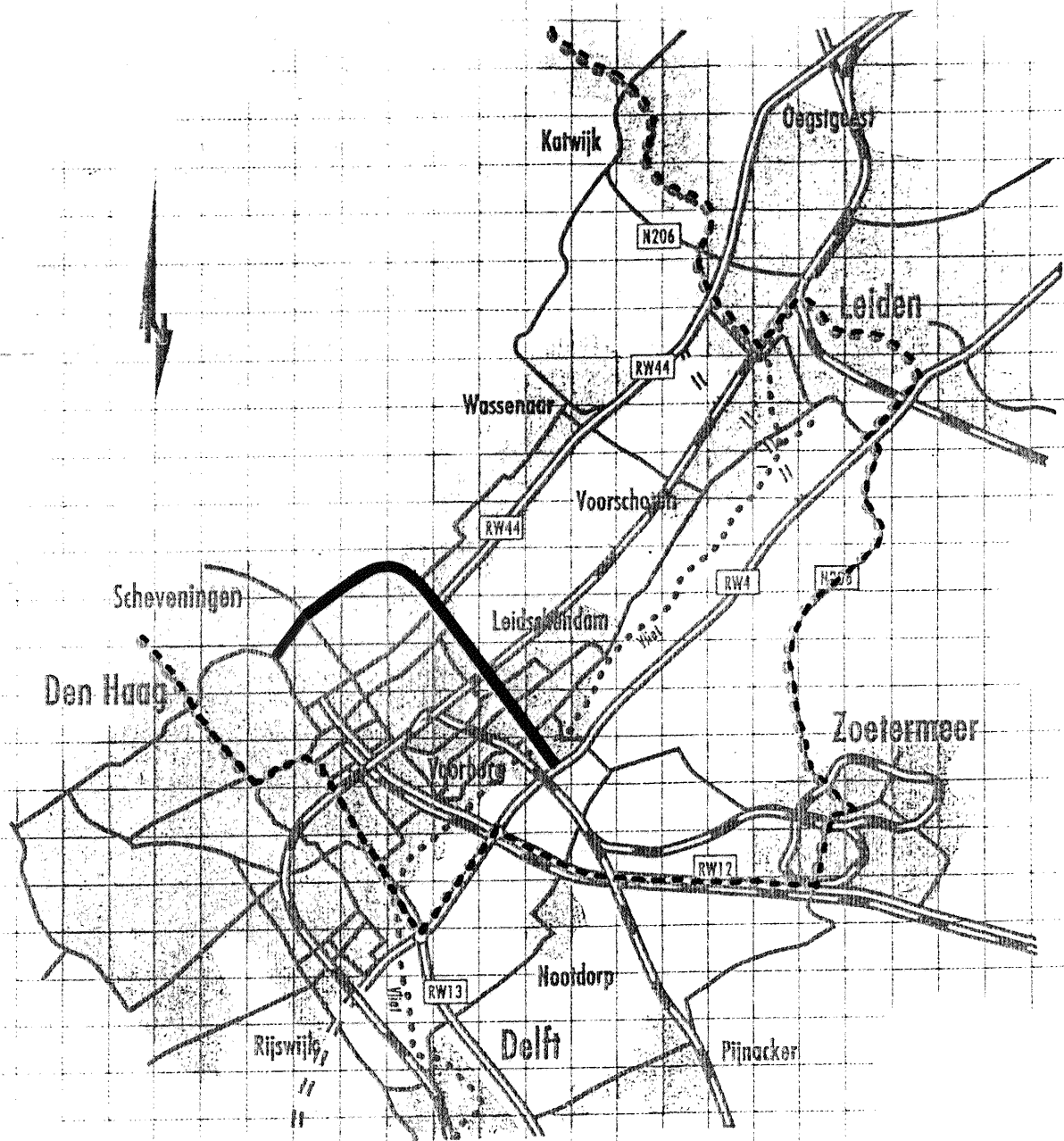
De Projectnota/MER is het resultaat van een gecombineerde m.e.r.-en tracéprocedure. In de Projectnota/MER is zowel aandacht besteed aan optimale verkeerskundige oplossingsrichtingen (onder het thema: bereikbaarheid) als aan de consequenties voor milieu en veiligheid (onder het thema: leefbaarheid). In een achttal deelonderzoeken, die een onderdeel vormen van de milieu-effectrapportage, zijn de effecten van de alternatieven en varianten op het milieu onderling afgewogen. Het betreft de volgende rapporten:

1. Reconstructiemogelijkheden RW44 (uitgevoerd door Grontmij-de Weger).
Onderzoek naar de mogelijkheid om de capaciteit op RW44 te beperken in samenhang met een mogelijke realisatie van RW11 West.
2. Optimalisatie-alternatief (uitgevoerd door AGV).
Onderzoek naar de optimalisatie van het gebruik van de bestaande infrastructuur ten behoeve van het Optimalisatie-alternatief.
3. Alternatieven openbaar vervoer (uitgevoerd door AGV).
Onderzoek naar de verbeteringen voor het openbaar vervoer ten behoeve van het Maximalisatie-alternatief en voor het Optimalisatie-alternatief.
4. Onderzoek natuur en milieu (uitgevoerd door DHV).
Onderzoek naar de effecten op het gebied van natuur en milieu van verschillende alternatieven en varianten.
5. Verkeersveiligheidsonderzoek (uitgevoerd door Grontmij).
Onderzoek naar de effecten van alternatieven en varianten op de verkeersveiligheid in het studiegebied.
6. Onderzoek sociale aspecten (uitgevoerd door de TU Delft).
Onderzoek naar de effecten van alternatieven en varianten op sociale aspecten.
7. Vervoer gevaarlijke stoffen (uitgevoerd door SAVE).
Onderzoek naar de risico's en de verwachtingswaarden bij een eventuele andere routing.
8. Onderzoek economische effecten (uitgevoerd door NEA).
Onderzoek naar de (in)directe economische effecten van de aanleg van de Noordelijke Randweg.

Meest milieuvriendelijke alternatief en tracébesluit

Uit het onderzoek is gebleken dat van de alternatieven en varianten het alternatief Stadsrandweg, variant: "deels verdiepte ligging" wat betreft bereikbaarheid en leefbaarheid de voorkeur heeft.

Met de ondertekening van het tracébesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat in april 1994 is dan ook tot uitvoering van dit alternatief besloten. Voor een nadere inhoudelijke onderbouwing van de afweging van de effecten van de alternatieven en varianten op het milieu wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en naar de rapporten van bovengenoemde deelonderzoeken.



één vierkant is 1 km

-  grens studiegebied
-  tracé voorgenomen aktiviteit Noordelijke Randweg

FIGUUR 1
STUDIEGEBIED

2. PROBLEEMVERKENNING

2.1. Studiegebied

Het studiegebied in de Projectnota/MER Noordelijke Randweg wordt begrensd door het duingebied in het noorden, de N206 (Leiden-Zoetermeer) en RW12 in het oosten, de diagonaal Rijswijkseweg-Congresgebouwgebied in het zuiden en de Noordzee in het westen (zie figuur 1).

De problemen in het studiegebied met betrekking tot de bereikbaarheid en leefbaarheid worden in hoofdzaak veroorzaakt door twee samenhangende verkeersknelpunten in de Haagse Regio:

- de congestie op het rijkswegennet;
- de overbelasting van het stedelijke wegennet.

In een analyse is onderzocht welke bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten zich in de huidige en in de toekomstige situatie zullen voordoen (resp. 1986-1990 en 1990-2010). In de analyses voor de toekomstige situatie is verondersteld dat het huidige verkeers- en milieubeleid wordt uitgevoerd (Structuurschema Verkeer en Vervoer II, NMP+, Mobiliteitsplan Zuid-Holland, Verkeersplan Den Haag en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Vervoersregio Haaglanden).

2.2. Huidige knelpunten inzake bereikbaarheid en leefbaarheid

Bereikbaarheid

De ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag en de omliggende gemeenten heeft geresulteerd in een aanzienlijke groei van het autoverkeer en toenemende congestie op de rijkswegen. Op basis van de beschrijving van de huidige situatie worden de volgende knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid onderkend:

- Congestieniveau rijkswegen
RW4, RW12, RW44 en RW731 (Utrechtsebaan) overschrijden het toelaatbare congestieniveau. Vooral in de spitsperiodes is er sprake van ernstige congestie op het Prins Clausplein, de Utrechtsebaan en de Hoornbrug.
- Stedelijk wegennet
De problemen op het stedelijke wegennet hangen samen met het grote aandeel van het doorgaande verkeer op wegen en straten die niet berekend zijn op het verwerken van dit verkeer. Op zes wegvakken worden de intensiteiten die horen bij de functie van de weg in belangrijke mate overschreden. In alle gevallen is het aandeel van het doorgaande verkeer te hoog. Het betreft:
 - de sluisbruggen over de Vliet in Leidschendam en de aansluitende straten (Damlaan);
 - de Wijkerbrug over de Vliet in Voorburg en de aansluitende straten (Rembrandtlaan);
 - de Waalsdorperweg in Den Haag;
 - de Groot Haesebroekseweg in Wassenaar.

Voor een nadere beschrijving van de bereikbaarheid in de huidige situatie wordt verwezen naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg hoofdlijnen (pag. 13 t/m 23) en naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg toelichting, paragraaf 3.1 t/m 3.9 (pag. 15 t/m 29).

Leefbaarheid

Als gevolg van de genoemde congestieproblematiek staat ook de leefbaarheid in de huidige situatie onder druk. Onder leefbaarheid worden verstaan de natuur- en milieuwaarden, de verkeersveiligheid en sociale aspecten. De knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid betreffen met name de overlast van het verkeer voor de bewoners van Leidschendam en Wassenaar en in mindere mate de bewoners van Den Haag. Daarnaast zijn er belangrijke landschappelijke en natuurwaarden in het gebied aanwezig die bijzondere aandacht verdienen. Op basis van de beschrijving van de huidige situatie worden de volgende knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid onderkend:

- Natuurwaarden
De huidige infrastructuur in het studiegebied bemoeilijkt de ecologische uitwisseling tussen verschillende delen van het leefgebied van (zoog)diersoorten en plantensoorten.

- **Milieuwaarden**
Langs een aantal wegvakken van RW44 worden de grenswaarde voor NO₂ en de richtwaarde voor SO₂ op sommige momenten overschreden, waardoor de gezondheid van de bewoners langs deze weg in gevaar dreigt te komen. Langs weggedeeltes in Leidschendam en Den Haag komen de concentraties van de genoemde milieubedreigende stoffen dicht in de buurt van grenswaarden of richtwaarden.
- **Verkeersveiligheid**
Op een aantal wegvakken ligt het aantal ongevallen per km-weglengte ruim boven het gemiddelde. Deze wegvakken worden daarom als onveilig beschouwd.
- **Sociale aspecten**
In het studiegebied worden de normen voor geluidshinder overschreden. Er is sprake van de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde bij een groot aantal woningen.
In de kern van Leidschendam is door het intensieve autoverkeer de bereikbaarheid voor het langzame verkeer beperkt en is tevens sprake van een aanzienlijke barrièrewerking. Ook in Voorburg (Wijkerlaan en Rembrandtlaan) spelen deze problemen een rol. In de Wassenaaarse wijken Kerkehout en Den Deijl en op de Waalsdorperweg in Den Haag vormen barrièrewerking, geluidshinder en visuele hinder de knelpunten.

Voor een nadere beschrijving van de leefbaarheid in de huidige situatie wordt verwezen naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg toelichting, paragraaf 3.10 t/m 3.22 (pag. 29 t/m 43) en de deelrapporten 4, 5, 6 en 7.

2.3. Toekomstige knelpunten inzake bereikbaarheid en leefbaarheid

Tegen de achtergrond van ruimtelijke, demografische en sociaal-economische ontwikkelingen wordt verwacht dat de (vraag naar) mobiliteit in het studiegebied verder zal toenemen. Van direct belang is de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Leidschenveen (1995 t/m 2003) en het bedrijventerrein Forepark. Beide lokaties liggen in de onmiddellijke nabijheid van het tracé van de Noordelijke Randweg.

Bereikbaarheid

In relatie tot de beschreven aspecten in de huidige situatie worden ten aanzien van de bereikbaarheid de volgende ontwikkelingen verwacht:

- **Congestieniveau rijkswegen**
Ook in 2010 wordt op de belangrijkste rijkswegen (RW4, RW12, RW44 en de Utrechtsebaan) het gewenste congestieniveau overschreden.
- **Stedelijk onderliggend wegennet**
Op negen wegvakken worden de intensiteiten die horen bij de functie van de weg met meer dan 100% overschreden. In Leidschendam en Voorburg ontstaan nieuwe knelpunten evenwijdig aan of loodrecht op de Vliet. De Waalsdorperweg blijft overbelast.
- **Overig verkeer**
De kwaliteit van het openbaar vervoer naar economische subcentra blijft achter bij het streefbeeld uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer. De gewenste groei van het fietsverkeer met 30% wordt in de Haagse Regio niet gehaald. Er is slechts sprake van stabilisatie van het fietsverkeer op het bestaande niveau.

Voor een nadere beschrijving van de ontwikkeling van de bereikbaarheid in het studiegebied tot 2010 wordt verwezen naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg hoofdlijnen, paragraaf 4.1.1 t/m 4.1.3 (pag. 39 t/m 44) en naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg toelichting, paragraaf 4.1 t/m 4.12 (pag. 47 t/m 66)

Leefbaarheid

In relatie tot de beschreven aspecten in de huidige situatie worden ten aanzien van de leefbaarheid de volgende ontwikkelingen verwacht:

- **Natuurwaarden**
In 2010 zal het streefbeeld van de ecologische structuur van het studiegebied ondanks verbetering van een aantal knelpunten niet zijn bereikt.
- **Milieuwaarden**
De achtergrondconcentratie voor NO₂ blijft bij vrijwel alle wegvakken in de bebouwde kom hoger dan de richtwaarde.
De emissies van andere milieubedreigende stoffen dan NO_x zullen in 2010 zover zijn teruggedrongen dat geen grens of richtwaarden meer worden overschreden.
- **Verkeersveiligheid**
Er wordt in het studiegebied geen significante daling van het aantal ongevallen verwacht in de periode tot 2010.
- **Sociale aspecten**
In 2010 zullen in het studiegebied de normen ten aanzien van geluidshinder nog steeds worden overschreden. Tevens blijft het centrum van Leidschendam zwaar belast met als gevolg een beperkte bereikbaarheid en barrièrewerking. Ook in de Wassenaarse wijken Kerkehout en Den Deijl zullen barrièrewerking, geluidshinder en visuele hinder knelpunten blijven.

Voor een nadere beschrijving van de ontwikkeling van de leefbaarheid in het studiegebied tot 2010 wordt verwezen naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg hoofdlijnen, paragraaf 4.2.1. t/m 4.2.4 (pag. 46 t/m 52) en naar de Projectnota/MER Noordelijke Randweg toelichting, paragraaf 4.1.3. t/m 4.1.7. (pag. 66 t/m 72).

2.4. Conclusies

Uit de in de paragrafen 2.2 en 2.3 aangeduide knelpunten in de huidige en toekomstige situatie ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid in het studiegebied kan worden geconcludeerd dat zonder aanpassing van het huidige wegennet de problemen niet zullen worden opgelost. De leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in het noordelijke deel van de Haagse agglomeratie zullen blijven bestaan en zelfs toenemen. Actief ingrijpen in de huidige situatie wordt dan ook noodzakelijk geacht. De Noordelijke Randweg zal als schakel in het randwegenstelsel mogelijkheden bieden om de genoemde knelpunten in de Haagse agglomeratie te verminderen.

In de Projectnota/MER zijn mogelijke alternatieven en varianten voor de Noordelijke Randweg onderling vergeleken en afgewogen tegen de in 2000 geconstateerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten. De ontwikkelingen tot 2010 zijn daarbij als "nulalternatief" beschouwd. Voor alle oplossingsrichtingen was het bestaande verkeers- en milieubeleid het uitgangspunt.

De mogelijke alternatieven en varianten dienden:

- een oplossing te bieden voor de bij het nul-alternatief geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten;
- een oplossing te bieden voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten passend binnen het kader van een duurzame samenleving.

In hoofdstuk 3 wordt aangegeven welke oplossingsrichtingen voor de Noordelijke Randweg tegen deze achtergrond zijn onderzocht.

3. OPLOSSINGSRICHTINGEN

3.1. Alternatieven en varianten

Bestudeerde alternatieven en varianten

De Wet Milieubeheer schrijft voor dat in iedere m.e.r. ten minste een aantal alternatieven naast de voorgenomen activiteit moet worden bestudeerd. In de Projectnota/MER Noordelijke Randweg zijn dit de volgende alternatieven:

■ Alternatief O

Er worden, naast het maatregelenpakket uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer, geen maatregelen getroffen om de problemen in het studiegebied op te lossen: het nul-alternatief 2010.

■ Alternatief A

Door het aanbieden van een nieuwe route voor het autoverkeer worden bestaande routes ontlast. De extra capaciteit in het verkeerssysteem kan worden gebruikt voor de uitvoering van een regionaal verkeersbeleid: het wegaanleg-alternatief (realisatie van de Noordelijke Randweg).

■ Alternatief B

Door het beter benutten van de bestaande infrastructuur en de relatief kleine uitbreidingen voor auto en openbaar vervoer, worden de problemen in het studiegebied aangepakt: het optimalisatie-alternatief.

■ Alternatief C

De problemen worden aangepakt door een structurele verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer: het openbaar vervoer maximalisatie alternatief.

■ Alternatief D1

Uitgaande van de aanleg van de Noordelijke Randweg worden zoveel mogelijk maatregelen genomen om de effecten voor de woon- en leefomgeving, de natuur en het milieu te beperken: het meest milieu vriendelijke alternatief (MMA).

■ Alternatief D2

Met een uitgebreid pakket mobiliteitsmaatregelen, onder andere het niet realiseren van nieuwe verbindingen als de Noordelijke Randweg, wordt getracht de problemen in het studiegebied op te lossen. Onderdelen van deze oplossingsrichting vallen buiten het kader van het te nemen m.e.r.-besluit. Dit MMA scenario is daarom niet op alle aspecten onderzocht.

■ Alternatief E

De problemen worden aangepakt met een combinatie van oplossing B en C (benutting bestaande infrastructuur en verbetering kwaliteit openbaar vervoer): het combinatie-alternatief.

In tabel 1 zijn de alternatieven en de daarbij ontwikkelde varianten weergegeven (bron: Projectnota/MER Noordelijke Randweg, pag. VII).

Tabel 1 Alternatieven en varianten voor Noordelijke Randweg

ALTERNATIEVEN	BENAMING	VARIANTEN
Nul-alternatief 2010	O_{2010}	
Alternatief A: realisatie Noordelijke Randweg gedeelte RW4-Wittenburgerweg	$A_{\text{hoofd}}, A_{\text{max}}$ diep hoog A_{stadsrv}	RW15 tracé 1956 1 verdiepte ligging 2 (deels) hooggelegen ligging (met/zonder reservering sneltram) stadsrandweg
gedeelte Wittenburgerweg-Waalsdorperweg	A_{hoofd} A_{max}	Landscheidingsweg 1 + 1 rijstroken 1 gelijkvloers bij Buurtweg 2 verdiept voorbij Buurtweg met/zonder middenberm Landscheidingsweg 2 + 2 rijstroken 1 gelijkvloers bij Buurtweg 2 verdiept voorbij Buurtweg
gedeelte Waasdorperweg-Hubertusviaduct	$A_{\text{hoofd}}, A_{\text{max}}$	Kazernetunnel 1 gegraven 1 + 1 rijstroken 2 gedeeltelijk geboord 1 + 1 rijstroken
Alternatief B: Optimalisatie	B_{leizo} B_{bosl}	lokale Vlietkruising Leizotracé lokale Vlietkruising Boslaantracé
Alternatief C: Maximalisatie openbaar vervoer	C	
Alternatief D: Meest milieu-vriendelijk	D_1 D_2	aanleg Noordelijke Randweg met maximale milieuvoorzieningen terugdringen autoverkeer in Haagse regio
Alternatief E: Combinatie van alternatief B-1 en C	E	

Varianten alternatief A

Binnen alternatief A zijn, per tracédeel, de volgende varianten mogelijk:

- Rijksdeel (Noordelijke Randweg):
verdiepte ligging/deels hooggelegen ligging/stadsrandweg.

- Provinciale deel (Wittenburgerweg - Waalsdorperweg):
bestaand profiel met middenberm/verdubbeling aantal rijstroken tot 2 + 2/gelijkvloers of verdiept in gebied tussen Buurtweg en Wittenburgerweg.
- Haagse deel (Waalsdorperweg):
gegraven tunnel onder Hubertuspark en Kazerneterrein, 1 + 1 rijstroken/gedeeltelijk geboord onder Hubertuspark, 1 + 1 rijstroken.

Doordat op drie onderdelen van de Noordelijke Randweg sprake is van verschillende varianten zijn er enkele tientallen combinatiemogelijkheden. Dit aantal is door middel van een selectie ingeperkt tot 3 varianten, waarbij de verschillende tracédelen verkeerskundig op elkaar aansluiten (zie tabel 1). De varianten van alternatief A zijn aangeduid als A-hoofd, A-max en A-stadsrandweg.

Voor nadere inhoudelijke uitwerking van deze alternatieven wordt verwezen naar Projectnota/MER Noordelijke Randweg, hoofdlijnen (pag. 55 t/m 81) en tabel 6.3: Overzicht te beschouwen alternatieven en varianten op hun hoofdniveau.

3.2. Beoordelingsaspecten

De bovenstaande alternatieven en varianten zijn beoordeeld en onderling vergeleken aan de hand van de volgende aspecten:

Aspecten ten aanzien van de bereikbaarheid

Hierbij is gelet op de mate waarin de alternatieven en varianten:

- een bijdrage leveren aan het oplossen van de genoemde bereikbaarheids-knelpunten (congestieniveau rijkswegen, overbelasting onderliggend stedelijk wegennet);
- aansluiten bij de beleidsuitgangspunten van de Haagse regio (ontwikkeling autoverkeer in het studiegebied en het onderliggende wegennet en het vestigingsklimaat in de Haagse Regio).

Voor een nader overzicht van het beleid van de Haagse Regio wordt verwezen naar Projectnota/MER Noordelijke Randweg, toelichting, paragraaf 4.1 t/m 4.3 (pag.47 t/m 52).

Aspecten ten aanzien van de leefbaarheid

Hierbij is gelet op de gevolgen van de alternatieven en varianten ten aanzien van:

- klimaatverandering, verzuring, vermeting;
- verspreiding, verdroging, verstoring van de fauna, verlies en vernietiging, versnippering (met name in het buitengebied);
- verstoring woon- en leefmilieu (wegverkeerslawaaï), verkeersveiligheid, vervoer gevaarlijke stoffen, sociale aspecten (met name in het stedelijke gebied).

Realiseringskosten en realiseringstermijn

Hierbij is gelet op de realiseringskosten en realiseringstermijn van de alternatieven en varianten.

Voor een nadere onderbouwing van de beoordelingsaspecten wordt verwezen naar Projectnota/MER Noordelijke Randweg, hoofdlijnen, H5, paragraaf 5.1 t/m 5.4, pag 55 t/m 63).

3.3. Tracékeuze

Afweging alternatieven

Op grond van de beoordeling en onderlinge vergelijking van de alternatieven en varianten aan de hand van bovenstaande aspecten zijn de alternatieven en varianten in rangorde gezet in tabel 2 (bron: Projectnota/MER Noordelijke Randweg, hoofdlijnen, tabel 7.20, pag. 103).

In het voorgaande (par. 2.4) is al uiteengezet dat het nul-alternatief geen oplossing biedt voor de

bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek. De overige alternatieven (B, C, D, E) zijn beoordeeld op grond van het oplossend vermogen van het alternatief in relatie tot de met de realisatie gemoeide kosten. Geconcludeerd wordt dat geen van de alternatieven een volledige oplossing voor de problemen betekent en dat tussen de alternatieven geringe verschillen aanwezig zijn wat betreft de effecten op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Het grootste verschil tussen de alternatieven zijn de realisatiekosten.

Tabel 2 Samenvatting uitkomsten beoordeling

ASPECTEN	BEREIKBAARHEID	LEEFBAARHEID	KOSTEN
best scorend	A _{hoofd} diep A _{hoofd} hoog A _{max} diep A _{max} hoog D ₁	B _{leizo} B _{bosl} C D ₁ E	A _{stadsw} B _{leizo} B _{bosl}
matig scorend	A _{stadsw} B _{leizo} B _{bosl} E	A _{hoofd} diep A _{max} diep A _{stadsw}	A _{hoofd} diep A _{hoofd} hoog A _{max} diep A _{max} hoog D ₁
slecht scorend	C	A _{hoofd} hoog A _{max} hoog	C E

Op basis van de keuze voor een randwegenstelsel bestaat geen voorkeur voor de alternatieven B (optimalisatie), C (ov-maximalisatie) en E (combinatie van B en C). Ook het meest milieuvriendelijke alternatief (D1) valt af omdat in dit alternatief wordt uitgegaan van een aanscherping van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (zoals het toepassen van tolpleinen, aanscherpen van parkeerbeleid en afsluiten van wegen) hetgeen vooralsnog geen realisatiewaarde heeft. Het alternatief A (aanleg van een randweg) blijft als resultaat hiervan over.

Tracékeuze (alternatief A, variant verdiepte stadsrandweg)

In een gecoördineerd besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat is gekozen voor alternatief A (realisatie Noordelijke Randweg) variant "deels verdiepte stadsrandweg". Dit tracé wordt in hoofdstuk 4 globaal beschreven. De keuze wordt in grote lijnen als volgt beargumenteerd.

Keuze van alternatief A:

Alternatief A biedt mogelijkheden om het verkeer van het onderliggende wegennet naar het hoofdwegennet te geleiden. Bovendien biedt alternatief A mogelijkheden om de bereikbaarheidsproblemen op de Vlietkruisingen in Leidschendam en Voorburg, de Waalsdorperweg in Den Haag en de binnenroute in Wassenaar op te lossen.

Keuze voor de variant stadsrandweg:

Door de gelijkvloerse kruisingen en het aantal aansluitingen is er een optimale uitwisseling met het onderliggende stedelijke wegennet mogelijk.

Keuze voor gedeeltelijk verdiepte ligging:

Naar aanleiding van de inpassingsproblemen van de stadsrandweg (passage woonbebouwing op korte afstand) is gekozen voor een gedeeltelijke verdiepte ligging ter hoogte van Leidschendam en Voorburg. Het verdiepte deel loopt vanaf de Vlietweg (aquaduct onder de Vliet) tot de Veurselaan.

Ten aanzien van maatregelen die samenhangen met de Noordelijke Randweg wordt het volgende opgemerkt:

- openbaar vervoer

Bij de realisatie van de Noordelijke Randweg wordt door een tracéreservering en bij de bouw van het aquaduct, de open bak en de overige kunstwerken rekening gehouden met de mogelijke toekomstige aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Deze lokale openbaar vervoerverbinding zal aan de noordzijde van het tracé komen te liggen van RW4 tot de Prins Bernardlaan/Noordsingel of tot de Mgr. van Steelaan/Heuvelweg. Dit is afhankelijk van de keuze om de openbaar vervoerverbinding om winkelcentrum Leidschenhage heen te laten lopen of om de lijn direct aan te laten takken op de bestaande tramlijn op de Mgr. van Steelaan/Heuvelweg. Ten behoeve van een voorinvestering is door de Vervoerregio Haaglanden besloten 50 miljoen te reserveren uit het rijksbod voor openbaar vervoerinvesteringen voor de bouwlocatie Leidschenveen.

- relatie Noordelijke Randweg - N469

De N469 vormt de toekomstige verbinding tussen Zoetermeer en de bouwlocatie Leidschenveen. De N469 zal ter hoogte van de A4 in een rechte lijn aansluiten op de Noordelijke Randweg. Door het aanleggen van de N469 en de Noordelijke Randweg zal Zoetermeer indirect met Scheveningen worden verbonden, parallel aan RW12 en de Utrechtsebaan. De functie van de N469 is tweeledig. Buiten de bebouwde kom van Leidschenveen zal de N469 primair een functie hebben ter ontlasting van de Voorweg in Zoetermeer. Binnen de bebouwde kom zal de N469 fungeren als hoofdontsluiting van Leidschenveen. Door het hanteren van een adequate vormgeving van de N469 kan verplaatsing van autoverkeer van de RW12 naar de N469 tot een minimum beperkt worden. Tevens kan door middel van vormgeving de overstap van reizigers uit de Zoetermeerlijn naar de auto worden beperkt.

- mitigerende en compenserende maatregelen

Bij de voorbereiding van de aanleg van de Noordelijke Randweg zullen mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen moeten worden uitgewerkt in een afzonderlijk compensatieplan inzake natuur en landschap. Uitgangspunt vormt het Structuurschema Groene Ruimte, deel 3, kabinetsstandpunt. Tevens zullen de effecten van de aanleg van de Noordelijke Randweg op het milieu worden gevolgd in het evaluatieprogramma MER.

- beheersmaatregelen

Voor de aanleg zullen het Rijk, de provincie en de gemeente Den Haag een overeenkomst sluiten waarin onder andere wordt bepaald dat de aanlegkosten van het provinciale deel en het gemeentelijke deel tot een zeker maximum door het Rijk zullen worden gedragen.

4. DEELS VERDIEPTE STADSRANDWEG

4.1. Algemene beschrijving

Basisconcept

Bij het tracébesluit is gekozen voor de alternatief/variant-combinatie "deels verdiepte stadsrandweg". Dit basisconcept is naar aanleiding van het stedenbouwkundige- en landschappelijk inpassingsplan en verschillende deelonderzoeken uitgewerkt tot een ontwerp. In dit hoofdstuk wordt het ontwerp van deze variant in hoofdlijnen beschreven. Het ontwerp bestaat uit:

- een sobere, zoveel mogelijk op maaiveld liggende verbinding, waarvan de gelijkvloerse kruisingen door middel van gedeeltelijk gekoppelde verkeersregelininstallaties worden bediend; De Vliet en de spoorlijn worden door middel van een open bak gekruist en de N44/Leidsestraatweg door middel van een viaduct;
- een wegontwerp met 2x2 rijstroken en een middenberm dat is afgestemd op een maximum snelheid van 70 km/uur;
- aparte fietsvoorzieningen aan weerszijden van de weg langs een groot deel van het tracé;
- een reservering voor een hoogwaardige openbaar vervoersbaan langs een deel van het tracé.

Maximum snelheid

In eerste instantie is bij het ontwerp van de Noordelijke Randweg uitgegaan van een ontwerp-snelheid van 50 km/uur. Door het Overlegorgaan Verkeers Infrastructuur (OVI) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiliging (SWOV) werd echter geadviseerd een hogere maximum snelheid toe te laten.

Naar aanleiding van de adviezen zijn twee mogelijkheden nader bekeken:

- 70 km/uur-alternatief; een binnenstedelijke weg met een maximum snelheid van 70 km/uur gebaseerd op de Aanbevelingen voor Stedelijke Vervoer Voorzieningen (ASVV);
- 80 km/uur-alternatief; een buitenstedelijke weg met een maximum snelheid van 80 km/uur gebaseerd op categorie V van de Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA).

Bij de keuze met betrekking tot de maximum snelheid op de Noordelijke Randweg hebben verkeerskundige, milieu-, inpassings- en financiële aspecten meegespeeld.

De stedelijke uitstraling van het 70 km/uur-alternatief zal het rijgedrag naar verwachting positief beïnvloeden hetgeen tot uiting komt in een homogener snelheidspatroon en dientengevolge beter te handhaven snelheidslimiet. Op grond van het ruimtebeslag is er enige voorkeur voor het binnenstedelijke alternatief met 70 km/uur. Wat betreft de emissie van verbrandingsgassen en wegverkeerslawaaï is er nauwelijks een verschil tussen de beide alternatieven aan te geven. Vanuit inpassingsoogpunt sluit het 70 km/uur-alternatief beter aan op de stedelijke omgeving. De aanlegkosten van de beide alternatieven verschillen niet wezenlijk.

Alles overwegende is besloten tot aanleg van een binnenstedelijke wegverbinding met een maximum snelheid van 70 km/uur.

Aansluitingen

De lengte van de te realiseren Noordelijke Randweg bedraagt 8,5 kilometer gemeten vanaf de kruising met de Plesmanweg/Raamweg tot de kruising met RW4. Op dit tracé worden twaalf aansluitingen gerealiseerd waarvan er tien voorzien worden van verkeersregelininstallaties.

De aansluitingen Groenendaal en Buurtweg betreffen respectievelijk een in- en uitvoegstrook ten behoeve van de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen en woningen. In de onderstaande tabel 3 is voor de twaalf aansluitingen aangegeven of de betreffende kruising gelijkvloers of ongelijkvloers wordt aangelegd, of de aansluiting volledig is dan wel dat er een aantal afslagbewegingen onmogelijk is en ten derde of er afslagbewegingen direct of indirect via parallelle verbindingswegen naar andere aansluitingen plaatsvinden.

Tabel 3 Kenmerken van de aansluitingen

aansluitingen	gelijkvloers/ ongelijkvloers	volledig/ onvolledig	direct/ indirect
Plesmanweg/Raamweg	o	v	d
Van Alkemadeaan	o	o	d
Groenendaal	-	o	d
Buurtweg	o	o	i
Oude Waalsdorperweg	g	v	d
Wittenburgerweg	g	o	d
Leidsestraatweg/N44	o	v	i
Bezuidenhoutseweg	g	v	d
Mgr. van Steelaan/Heuvelweg	g	v	d
Prins Bernhardlaan/Noordsingel	g	v	d
Vlietweg	o	v	i
RW4	o	v	d

Het Oosteinde en het Veurselaantje hebben geen aansluiting op de Noordelijke Randweg. Van een aantal aansluitingen zullen zo nodig de verkeerslichtenregelingen op elkaar worden afgestemd om de doorstroming te bevorderen.

4.2. Verkeerskundige aspecten

Het tracé van de deels verdiepte stadsrandweg bestaat uit drie delen, van west naar oost:

A. deel gemeente Den Haag (Waalsdorperweg)

Dit tracédeel loopt vanaf het Hubertusviaduct tot aan de gemeentegrens Den Haag-Wassenaar. Vanaf het Hubertusviaduct tot voorbij de kruising met de Van Alkemadeaan ligt de Noordelijke Randweg verdiept in een gegraven tunnel of een tunnel aangelegd met de zogenaamde doorperstechniek. Deze tunnel is getraceerd onder het Hubertuspark en de Frederik-kazerne. Na de Van Alkemadeaan komt de tunnel via hellingbanen weer op maaiveld op of langs de zuidelijke rand van de Alexanderkazerne tot aan de Landscheidingsweg. Bij de gemeente Den Haag is thans (medio juni 1995) een studie gaande naar het verlengen van de tunnel richting Landscheidingsweg ter hoogte van het tracé van de Oude Waalsdorperweg. Bij het ontwerp van de tunnel wordt uitgegaan van voldoende breedte voor 2x2 rijstroken. Op de aansluiting van de Noordelijke Randweg (Hubertusviaduct/Hubertustunnel) en de Plesmanweg/Raamweg zijn alle afslagbewegingen mogelijk. Op de kruising tussen de Van Alkemadeaan en de Noordelijke Randweg zijn niet alle afslagbewegingen mogelijk. De afslagbeweging vanaf de Noordelijke Randweg vanuit de richting van het Hubertusviaduct naar de Van Alkemadeaan en andersom is niet mogelijk. De Waalsdorperweg zal een aanzienlijk lichtere functie krijgen. Ter hoogte van de aansluiting van de Oostduinlaan zal de Waalsdorperweg eventueel in één richting worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer.

B. Provinciaal deel (Landscheidingsweg)

Dit tracédeel loopt vanaf de aansluiting op de Oude Waalsdorperweg tot de aansluiting op de Wittenburgerweg. De bestaande Landscheidingsweg wordt verbreed tot 2x2 rijstroken en blijft op maaiveldniveau. De Buurtweg zal niet direct aangesloten worden op de Noordelijke Randweg. Wel is het mogelijk om vanaf de Noordelijke Randweg enkele recreatieve bestemmingen in de omgeving van de Buurtweg te bereiken.

Ten aanzien van de aansluiting van de Wittenburgerweg op de Landscheidingsweg wordt thans nog nader onderzoek verricht. Doel hiervan is de problemen van het sluipverkeer in Wassenaar voor een groot deel op te lossen.

C. Rijksdeel

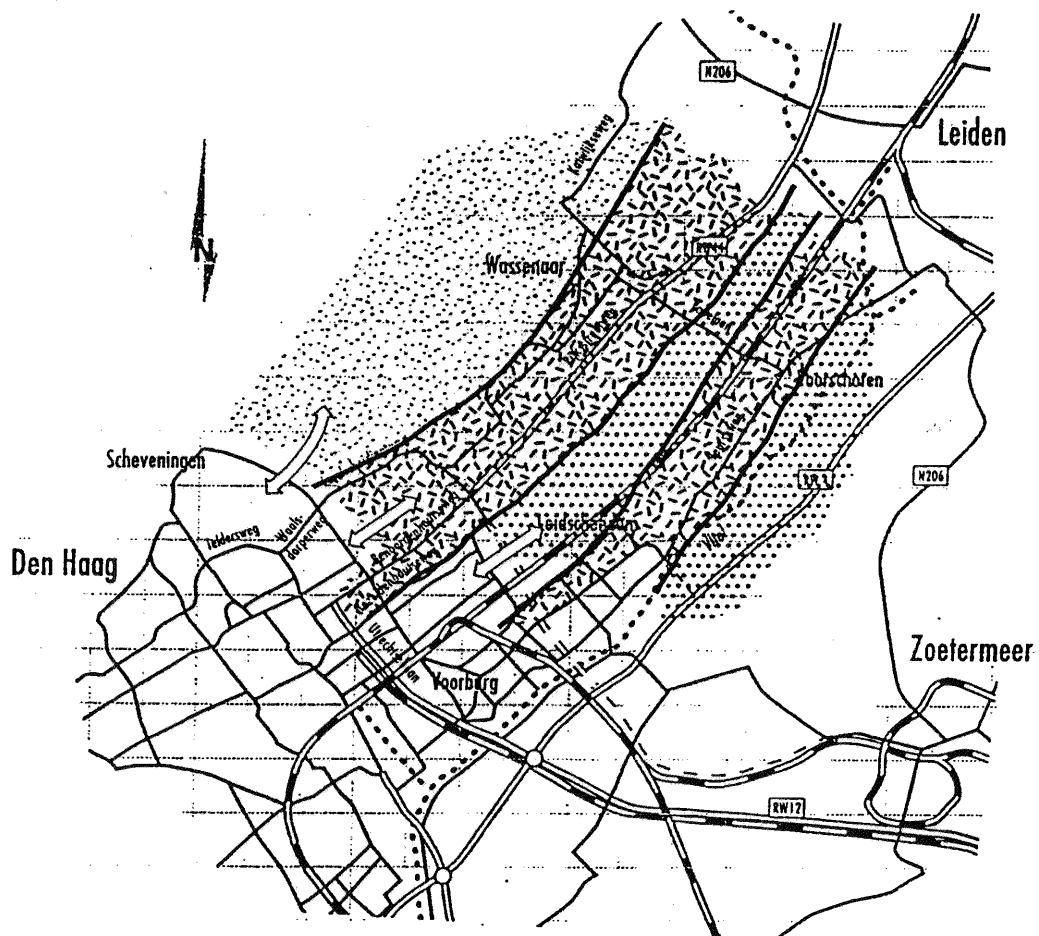
Dit tracédeel loopt van de aansluiting op de Wittenburgerweg tot de aansluiting op RW4. De Landscheidingsweg wordt tot aan de Bezuidenhoutseweg verbreed tot 2x2 rijstroken. Vanaf de Bezuidenhoutseweg wordt een nieuwe weg aangelegd op maaiveld, die onder de spoorlijn Den Haag - Leiden doorvoert en aan de andere zijde van het spoor op maaiveld ligt tot voorbij de Prins Bernhardlaan. Halverwege de Prins Bernhardlaan en Veurselaan komt de weg in een open bak om de overlast voor de aanliggende woningen te beperken. De weg kruist vervolgens de Vliet door middel van een aquaduct, waarin opgenomen een openbaar vervoersbaan. Daarna loopt de weg redelijk snel omhoog tot op het viaduct van de aansluiting op RW4.

Ten behoeve van de realisatie van de verbinding tussen de N44 en de Noordelijke Randweg zal de Zijdedeg worden gereconstrueerd.

Fietsvoorzieningen

Ongelijkvloerse oversteekmogelijkheden of speciale fietsersbruggen over de Noordelijke Randweg zijn voorzien bij de kruisingen met de Vliet, de Veurselaan, de Noordsingel/Prins Bernhardlaan, het Zijdedeg, de spoorlijn Leiden - Den Haag en de Buurtweg. Bij de kruising met de Leidsestraat/N44 kunnen fietsers de onderdoorgang van het viaduct van de Noordelijke Randweg gebruiken. Bij de kruising met de Mgr. van Steelaan/Heuvelweg wordt een fietserstunnel aangelegd. Ter hoogte van Roggewoning en fietspad 10 komt een viaduct voor fietsers gecombineerd met een ecoduct. Bij de kruising met de Bezuidenhoutseweg en de Oude Waalsdorperweg kunnen fietsers gebruik maken van de met verkeerslichten geregelde gelijkvloerse kruisingen. Nabij de Bezuidenhoutseweg geeft deze voorziening een goede aansluiting op fietspad 39.

Bij de Van Alkemadeaan is door de ligging van de Noordelijke Randweg in de tunnel een goede oversteekmogelijkheid voor fietsers aanwezig. Bij de kruising met de Plesmanweg/Raamweg, waar de Noordelijke Randweg op het Hubertusviaduct is gelegen, is ook sprake van een ongelijkvloerse oversteekmogelijkheid.



één vierkant is 1 km

-  duingebied (Oostduinen)
-  strandwal/strandvlakte
-  veenpolder
-  landschappelijke relaties

FIGUUR 2
LANDSCHAPSOPBOUW

Voor het fietsverkeer langs het gedeelte van de Noordelijke Randweg tussen de Vlietweg en de Wittenburgerweg worden zoveel mogelijk aan weerszijden aparte fietspaden aangelegd. Deels zijn dit bestaande paden of maakt de fietser gebruik van buurtontsluitingswegen, deels zijn ze nieuw gesitueerd omdat ze ontbraken of doordat het wegtracé bestaande paden blokkeert of laat verdwijnen. Op enkele plaatsen zoals ter hoogte van de wijk Mariahoeve liggen aan één zijde fietsvoorzieningen voor fietsverkeer in twee richtingen.

Openbaar vervoervoorzieningen

Tussen RW4 en de Heuvelweg (verdiept tracédeel) is ruimte gereserveerd voor de mogelijke aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding.

Op de Van Alkemadelaan zullen twee rijstroken benut worden voor de aanleg van vrije busbanen.

4.3. Landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten

Algemeen

De Noordelijke Randweg is haaks geprojecteerd op een voor het kustgebied kenmerkende opeenvolging van evenwijdig gelegen landschapstypen: zie figuur 2 (bron: Projectnota/MER Noordelijke Randweg, Hoofdlijnen, par. 3.1.4, pag. 24).

Vanaf de zee bevinden zich landinwaarts achtereenvolgens:

- de hoge, jonge duinen met een dynamische verschijningsvorm onder invloed van wind en water;
- de middelhoge, stabiele oude duinen of strandwallen: vanouds een vestigingszone, met kenmerkende landgoedbossen;
- de veenpolders (ontgonnen strandvlakten) tussen de strandwallen;
- de strandwal met het stedelijke gebied van Voorburg en Leidschendam;
- de veenpolders (ontgonnen veenmoerassen) tussen de Vliet en de RW4.

Inpassingsplan

Op basis van de landschapstypen, de verstedelijking en het tracé van de weg is een inpassingsplan opgesteld waarin de volgende deelgebieden in de omgeving van de weg onderscheiden:

- het jonge duinlandschap (Wassenaar: Buurtweg tot en met fietspad 10);
- het landgoederenlandschap (Wassenaar, Den Haag: Bezuidenhoutseweg tot Buurtweg);
- het strandvlaktelandschap (Leidschendam, Den Haag, Wassenaar: spoorlijn tot Bezuidenhoutseweg);
- het suburbane stadslandschap (Voorburg, Leidschendam: de Vliet tot de spoorlijn);
- de entree vanaf RW4 (Leidschendam: RW4 tot de Vliet).

Per deelgebied worden in de toelichting van de verschillende bestemmingsplannen, op basis van algemene en specifieke uitgangspunten, de voorstellen beschreven voor de gewenste landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.

4.4. Geluidsaspecten

Bij het ontwerp van de deels verdiepte stadsrandweg is rekening gehouden met de eisen voor wegaanleg en wegreconstructie van de Wet geluidhinder.

Uit de projectnota/MER bleek dat de aanleg van de deels verdiepte stadsrandweg (ten opzichte van het nul-alternatief voor 2010) resulteert in:

- een zeer lichte stijging van het aantal (ernstig) gehinderden;
- een zeer lichte stijging van het akoestische ruimtebeslag;
- een lichte daling van het aantal geluidsbelaste woningen.

Het alternatief stadsrandweg was op dit aspect één van de mindere alternatieven.

Tijdens het ontwerpen van het tracé is uitgebreid akoestisch onderzoek gedaan naar de benodigde geluidsbeperkende maatregelen en de geluidsbelasting op de omgeving. De benodigde maatregelen zijn verwerkt in het inpassingsplan voor de Noordelijke Randweg. Ondanks de geluidsbeperkende maatregelen moet voor in totaal xx woningen een verzoek hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï worden ingediend, omdat de voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting op de gevels van deze woningen overschreden wordt.

De maatregelen die noodzakelijk zijn om aan de Wet geluidhinder te voldoen worden hierna kort per tracédeel beschreven. Een uitgebreide behandeling van het akoestisch onderzoek voor de Noordelijke Randweg is voor de vier gemeenten weergegeven in de toelichting bij de ontwerp-bestemmingsplannen. Hier wordt volstaan met een beschrijving van de verschillende geluidsbeperkende maatregelen.

A. Deel gemeente Den Haag: aansluiting Hubertusviaduct - Waalsdorperweg

Tussen het Hubertusviaduct en de Van Alkemadelaan is de Noordelijke Randweg in een tunnel gelegen waardoor de geluidsbelasting voor de omgeving nihil is. Tussen de Van Alkemadelaan en de aansluiting op de Oude Waalsdorperweg ligt de weg op maaiveld (eventueel in een verlengde tunnel) zodat rekening moet worden gehouden met de aanwezige woonbebouwing in het Benoordenhout en met de eventuele toekomstige woonbebouwing op de Alexanderkazerne.

B. Provinciaal deel: aansluiting Waalsdorperweg - Wittenburgerweg

Vanaf de aansluiting op de Oude Waalsdorperweg tot aan de kruising met de Buurtweg ligt de weg op maaiveldniveau, maar ontbreekt aanliggende bebouwing zodat geluidsmaatregelen niet nodig zijn. Tussen de Buurtweg en de Wittenburgerweg is aan de noordzijde een geluidsreducerende voorziening nodig in het kader van de sanering.

C. Rijksdeel: Wittenburgerweg - RW4

Tussen de Wittenburgerweg en de N44 is aan de noordzijde van een deel van het tracé voorzien in een geluidsreducerende voorziening.

Vanaf de Leidsestraatweg tot aan de Bezuidenhoutseweg zal ten zuiden van de Noordelijke Randweg over het gehele tracédeel een geluidsreducerende voorziening worden gerealiseerd.

Vanaf de Bezuidenhoutseweg tot aan de Mgr. van Steelaan zal aan de zuidzijde van het tracé over de gehele lengte een geluidsreducerende voorziening worden gerealiseerd.

Tussen de Mgr. van Steelaan en de Prins Bernhardlaan is aan de zuidzijde van het tracé over de gehele lengte voorzien in een geluidsreducerende voorziening.

Tussen de Noordsingel en de Vliet zal aan de noordzijde van een deel van het tracé een geluidsreducerende voorziening worden gerealiseerd.

Tussen het Oosteinde en de Vliet is aan de zuidzijde van een deel van het tracé voorzien in een geluidsreducerende voorziening.

BIJLAGE 2 VERSLAG INFORMATIE-AVOND 8 JANUARI 1996



Dienst Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

Verslag van:

**Informatieavond Bestemmingsplan Noordelijke Randweg
(Benoordenhout)**

gehouden op:
8 januari 1996

van:
20.00 uur

tot:
23.50 uur

voorzitter: de heer R. Voskuijl
genotuleerd door: de heer P. Vogelaar
plaats: International School of The Hague, Theo Mann Bouwmeesterlaan 75

Afdruk verzonden aan: - archief
- alle aanwezigen/afwezigen

Tevens aanwezig:
de heer L. Eggen
mw. P. Bouterse
de heer G. van Leeuwen
wijkbewoners en belangstellenden.

Namens:
REO/VERK
REO/JPZ
bureau DGMR

De voorzitter opent de vergadering en zet in het kort de op deze avond te volgen procedure uiteen. Doel van de avond is vooral het verstrekken van informatie. Meninge kunnen natuurlijk ook kenbaar gemaakt worden. Van deze avond zal een verslag worden gemaakt, dat deel van het bestemmingsplan zal uitmaken en ook wordt toegezonden aan de raadscommissie. Het verslag zal aan alle op de presentielijst vermelde aanwezigen worden toegezonden.

De agenda voor de vergadering wordt als volgt vastgesteld:

- a. inleiding door de heer Eggen inzake de verkeerskundige aspecten van de aanleg van de Noordelijke Randweg;
- b. inleiding door mevr. Bouterse inzake het bestemmingsplan en de Wet geluidhinder;
- c. gelegenheid tot het stellen van vragen; hierbij zal het eerst het woord gegeven worden aan de voorzitter van de Wijkvereniging Benoordenhout;
- d. PAUZE;
- e. beantwoording van de vragen en discussie;

a. De verkeerskundige aspecten.

De heer Eggen gaat in het kort in op de noodzaak van de aanleg van de Noordelijke Randweg, de stand van zaken van het project, en meer inhoudelijk de inpassing van de Noordelijke Randweg in Benoordenhout in relatie tot het bestemmingsplan Benoordenhout, waarvoor deze avond wordt gehouden. In het bestemmingsplan gaat het om de juridische vormgeving van het wegtracé en een afweging van de daarbij betrokken belangen.

Noodzaak van de aanleg van de Noordelijke Randweg.

Alle verkeer naar Den Haag komt via de A12, de A4 en de A13 via de Utrechtsebaan binnen. Den Haag heeft geen ringweg, zodat op één punt in de stad, het einde van de Utrechtsebaan, een forse verkeersdruk optreedt. Omdat de stad aan zee ligt is een ring niet nodig, maar is er sprake van een hoefijzer om de stad heen, gevormd door de (verlengde) Lozerlaan, aansluitende op de A4 aan de Zuidwestkant van de stad en de thans aan te leggen Noordelijke Randweg.

Verloop en karakter van de Noordelijke Randweg.

Aan de hand van sheets wordt het geplande verloop van de Noordelijke Randweg geschetst: vanaf de A4 bij Leidschendam onder de Vliet door via

Voorburg en een klein deel van Leidschendam, onder de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam door achter Mariahoeve komt de weg bij de Bezuidenhoutseweg Den Haag binnen, kruist de Rijksstraatweg en loopt via de Landscheidingsweg, die verdubbeld zal worden, naar Benoordenhout.

Het eerste gedeelte vanaf Rijksweg 4 door Voorburg/Leidschendam onder de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam door achter Mariahoeve langs tot aan de Wittenburgerweg in Wassenaar is het deel dat door Rijkswaterstaat zal worden aangelegd. Voor dit deel is Rijkswaterstaat projecttrekker. De gemeente Voorburg wil over de weg woningen bouwen en heeft hiervoor het plan Sijtwende ontwikkeld.

De Landscheidingsweg is het deel, dat door de Provincie Zuid-Holland zal worden aangelegd. Deze weg is reeds aanwezig en zal worden verbreed. Voor dit deel is de provincie projecttrekker.

Vanaf de gemeentegrens tot aan het Hubertusviaduct zal de weg door de gemeente Den Haag worden aangelegd. Voor dit deel is de gemeente projecttrekker. In de projectgroep dient een aantal zaken, waaronder het bestemmingsplan, te worden uitgezocht.

Vanaf de A4 tot bij TNO, waar de weg Den Haag binnenkomt, is de weg ontworpen voor een snelheid van 70 km/h, dit ook om aan te geven, dat het hier gaat om een weg voor doorgaand verkeer. Deze snelheid is haalbaar door het ontwerp van de weg en de afstelling van de verkeerslichten.

Doel van de aanleg van de Noordelijke Randweg.

Om het niet-noodzakelijk autoverkeer naar de stad te beperken is al in een groot deel van Den Haag belanghebbendenparkeren ingevoerd. Herverdeling van het voor het functioneren van de stad noodzakelijk autoverkeer is echter noodzakelijk, om de woonwijken van Den Haag, Voorburg en Leidschendam zoveel mogelijk te ontlasten van niet-bestemmingsverkeer. Dit doorgaande autoverkeer dient te worden afgewikkeld via een randwegenstelsel, waarvan de Noordelijke Randweg deel zal uitmaken. Dan kunnen andere wegen geschikt gemaakt worden voor de doorstroming van openbaar vervoer en langzaam verkeer. Ook de woonbestemming kan dan meer benadrukt worden.

Nadat het Rijk de "verlengde Landscheidingsweg" na jarenlange discussie in 1938 op het Rijkswegenplan had gezet en de weg in 1975 bijna was aangelegd is er na lange stilte in 1989 tot uitvoering besloten. Toen bleek er een milieu-effect-rapportage noodzakelijk, waarbij nagedacht is over de verkeersafwikkeling in Den Haag, Wassenaar en Leidschendam en vooral in Benoordenhout.

Hierbij bleek, dat de bestaande wegcapaciteit zelfs voor het noodzakelijk autoverkeer in 2010 onvoldoende zou zijn. Uit aanvullende studies bleek het in 1952 gekozen tracé het beste te zijn. Allereerst dient daarbij de bestaande Landscheidingsweg te worden verdubbeld. Deze verdubbeling zal niet plaats vinden aan de zijde van de duinen, omdat de weg ter plaatse in een waterwingebied is gelegen. Tevens zullen om die reden extra voorzieningen aangebracht worden ter bescherming van het grondwater. Omdat in die situatie ook de Van Alkemadeaan onvoldoende capaciteit zou hebben (de Waalsdorperweg is al versmald naar 1+1) dient een nieuwe verbinding tot stand te worden gebracht met het Hubertusviaduct. Voor deze verbinding is de keuze gevallen op een tunnel.

Voor de aanleg van de nieuwe verbinding is de milieueffectrapportage op 29 april 1994 met de ondertekening van een gezamenlijk protocol, later bekrachtigd door de Tweede Kamer, afgerond. Kosten van het daarbij gekozen traject zijn f 380 miljoen. Bij wijze van uitzondering heeft de minister besloten de totale aanlegkosten voor het gemeentelijk deel ad f 120 miljoen voor Rijksrekening te nemen.

Inpassing van de Noordelijke Randweg in Benoordenhout.

Deze inpassing van de Noordelijke Randweg in Benoordenhout kan in drie delen verdeeld worden:

1. vanaf de gemeentegrens tot de Van Alkemadeaan;
2. vanaf de Van Alkemadeaan tot aan het Hubertuspark;
3. onder het Hubertuspark tot aan het Hubertusviaduct;

Tevens komt de situatie op de Waalsdorperweg na de aanleg aan de orde en de grenzen van het gebied dat wordt bestreken door het thans voorliggende voorontwerp bestemmingsplan.

1. Vanaf de gemeentegrens tot aan de Van Alkemadeaan.

Binnenkomend vanaf TNO ligt rechts op de Waalsdorperweg de Alexanderkazerne en links een groenstrook, die in het vigerend bestemmingsplan betiteld is als "bospark". Dit park heeft een grote ecologische waarde. Op dit deel is in het bestemmingsplan een aantal mogelijkheden opgehouden. Mogelijkheid 1 is de tunnel vlak voor de Van Alkemadeaan de grond in te laten gaan, onder deze laan door en dan verder via de Frederikkazerne. Dit houdt in, dat tussen de Alexanderkazerne en de groenstrook de hellingbanen van de tunnel naar beneden gaan en er op maaiveld een aantal rijstroken ligt.

In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om op de Alexanderkazerne, indien Defensie geen behoefte meer heeft aan dit terrein, een woningbouwlokatie te maken. Dan zou het jammer zijn als op dit traject een scheiding aanwezig zou zijn gevormd door de op- en afritten van de tunnel. Daartoe is in het bestemmingsplan tevens de mogelijkheid opgehouden de tunnel langer door te trekken tot voorbij de kruising met TNO.

Ook de plaats van de weg dan wel de tunnel kan nog verschillen. De weg/tunnel kan geheel op het terrein van Defensie komen, hetgeen voor de bewoners van de Else Mauhsiaan en de Cees Laseurlaan een goede oplossing zou zijn. Ook het bospark wordt dan niet aangetast. Indien Defensie het terrein nodig heeft zal het tracé slechts voor een deel over de kazerne lopen. In dat geval zal het tracé voor een deel in het bospark komen. Het bospark zal dan wel aangetast worden. Het bestemmingsplan houdt beide opties open.

Een in dit verband veel gestelde vraag is waarom niet een weg achter de Alexanderkazerne langs gelegd wordt. Nadeel van deze oplossing is de aantasting van het woongebied rondom de Kwekerijweg, de Hubertusweg en Klein Zwitserland en het feit, dat de weg verkeer van de bestemmingen afleidt, reden waarom hiervoor in het verleden niet is gekozen.

Ter hoogte van de kleine Alexanderkazerne zijn eveneens twee opties opgehouden. De weg is in eerste instantie door de kleine Alexanderkazerne getekend. Tweede mogelijkheid is een wat grotere boogstraal, zodat de weg verder van de woningen aan de Else Mauhsiaan komt te liggen. Dit is ongeveer het huidige tracé van de Landscheidingsweg bij TNO.

2. Vanaf de Van Alkemadeaan tot aan het Hubertuspark.

Op dit gedeelte hebben in de periode 1991 - 1994 bij de milieu-effectrapportage twee varianten een rol gespeeld, te weten de tunnel onder de Waalsdorperweg en de tunnel onder de Frederikkazerne. Op 24 maart 1994 heeft de gemeenteraad besloten te kiezen voor een tunnel op het terrein van de Frederikkazerne.

Defensie, die vertegenwoordigd is in de projectgroep, heeft met dit besluit rekening gehouden en de nieuwbouw van het Medisch Centrum zodanig gesitueerd, dat er ruimte is voor het tracé van de tunnel. De exacte maat van de tunnel is nog niet bekend. Maatvoering en tracé houden rekening met de tuinen van de woningen aan de Van Voorschotenlaan en de Waalsdorperweg. De tunnel komt uitsluitend op Defensieterrein. Voor deze bewoners zal nog een aparte informatieavond belegd worden, omdat het bouwterrein dicht bij de tuinen ligt. Op deze avond zullen de problemen die daarvan het gevolg

kunnen zijn worden besproken.

Het bestemmingsplan houdt voor deze tunnel een strook van 25 meter breed open. De tunnel zelf zal ongeveer 16 meter breed zijn. De overmaat is nodig om nog wat te kunnen schuiven om een optimale oplossing te vinden zowel voor de bewoners als voor Defensie.

3. Onder het Hubertuspark tot aan het Hubertusviaduct.
In dit gedeelte zijn van belang de te volgen techniek voor de tunnelbouw (boren/graven), de aansluiting op het Hubertusviaduct en het punt waar de tunnel in het park begint.

Bij de vaststelling van het tracé en de vaststelling van het financiële plaatje voor de weg is zowel rekening gehouden met boren als graven. De techniek is thans zover gevorderd, dat ook in de slappe Nederlandse ondergrond kan worden geboord. Hieraan zijn extra kosten verbonden.

Bij de optie graven moet een gedeelte van het park worden vergraven. Het park moet dan opnieuw worden aangelegd boven op de tunnel. Hierbij dient echter te worden bedacht, dat ook voor de boormethode een zekere ruimte vergraven moet worden. De aannemerswereld zou gaarne in Den Haag een zo bijzonder project van de grond krijgen. Omdat thans nog geen duidelijkheid is over de ondergrond kan momenteel de keuze tussen beide technieken nog niet helder gemaakt worden. De gemeente hecht eraan een definitieve keuze te maken voordat het bestemmingsplan definitief door de gemeenteraad vastgesteld wordt.

Bij de aansluiting op de landhoofden van het Hubertusviaduct is het van belang hoe diep de tunnel komt te liggen. Een diepere ligging houdt in, dat er minder vergraving behoeft plaats te vinden ter hoogte van de uitmonding van de tunnel in het Hubertuspark.

De Waalsdorperweg.

Na de aanleg van de Noordelijke Randweg zal de Waalsdorperweg een wijkontsluitende functie krijgen. Doorgaand verkeer zal dan niet meer mogelijk zijn, zodat het vrachtverkeer van en naar het Westland en de Norfolklijn niet meer over deze weg zal rijden, maar via de tunnel en ook voor een deel via de Verlengde Lozerlaan. Verkeer naar de omgeving van de Plesmanweg en de Shell kantoren zal uit de tunnel kunnen uitvoegen naar deze bestemmingen en zal dus niet meer via de Waalsdorperweg rijden. De Waalsdorperweg blijft twee richtingen, het profiel van deze weg zal niet worden gewijzigd. Alleen verkeer naar de Raamweg/Plesmanweg is niet meer mogelijk.

Wel zal via een secundaire rijbaan de bereikbaarheid van Benoordenhout vanuit de richting Scheveningen gewaarborgd blijven. Verkeer uit Benoordenhout zal via de Oostduinlaan/Carel van Bylandtlaan/Groenhovenstraat moeten afrijden. In overleg met de Wijkvereniging Benoordenhout zullen indien nodig maatregelen tegen sluipverkeer worden genomen.

Gebied van het bestemmingsplan.

Het gebied van het voorontwerp omvat een deel van het bestemmingsplan Benoordenhout, een stukje van het uitbreidingsplan Waalsdorp en een deel van het uitbreidingsplan Hubertuspark.

Verkeerslichten op de Noordelijke Randweg.

Naar aanleiding van vragen uit het publiek zet de heer Eggen in het kort uiteen dat op de kruising met de Bernhardlaan en de kruising met de Heuvelweg in Voorburg verkeerslichten komen. Ook op de kruising met de Bezuidenhoutseweg komen verkeerslichten. De laatste verkeerslichten staan bij de kruising met de Wittenburgerweg. De Buurtweg in Wassenaar zal na de aanleg van de Noordelijke Randweg als langzaam verkeersvoorziening over de weg heen gevoerd worden. De laatste verkeerslichten komen waar de weg Den Haag binnenkomt. Daar ligt tevens de overgang van 70 km/h naar de op het Haagse wegennet geldende snelheid van 50 km/h.

b. Het bestemmingsplan en de Wet Geluidhinder.

Het bestemmingsplan.

Mevr. Bouterse geeft een toelichting op de procedure en de aard van het bestemmingsplan. In een bestemmingsplan wordt geregeld hoe de gronden en opstallen binnen dit plan gebruikt mogen worden. De Wet op de ruimtelijke ordening geeft aan wat in een bestemmingsplan geregeld mag en moet worden en de procedure die een bestemmingsplan moet volgen.

Deze procedure is als volgt:

1. behandeling in het college van het ambtelijk ontwerp; daarna kan de eerste fase van inspraak en overleg plaatsvinden. In deze eerste fase wordt het plan toegezonden voor overleg aan een aantal ambtelijke instanties van Rijk en provincie. Dit is de fase van het vooroverleg. Ook de wijkberaden worden in deze fase bij de totstandkoming van het plan betrokken.
2. In het kader van de inspraak wordt het voorontwerp ter visie gelegd. Deze ter visie legging vindt plaats op de stadsdeelkantoren en op het stadhuis. Deze ter inzage legging zou voor het voorontwerp bestemmingsplan Benoordenhout (Noordelijke Randweg) tot 17 januari 1996 duren. Deze termijn is echter mede op verzoek van de wijkvereniging Benoordenhout verlengd tot en met 2 februari 1996. Tijdens deze ter visie legging kan iedereen reageren op het plan middels een brief aan het college van burgemeester en wethouders. Ook wordt binnen deze termijn een informatieavond (deze avond dus) gehouden op een zodanig tijdstip, dat de aanwezigen op die avond nog binnen de termijn kunnen reageren.
3. De aldus binnengekomen reacties worden verwerkt en het plan wordt eventueel aangepast, waarna opnieuw behandeling in het college van burgemeester en wethouders plaatsvindt. Het plan is dan het stadium van voorontwerp voorbij en heet dan ontwerp-bestemmingsplan.
4. Het plan wordt gezonden aan de raadscommissie met de vraag aan deze commissie in te stemmen met het ontwerp-bestemmingsplan. Als de raadscommissie instemt met het plan wordt het plan opnieuw ter visie gelegd gedurende een periode van vier weken. Voor dit bestemmingsplan zal dat in maart/april zijn.
5. Gedurende deze periode kunnen schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad. Deze zienswijzen worden beoordeeld in het kader van het bestemmingsplan. Er wordt gezien of het plan aangepast moet worden naar aanleiding van de zienswijzen.
6. Er vindt na afloop van de termijn voor indienen van zienswijzen opnieuw behandeling in het college van burgemeester en wethouder en in de raadscommissie plaats. Degenen die een zienswijze hebben ingediend kunnen een toelichting geven in de vergadering van de raadscommissie, die het karakter van een hoorzitting heeft.
7. Na deze hoorzitting van de raadscommissie wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. Deze vaststelling moet binnen acht weken na afloop van de termijn van ter inzage legging plaatsvinden als er geen zienswijzen zijn ingediend en binnen vier maanden na afloop van deze termijn als er wel zienswijzen zijn ingediend. Voor dit plan zal vaststelling kunnen plaatsvinden in juli 1996. De raad heeft namelijk te kennen gegeven dit bestemmingsplan nog voor het reces te willen vaststellen.
8. Nadat de gemeenteraad het plan heeft vastgesteld moet binnen vier weken na de datum van vaststelling het plan weer ter inzage worden gelegd voor een periode van vier weken. Binnen deze termijn kunnen degenen, die in de fase voordat de gemeenteraad het plan heeft vastgesteld zienswijzen hebben ingediend, bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bedenkingen indienen.
9. Bij GS vindt ook een hoorzitting plaats voor degenen die bedenkingen hebben ingediend. De gemeente krijgt daar de gelegenheid een toelichting te geven.

10. GS nemen een besluit binnen twaalf weken na afloop van de termijn voor ter visie legging als er geen bedenkingen zijn ingediend dan wel binnen zes maanden als er bedenkingen zijn ingediend. Voor dit bestemmingsplan zal dit omstreeks januari/februari 1997 het geval kunnen zijn.
11. Het besluit van GS moet weer ter inzage gelegd worden gedurende een termijn van zes weken. Gedurende die termijn kan beroep ingesteld worden bij de Raad van State. Tevens kan naast het beroep bij de Raad van State een aanvraag om een voorlopige voorziening gedaan worden (schorsing van het plan).
12. Wordt geen beroep ingesteld tegen het besluit van GS tot goedkeuring van het bestemmingsplan, of wordt beroep ingesteld zonder een verzoek om schorsing in te dienen, dan heeft het bestemmingsplan rechtskracht na afloop van deze ter inzage legging. Voor dit plan zou dat in maart/april 1997 kunnen zijn.
13. Wordt wel beroep ingesteld tegen het besluit van GS en wordt tevens schorsing gevraagd, dan moet de uitspraak van de voorzitter van de afdeling van de Raad van State worden afgewacht. Wordt het verzoek om schorsing niet gehonoreerd, dan heeft het bestemmingsplan rechtskracht.
14. Wordt het plan geschorst, dan dient de Raad van State te besluiten over het plan en heeft het plan daarna pas rechtskracht. In dat geval zal het plan rechtskracht krijgen medio 1998.

Deze gehele procedure is verkort weergegeven in een stencil, dat verkrijgbaar is bij de ingang.

De Wet Geluidhinder.

De procedure voor de Wet Geluidhinder is veel eenvoudiger. Deze wet verplicht de gemeente een onderzoek te doen naar het geluid en moet er een geluidonderzoek komen als her bestemmingsplan nieuwe woningen of een nieuwe weg mogelijk maakt, dan wel de mogelijkheid opent tot reconstructie van een weg. Dit bestemmingsplan maakt reconstructie van een weg mogelijk en voor een klein gedeelte de aanleg van een nieuwe weg mogelijk.

De wet kent voorkeursgrenswaarden op de gevels van de woningen. Blijft de geluidbelasting onder deze grenswaarde dan is er niets aan de hand. Bij overschrijding van deze grens moet worden bezien of er maatregelen getroffen kunnen worden om het geluidniveau lager te krijgen. Is dat niet mogelijk dan kan, ook weer binnen bepaalde grenzen ontheffing worden verkregen. Deze ontheffing wordt verleend door de provincie. De bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing is in Den Haag overgedragen aan de gemeente, zodat burgemeester en wethouders in Den Haag het bevoegde orgaan zijn om een ontheffing te verlenen.

De uitkomst van het geluidonderzoek voor dit bestemmingsplan is, dat door het treffen van maatregelen, in dit geval is dat het gebruik van geluidarm asfalt, bijna over het gehele tracé geen sprake is van een zodanige toeneming van het geluidniveau dat op grond van de Wet Geluidhinder sprake is van een reconstructie van de weg. De toeneming van het geluidniveau blijft binnen de grenzen van de wet, te weten minder dan 2 dB(A). Voor dit onderzoek is de akoestisch minst gunstige variant doorgerekend. Allen ter hoogte van de Cees Laseurlaan zal een geluidscherm of een geluidswal nodig zijn van twee tot drie meter hoog, omdat daar sprake is van een toeneming van de geluiddruk met meer dan 2 dB(A).

Bij de kruising bij TNO van de weg met de Oude Waalsdorperweg richting Theo Mann Bouwmeesterlaan is sprake van een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen zijn, omdat het om een doorsteek en een kruising gaat, niet mogelijk. Voor dit deel zal een ontheffing gevraagd worden. Tevens zal een ontheffing gevraagd worden voor de mogelijkheid van woningbouw op het terrein van de Alexanderkazerne.

Tegen de besluiten inzake de ontheffingen kan na de bezwaarschriftenprocedure bij het college van Burgemeester en wethouders beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

C. Gelegenheid tot het stellen van vragen.

[Opmerking notulist: In het verslag zijn de na de pauze gegeven antwoorden direct na de vraag opgenomen, teneinde het verslag beter leesbaar te maken.]

De voorzitter geeft het woord aan de voorzitter van de Wijkvereniging Benoordenhout, de heer Groeneveld, die zijn waardering uitspreekt voor de voor de goede kwaliteit van de informatievoorziening en de uitstekende toelichting, zowel op de inloopdagen als vanavond op de hoorzitting. Hij heeft de volgende vragen:

1. **Wat is de relatie tussen het bestemmingsplan en de uitvoering van het tracé van de weg? Wat betekent instemming van het wijkberaad voor uitvoering van het tracé?**

Het is zeer zeker zinvol, dat thans voorkeuren worden uitgesproken ten aanzien van de mogelijke varianten, zowel voor wat betreft het bospark als voor het Hubertuspark.

Een langere tunnel (begin bij TNO) betekent een betere inpassing en een verder van de woningen aan de Waalsdorperweg gelegen profiel. Het is zinvol in dit stadium niet alleen als wijkvereniging, maar ook als particulier hierover een duidelijke mening te geven.

2. **De Noordelijke Randweg zal moeten dienen als vervangende capaciteit voor verkeer, dat thans door Benoordenhout heen rijdt. De verkeersdruk in de wijk zal niet mogen toenemen. Welke concrete aanvullende maatregelen zullen worden genomen om dit te voorkomen? Dit geldt met name voor de mogelijke afslag bij de Bijhorst. Aanzuigende werking moet worden voorkomen; een extra voorziening zonder meer levert meer verkeer op en dus een verslechtering voor de wijk.**

Den Haag moet bereikbaar zijn en blijven voor het noodzakelijk autoverkeer. Ongelimiteerde toeneming is dus niet aan de orde. Hierbij wordt vooral het woon/werkverkeer verminderd, dat overlast geeft door parkeren in de woonwijken, door een stringent parkeerbeleid en het invoeren van belanghebbendenparkeren.

Bestemmingsverkeer naar 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. geschieden door maatregelen op het Koningskade/Raamweg tracé en versmalling van de Van Alkemadeaan tussen Willem Witsenplein en Waalsdorperweg teneinde voor de bus aparte stroken te maken.

Bevordering van het openbaar vervoer is ook een van de speerpunten van dit beleid. Dat is een zaak van wat langere termijn door de daarvoor nodige railinfrastructuur, waarbij gedacht wordt aan Randstad Rail en metro-achtige zaken. Het is thans duidelijk, dat niet alle wensen van de Wijkvereniging gehonoreerd kunnen worden binnen de f 120 miljoen. Afhankelijk van de voorkeuren zal de gemeenteraad uiteindelijk de beslissing nemen.

3. **Hubertuspark is belangrijk groen, dit dus niet afgraven. Er is al eerder gevraagd naar een haalbaarheidsonderzoek, dit is nog steeds niet verricht. Waarom niet en wat wordt nu gedaan?**

Ten aanzien van het Hubertuspark zijn onderzoeken gaande. Bij de MER studies is een en ander al aan de orde geweest, toen is besloten geen uitgebreid bodemonderzoek te doen. Dat onderzoek vindt thans plaats in het

kader van de te maken keuzen voor de te volgen bouwmethode. Hierbij komen ook innovatieve technieken aan de orde.

- 4. Er is 120 miljoen gulden beschikbaar. Wat zijn de financiële consequenties van de voorkeur voor de drie gedeelten van de wijkvereniging Benoordenhout?**
- 5. Wat kan er voor die 120 miljoen worden aangelegd?**

Het bedrag van 120 miljoen is ontstaan in de MER fase. Voor dat bedrag kan volgens inspreker geboord worden, dat is tijdens de MER procedure duidelijk geworden. Destijds is gesteld, dat de boor dan voor meer dan één project zou moeten worden gebruikt, waarbij de tramtunnel genoemd is. Deze laatste relatie is echter nooit gelegd. Wel is duidelijk dat als de boor op meer dan één lokatie kan worden afgeschreven, dit geldelijke voordelen met zich mee kan brengen.

De lange tunnel zit niet in het bedrag van 120 miljoen; indien blijkt, dat graven een zodanig financieel voordeel biedt dat een langere tunnel zou kunnen worden gebouwd is er een keuzemogelijkheid.

Het bestemmingsplan houdt wel alle mogelijkheden open.

- 6. Wat gebeurt er als die 120 miljoen gulden niet toereikend blijken te zijn voor de uitvoering van het verhaal?**

Als er een duidelijk beeld is van de wensen van de bewoners zal daar zo mogelijk rekening mee worden gehouden, ook als dit niet geheel binnen het bedrag van 120 miljoen zou passen. Het bedrag is vastgesteld naar een prijspeil van enkele jaren geleden, zodat er nog wat rek in zit. Ook Voorburg heeft om extra geld gevraagd voor Sijtwende. Die mogelijkheid kan Den Haag, als er een duidelijke voorkeur is, ook overwegen.

- 7. Van Alkemadelaan blijft deze 2+2 of wordt dit 1+1?**

Tussen Willem Witsenplein en Waalsdorperweg zal de Van Alkemadelaan 1+1 met vrije busbaan worden. Het overige deel van de Van Alkemadelaan staat nog ter discussie. Dit gedeelte zal in het huidige profiel gehandhaafd dienen te worden teneinde het verkeer naar Scheveningen te kunnen verwerken. Het bestemmingsplan zal hierop nog worden aangepast.

- 8. Hoe zit het met de hoogte van de woningen op het Alexanderterrein, zo die er komen?**

De hoogte van 12 meter geldt voor de mogelijke eengezinswoningen, 15 meter geldt voor de gestapelde bouw in vijf lagen. Voor eventuele woningbouwplannen geldt, dat deze traditioneel zal zijn conform het beeld van de thans in Benoordenhout bestaande bebouwing met een dichtheid van 30 % en voor en achtertuinen. Met nadruk wordt nog gesteld, dat het hier alleen gaat om een mogelijkheid en een beleidsvoornemen, dat voorlopig nog geen realiteit zal worden, omdat het huidig gebruik van het terrein nog geen woningbouw toelaat.

- 9. Voor de geluidhinder moeten voorzieningen worden getroffen. Welke gegevens zijn er inzake de thans uitgesproken verwachtingen? Waarop zijn deze cijfers gebaseerd, dit toegespitst op het aan te leggen asfalt en de overige eigenschappen daarvan?**

Er zijn in dit verband nieuwe technieken ontwikkeld, die een beter resultaat geven dan ZOAB. Toepassing van dit geluidarm asfalt (steenmastiek asfalt of twinlay asfalt) levert in het algemeen een vermindering van de geluiddruk met maximaal 5 dB(A) op. Daarnaast zal gebruik worden gemaakt van geluidwerende voorzieningen langs de weg (schermen, wallen).

- 10. Bij afsluiting van de Waalsdorperweg richting Hubertusviaduct zal het verkeer aan het einde van deze weg verder rijden via de Oostduinlaan naar de Raamweg door voor doorgaand verkeer niet geschikte straten ('t Hoenstraat, Groenhovenweg en Carel van Bylandtlaan). Kan hierin inzicht worden gegeven met cijfermateriaal?**

Het verkeer, dat na de aanleg van de Noordelijke Randweg op de Waalsdorperweg zit is bestemmingsverkeer. Ten opzichte van het verkeer, dat er nu zit is een forse afname te verwachten. Zowel op de Oostduinlaan zelf als op de kruisingen zullen flankerende maatregelen worden genomen om doorgaand verkeer te weren. De verwachting is, dat een toename van het verkeer op de Oostduinlaan zeer beperkt zal zijn.

De heer Haaksman.

- 11. Het tunneltracé is ten opzichte van eerder getoonde tekeningen verder van de Vrije School afgelegd. Wat zijn de gevolgen van deze wijziging voor het Hubertuspark in de zin van geluid en verlies aan groen? Wat zijn de financiële gevolgen hiervan?**

Hier is van belang de keuze tussen een diepere aanleg en een hogere aanleg van de tunnelmond met daaraan gerelateerd de hoogte en de lengte van de landhoofden. Dit punt vergt zowel op het stuk van vormgeving als op het stuk van voorkoming van te ernstige aantasting van het park zeer veel aandacht. De voetgangersverbinding van de Waalsdorperweg naar het Hubertuspark blijft aanwezig en wordt waar mogelijk te verbeterd.

Bij het bepalen van het tracé van de tunnel moet rekening gehouden worden met de ontwerpssnelheid en de daarbij mogelijke boogstralen in de tunnel. Deze marges worden dan vooral bepaald door de verkeerstechniek. De geluidbelasting op de Waalsdorperweg ter hoogte van de Vrije School neemt af. Er zijn geen geluidberekeningen gemaakt voor het Hubertuspark.

- 12. Heeft de voorgenomen versmalling van de Van Alkemadelaan gevolgen voor de verkeersdruk op de Nieuwe Parklaan?**

De gehanteerde prognosecijfers zijn afkomstig van de modelberekeningen voor het jaar 2010. Hierbij is rekening gehouden met de vernieuwde Scheveningen Haven gebieden en alle kantoorbouw die in het centrum en bij de Utrechtsebaan die thans nog in de planning zit. Daarbij blijkt dat een relatief geringe toename van het verkeer op de Nieuwe Parklaan te verwachten is. Gezien de huidige verkeersdruk heeft deze weg voldoende capaciteit om deze toeneming zonder problemen te verwerken.

- 13. Hoe zit het met de diverse vergunningen, bijvoorbeeld een Hinderwetvergunning en vergunning tot het onttrekken van grondwater?**

Bij de aanleg van de weg zullen alle daarvoor noodzakelijk vergunningprocedures, dus ook de Hinderwetvergunning (voor zover deze noodzakelijk is), de vergunning voor kappen van bomen en voor onttrekking van grondwater aan de bodem op de normale manier worden doorlopen.

De heer Gieskes

- 14. Voldoet het thans gepresenteerde bestemmingsplan aan de definities daarvoor in de Wet op de Ruimtelijke Ordening? Het plan laat alle opties open en laat de zaak grijs en onduidelijk.**

Een bestemmingsplan kan op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de globale bestemmingen aangeven en aan deze bestemmingen een vrijstellingsbevoegdheid dan wel een wijzigingsbevoegdheid toevoegen. Deze instrumenten kunnen een bestemmingsplan flexibeler maken, zodat er minder noodzaak is voor de procedure van vrijstelling op grond van artikel 19 WRO. Het plan voldoet aan de vereisten van de wet. Het beleid is erop gericht de bestem-

mingen zo veel mogelijk te preciseren.

- 15. Kan in plaats van de thans voorliggende keuze tussen boren of graven met behoud van het park een tunnel ondergronds worden aangelegd met nieuw te ontwikkelen technieken, bijvoorbeeld met bevriezing van de grond of horizontaal heien?**

Bij het onderzoek naar de te maken keuzen in het kader van de te volgen techniek zullen ook innovatieve technieken, zowel in technisch als in financieel opzicht aan de orde komen.

De heer Post Uiterweer

- 16. Verdwijnt ook het deel van het bospark ten noorden van de kleine Alexanderkazerne? Dit staat niet op dit bestemmingsplan aangegeven, wel op het vigerende bestemmingsplan (waterwingebied 1).**

Zaken die buiten de grenzen van dit voorontwerp bestemmingsplan vallen zullen ongewijzigd blijven. Het in het vigerende bestemmingsplan aangeduide waterwingebied 1 wordt niet gewijzigd.

- 17. De geluidhinder ten gevolge van de doorsteek bij de Theo Mann Bouwmeesterlaan treft een heel gevoelig stuk van het bospark. Kan dit op een andere manier worden vormgegeven? Komt de doorsteek bij alle varianten?**

Bij de doorsteek kan geen scherm worden toegepast, noch geluidarm asfalt worden gebruikt. Hier zal ontheffing worden aangevraagd voor een aantal woningen. Het is overigens zo, dat de doorsteek niet bij alle varianten noodzakelijk is. Bij de korte tunnel is de doorsteek niet nodig.

- 18. Kunnen de mogelijkheden voor bescherming van het bospark, die in dit plan minder zijn dan in het voorgaande bestemmingsplan weer rechtgezet worden? Kan de mogelijkheid tot bouw van een autowasinrichting bij het benzinestation worden teruggedraaid? Ook dit is een verslechtering van de situatie ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.**

Het ligt niet in de bedoeling de bescherming van het bospark aan te tasten anders dan een strook van het bospark te bestemmen voor verkeersdoeleinden. Een autowasinrichting bij het benzinestation is niet aan de orde. De voorschriften van het voorontwerp laten dit overigens ook niet zonder meer toe. Een en ander zal nog worden uitgezocht en eventueel worden aangepast in het voorontwerp bestemmingsplan.

- 19. Welke maatregelen staan de gemeente voor ogen bij vollopen van de 1+1 Van Alkemadelaan op zomerse (zon)dagen? Indien dat gebeurt zullen op de Landscheidingsweg zeer grote opstoppingen ontstaan.**

In grote delen van Scheveningen is momenteel belanghebbendenparkeren ingesteld, zodat Scheveningen met 5.000 parkeerplaatsen vol is. Als er daarna toch toeloop komt is daar op zich alleen met flankerende maatregelen als bevorderen van het gebruik van de strandexpress en het overig openbaar vervoer iets aan te doen. De Landscheidingsweg kan derhalve ook gebruikt worden voor het opstellen van de file.

- 20. Kan de gemeente garanderen dat ook bij een versmalde Van Alkemadelaan de wijk bereikbaar blijft, ook voor hulpdiensten en doktoren?**

De bereikbaarheid van de wijk bij een versmalde Van Alkemadelaan blijft gewaarborgd door middel van de capaciteit van de diverse kruisingen en alternatieve routes voor bestemmingsverkeer. De busbaan op de Van Alkemadelaan gaat niet ten koste van de opstelgelegenheid op de kruisingen. Die zijn maatgevend.

De heer Braakman

- 21. Is er gedacht aan de mogelijkheid buiten de stad, bijvoorbeeld bij het Prins Clausplein, parkeergelegenheid te creëren en verder transport naar de bestemmingen per openbaar vervoer te doen plaatsvinden?**

In het kader van bereikbaarheid gaat het vooral om noodzakelijk autoverkeer. Dit verkeer is in het algemeen niet gebaat bij een parkeerterrein buiten de stad. Veel van dit verkeer (bijvoorbeeld vertegenwoordigers) is per openbaar vervoer niet goed mogelijk. Daarnaast vergt dit voorstel hoge investeringen om een kwalitatief goed en snel openbaar vervoer te realiseren.

- 22. Is rekening gehouden met het verkeer dat wordt gegenereerd door de woningen op het Alexanderterrein?**

Het gaat om ongeveer driehonderd woningen. Uitgaande van de huidige modale split levert een dergelijke wijk in de maatgevende spitsuren ongeveer 180 autobewegingen op. Dit aantal kan gemakkelijk binnen de bestaande capaciteit worden verwerkt. Overigens levert de Alexanderkazerne nu ook verkeersbewegingen op.

- 23. Is er aan gedacht, dat een bocht in de tunnel aanleiding kan geven tot filevorming?**

De tunnel is ontworpen voor een snelheid van 50 km/h. De boogstralen en maatvoering zullen met enige veiligheidsmarges op deze snelheid worden afgestemd, zodat bij 50 km/h een optimale doorstroming bereikt wordt. Daarnaast heeft de tunnel een voldoende capaciteit om het verwachte verkeer af te wikkelen.

De heer Tanecke

- 24. Zal de tunnel worden voorzien van mechanische ventilatie en welke gevolgen heeft dit voor geluidoverlast en luchtverontreiniging?**

De gassen in de tunnel zullen mechanisch worden afgezogen. Dit leidt niet tot toeneming van het geluidniveau buiten de tunnel. De ventilatiepunten zullen in het landschap worden ingepast volgens de geldende milieunormen.

mevr. Kampschreur

- 25. Op welke afstand van de Vrije School komt de tunnel te lopen en welke gevolgen heeft dit voor de opgang van de Vrije School naar het Hubertuspark?**

De afstand tot de Vrije School zal zodanig worden gekozen dat zo min mogelijk schade wordt toegebracht aan het Hubertus park. Deze afstand kan variëren, omdat er een verband is tussen de afstand tot de Vrije School en de keuze voor een hoge of lage tunnelingang met de daarbij behorende korte of lange landhoofden. De opgang blijft gehandhaafd en kan beter vormgegeven worden.

- 26. Wat is de huidige berekende geluiddruk op de Waalsdorperweg tot aan de Van Berwaerdeweg?**

Op de Waalsdorperweg ter hoogte van de Vrije School is een geluiddruk berekend van 61 dB(A) in de huidige situatie. Na realisering van de Noordelijke Randweg zal die druk dalen tot 58 dB(A).

De heer de Vree

- 27. Welke verkeersaantrekkende werking heeft aanleg van de Noordelijke Randweg voor het tracé na het Hubertusviaduct, dus op de Professor**

Teldersweg en verder tot de Sportlaan?

Uit de berekening van de te verwachten intensiteiten voor 2010 blijkt, dat op het "Telderstracé" in alle varianten, waarbij ook de variant "niets doen" zit, hetzelfde aantal motorvoertuigen zit. Ook blijkt uit de berekeningen, dat vooral het tracé Koningskade-Raamweg ontlast wordt door de aanleg van de Noordelijke Randweg. Dit geeft de mogelijkheid op dit tracé een betere doorstroming van het openbaar vervoer en langzaam verkeer te bewerkstelligen.

Als het verkeer het "Telderstracé" heeft bereikt is al een groot deel van het verkeer op de bestemming aangekomen. Uit de berekeningen blijkt, dat de Segbroeklaan het verkeer dan aankan, de capaciteit wordt op dat deel van het wegennet bepaald door de kruisingen, bijvoorbeeld bij de Daal en Bergselaan en de De Savornin Lohmanlaan. Alleen ter plaatse van de kruisingen is dan opstelgelegenheid voor de verschillende richtingen noodzakelijk. Dit geeft dus geen aanleiding om op de bestaande "ruit" rijbaanverdubbeling uit te voeren.

- 28. Is bij de planvorming ook rekening gehouden met plannen om voor de kust een stadsuitbreiding te maken (het Balotraplan)? Verkeer uit dit "eiland" moet ergens heen.**

De voorzitter stelt, dat deze vraag buiten de orde van de vergadering valt. Wellicht kan deze vraag op een andere manier worden beantwoord buiten deze vergadering.

- 29. Wat is de verkeersaantrekkende werking in de richting van het Congresgebouwgebied en Scheveningen Haven in het kader van geplande uitbreidingen (OPCW/VN-kantoor)?**

Uit de prognose, waarin de genoemde uitbreidingen verwerkt zijn, blijkt, dat er wel enig extra verkeer wordt gegenereerd, doch dat de capaciteit van het "Telderstracé" dit kan opvangen. Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 27.

- 30. Er is altijd sprake geweest van een ruit om Den Haag, niet van een hoefijzer. Hoe verhoudt zich dat met het tracéverhaal?**

Er is wel degelijk een ruit, maar deze heeft niet overal het karakter van een stadsautoweg. Waar mogelijk is een smaller profiel gehanteerd, zie hiervoor het antwoord op vraag 27.

De heer Ringers

- 31. Waar komen precies de aan- en afvoerwegen op de verschillende tracés te liggen? Vooral voor de bewoners van de Theo Mann Bouwmeesterlaan en de Else Mauhslaan kan geluidoverlast en luchtverontreiniging ontstaan door remmend en optrekkend verkeer.**

Volgens de berekeningen blijft het geluidniveau beneden de waarde waarvoor ontheffing kan worden verleend. De luchtverontreiniging wordt gemeten op de rand van het trottoir, ook deze blijft binnen de grenswaarde.

- 32. De geluidniveaus zijn berekend en niet gebaseerd op waarnemingen. Wat is de waarde van deze cijfers?**

Op grond van de voorschriften van de Wet Geluidhinder moet worden uitgegaan van gestandaardiseerde berekende referentiewaarden, niet van metingen. Deze zijn door middel van voorbeeld situaties aan de praktijk getest en wijken vrijwel niet af van de gemiddelde gemeten waarden.

- 33. Waar ligt de oprit Groenendaal? Deze is op de kaart niet terug te vinden.**

Voor het verkeer uit het gebied Groenendaal/Duindigt komt er een aparte oprit naar de Noordelijke Randweg in het verlengde van de Laan van Groenendaal. Daar kan autoverkeer rechtsaf de Noordelijke Randweg op.

De heer van Ginkel

- 34. Vanuit welke totaalvisie op het Haagse verkeer is de thans voorgestelde aansluiting op het Hubertusviaduct ontwikkeld? Wat is de relatie van de Noordelijke Randweg met het "Telderstracé", waar ook een stuk stadsautoweg ligt?**
- 35. Wat zijn de mogelijkheden om een verkeersruit te maken in plaats van een hoefijzer?**

Zie hiervoor de beantwoording van de vragen 27 en 30.

De heer Mosman

- 36. Hoeveel bedraagt de afname van het geluid op de Waalsdorperweg als dit plan doorgaat?**

Zie hiervoor de beantwoording van vraag 26.

- 37. Wat zijn de financiële gevolgen voor Den Haag in het kader van betalingen aan Rijk en Provincie als dit bestemmingsplan niet doorgaat?**

In het convenant zijn over een eventuele terugbetaling geen afspraken gemaakt. De gemeente heeft nog geen geld gekregen van het Rijk, er kan dus ook niets worden terugbetaald.

- 38. Wanneer wordt begonnen met de tunnel indien dit bestemmingsplan wordt goedgekeurd?**

Bij doorlopen van alle procedures zal in 1998 of in 1999 met de bouw kunnen worden begonnen. De planning is, dat de weg er in 2002 zal liggen.

Mevrouw Twinckels

- 39. Waarover hebben wij straks te adviseren en wat is precies de bandbreedte waarover wij advies kunnen uitbrengen? Het plan is zo vaag, dat alles mogelijk is, en dat gaat voorbij aan de essentie van inspraak.**

U kunt de gemeente een advies geven wat uw voorkeur is voor het tracé. Een aantal zaken o.a. de keuze voor de te volgen techniek is nog niet duidelijk. De consequenties voor de te gebruiken ruimte kunnen derhalve nog niet worden vastgelegd. Dit is de reden, dat in het bestemmingsplan de ruimtes zo breed mogelijk gehouden zijn. Geprobeerd wordt om nog voor de vaststelling de marges te verkleinen.

- 40. Wat zijn de consequenties voor het gebruik van openbaar vervoer, de fiets en het autoverkeer in de wijk?**

Flankerende maatregelen zorgen ervoor, dat openbaar vervoer en fiets bevorderd worden. Dit wordt gedaan door maatregelen in de verkeerslichten en de aanleg van fietspaden op vrijkomende ruimte, die thans voor het autoverkeer in gebruik is.

De heer Sonsbeek

41. Ter hoogte van Den Haag CS wordt nog een nieuwe tunnel aangelegd een vierbaanstunnel. Het beleid is er op gericht het autoverkeer te beperken, maar er komen steeds meer nieuwe wegen bij die alle naar de wijk toe leiden. Waar moet dat verkeer, dat daardoor wordt aangetrokken allemaal blijven?

De Koningstunnel is geen nieuwe verkeerscapaciteit maar een vervanging van de bestaande gelijkvloerse wegcapaciteit en van de route Hofweg - Spui waar straks geen autoverkeer meer mogelijk is. De tunnel wordt voornamelijk aangelegd om het verblijfsklimaat rond het Centraal Station te verbeteren. Tevens kan door deze maatregel het openbaar vervoer rond het station beter functioneren.

d. Pauze.

Te 22.00 uur wordt een kwartier pauze gehouden, waarna wordt overgegaan tot beantwoording van de vragen door mevr. Bouterse, de heer Eggen en de heer Van Leeuwen van bureau DGMR, die de vragen over geluid zal beantwoorden.

e. Beantwoording van de vragen.

Ter wille van de duidelijkheid zijn de antwoorden op de vragen direct onder de vragen geplaatst.

Te 23.50 sluit de voorzitter de vergadering.

Bestemmingsplanprocedure**termijn**

- | | |
|--|--------------------------------------|
| * Voorontwerp ter inzage | 14 decem. - 2 febr '96 |
| * Informatie-avond | 8 jan. '96 |
| * Verwerking reacties uit
inspraak en vooroverleg | jan./febr. |
| * B en W/ raadscommissie | maart |
| * Ter-inzage-legging ontwerp-
bestemmingsplan termijn voor
het indienen van zienswijzen
bij de gemeenteraad | mrt/april |
| * B en W/ raadscommissie | juni/juli |
| * Vaststelling bestemmingspl. | 8 weken/4 maanden (juli '96) |
| | 4 weken |
| * Ter-inzage-legging vastge-
steld plan/termijn voor het in-
dienen van bedenkingen hierte-
gen bij Gedeputeerde Staten | 4 weken |
| * Besluit van Gedeputeerde
Staten over goedkeuring
bestemmingsplan | 12 weken/6 maanden
(jan/febr '97) |
| * Ter-inzage-legging besluit
Gedeputeerde Staten/
termijn voor instellen
van beroep bij Raad van
State/aanvragen van voor-
lopige voorziening bij
Raad van State | 6 weken
(maart/april 1997) |
| * Bestemmingsplan onherroe-
pelijk tenzij schorsing
door Raad van State | |
| Beslissing Raad van State | 12 maanden
(medio 1998) |

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN zich zelf.
J.N.P. Heerling	Waaltdorperweg 44	2597 JC	
I. Schalk	T.M. BP 510	2597 HK	
R.H. Smaeck	Waaltdorperweg 32	2597 JB	
W.H. Gunning	C. Laseurle 1157	2597 GN	
J. de Haas	Waaltdorperweg 205	2597 HK	
J.B. Westra	Waaltdorperweg 411	2597 JA	
J. W. d. Walle	Elze Maatslaan 83	2597 HB	
A.H. Kroemer	Van Rikemadelaan 137	2597 AD	
D. Warmink	van Berwaerdelweg 23	2597 PH	
P. Eggermont	Sfalperkebael 59	2597 RB	
S. Nibbens	Oostdeurs 193	2597 JL	
W. de Vree	Franken slag 306	2582 HZ	
L. Blasse	Waaltdorperweg 23	2597 HW	
J. Ariens	Waaltdorperweg 30	2597 JB	
J. Peijrot	C. Laseurle 1063	2597 PH	
A. Knip	C. Laseurle 1131	2597 SH	
H. Hooft	Waaltdorperweg 25	2597 JB	
J. P. Platelink	C. Maatslaan 227	2597 JB	
J. O. W. K. H.	RIV 11 718	2597 NG	
C. KORSWAGEN	JAN MOSEHLAAN 220	2597 VB	
D. Schröder	V. Neckel 10	2597 SG	
J. Mosselman	Waaltdorperweg 97	2597 HR	

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
M. Bos - Kortbeek	C. Hasenlaan 315	2597 GH	
J. A. BOS	rdh	2397 BH	
J. Aukema	Waalsdorperweg 167	2597 HT	
M. C. Caspers	C. Laseur 303	2597 GH	
M. de Vries	Waalre wijk 287	2597 HX	
M. C. Kroeze	Waalsdorperw. 297	2597 HX	
R. L. A. MENKEN	WAALSDORPERWEG 98	2597 JE	
H. H. H. - Meent	Waalddorperweg 42	2597 JD	
J. K. van Dingsla	C. Hasenlaan 1075	2597 GK	
J. M. van Assen	C. Laseur/aan 1039	2597 GK	Nieuw Clingendael
J. J. H. H.	Waalddorperweg 219	2597 HV	
K. P. M. G. M. A.	V. VOORSCHOTENLAAN 20	2597 PD	
H. Wertheimer	Th. M. Bouwmeesterlaan 548	2597 HL	
A. W. A. Rooijm	C. Hasenlaan 201	2597 GH	
Th. A. F. A. F. I. E.	Th. M. Bouwmeesterlaan 74	2597 HJ	
A. P. ZELDENRUST -	Waalddorperweg 271	2597 HX	
Tr. & M. ^{OHMERING} FALKENBURG	C. Hasenlaan 1143	2597 SM	
Lisa Tabassi	V. Alkemade laan 297	2597 AJ	
Khoon Tabassi	V. Alkemade laan 297	2597 AJ	
P. JOHGENS	Th. M. Bouwmeesterlaan 516	2597 HK	
C. van Kooten	Postbus 1117	2301 EC	Leiden
E. F. R. Berger	Jan M. Schloot 292	2597 VG	

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
J.J. van de Vijver	Waalddorperweg 82	2597 JD	—
M. Kocuan- Lubowiel	Waalddorperweg 455	2597 KP	
A. Littervrom	St. Dommert 36	2597 GZ	~
M. POONS	T.M. Bouwmeesterl. 606	2597 HM	
S.O. Duin	Waalddorperweg 171	2597 HT	bewoner
J. Van't Riet	V.O. de Boer 112	2597 SH	bewoner
F. van der Beek	Waalddorperweg 124	2597 JE	bewoner
M.W. Lieffers	Waalddorperweg 275	2597 VX	bewoner
J.B.C. Lieffers v.d. Dijk	Waalddorperweg 275	2597 VX	bewoner
R. Zeldeneust	Van Montfortlaan 2	2596 SR	WVB
A. Warphuis	Van der Aastlaan 59	2597 SK	
M. HUIS	V.D. BURCHMAN 36	2597 PF	
S. MESTDAGH	V.D. AASTRAAT 39	2597 SK	—
G. Wenterman van Heerlin	Waalddorperweg 111	2597 HS	
A. Brundsted	Waalddorperweg 185	2597 TL	
Yvonne Hamer Huis	" 92	2597 JH 2597 JD	
Mary Bos-Wilshuis	Waalddorperweg 295	2597 HX	—
F.W.S. J/d Graaf	" "	"	
B.B. yndburger	Waalddorperweg 301	2597 HX	

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
G. de Vries Feltynski	Waaltdorperweg 395	2597 JA	
S.W. de Kock-v. Gonderen	" 279	2597 HX	
F.A.J. BANEKE	VAN VOORSCHOTENLAAN 14	2597 PB	
J.W. Runtten	Waaltdorperweg 122	2597 JE	—
Gmelich Neijling	Waaltdorperweg 201	2597 HX	Waaltdorperweg
Baro Platelink	St. Hubertusweg 10	2597 JJ	
W. Bek-de Klerma	219-213	2597 HK	
K. van Selders	Van Voorschotenlaan 22	2597 PB	
H.P.v.M. Vordoes	Waaltd. w. 77	2597 JD	
H. Bloembergen	Claseur 339	2097 GJ	
W. J. DE LEEUV	J. MUSCHLAAN 246	2597 VE	
FE Sijger	V. VOORSCHOTENLAAN 26	2597 PB	
K. van			
H.W. Santing	C. Laseurlaan 1057	2597 GL	
J. van der Vliet	E. Om aek slaan 209	2597 HJ	
P.R. Bronkhart	E. de Boer v. Rijklaan 1	2597 TJ	
J. Dekker	Rijklaan 259	2597 AB	
J.M. de Jonge	V. Alkema de Laan 334	2597 AR	
dh. R.J. Feber	Waaltdorperweg 94	2597 JE	
J.S. VAN WESSEN	OSTDOINLAAN 171	2596 JL	
F. van der Velden	Waaltdorperweg 319	2597 HZ	

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
K.C. de Koning	Waaltdorperweg 209	2597 HV	
A.F.E. van Boonstam	Waaltdorperweg 247	2597 HW	
P.M. Wieringa	V. A. Aartstraat 61	—	
Alm. A. Bart.	E. Mankelaan 127	2597 HC	
C. J. de la Paizière	E. Mankelaan 101	2597 HC	
Moh. Baal	Den Kouten 117	2597 HA / Kay	
B. Drogst	T. M. Bouwman 530	2597 HL	
J. van Bekeken	E. Mankelaan 187	2597 HE	
D. Oudeveen	C. Laseur 1181	2597 GN	
W.F.P. van Bosse	C. Laseur 1165	—	
W. M. J. Meuldijk	Waaltdorperweg 317	2597 HZ	—
Mrs M. van Leeuwen	U.B. MA. POB 8594	2508 CP	
A.M. Smit	Waaltdorperweg 20	2597 JB	DH.
W. Sluurink	Waaltdorperweg 180	2597 HV	
G. J. Kijdt	Waaltdorperweg 187	2597 HV	
G. M. Haanen	Waaltdorperweg 187	2597 HV	
J. HOSMAN	Waaltdorperweg 106	2597 YE	
H. E. de Vries	E. Mankelaan 69	2597 HB	DH.
G. FELDENSA	E. M. 69	2597 HB	GN.
J. L. VAN DER KUN	E. M. 87	2597 HA	DH.
M. A. Eisk	Waaltdorperweg 84	2597 JD	DH.

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
J. de Bakker	T.M. Bouwmeesteren 10	2597 GW	gespand
T. Vermeulen	1 Waalsdorperweg 419	2597 KP	
Hindland	" " "	" "	
A.E.F. v. HOLK	Waalsdorperweg 307	2597 HX	
J.N. Ringers	E. Maatslaan 201	2597 HE	Vereniging v. Eigenaars
J.E.P. Post Hitenveen	E. Maatslaan 115	2597 HC	
C. Kraenenburg	Wassd. weg 465	2597 KP	W. v. Eigenaars
C. Kraenburg, Bakker	" "	" "	
F. Volken	E. Maatslaan 137	2597 HC	Eigenaar
B. van den Boon	Waalsdorperweg 247	2597 HW	Eigenaar
C.M. LEEHANS	WAALSDORPERWEG 391	2597 HZ	VVE
J.M. Buegraaff	" " 369		mij zelf
L. Kauff	" " 249	2597 HW	eigenaar
D.L. Lyske	" " 251	2597 HW	"
P. de Heijer	" " 373	2597 HD	"
J.P. van den Berg	Portbus 4046	2508 AA	VVE TMB
J.S.H. GIESKES			
van Nijenrodestraat 37			
2597 RJ DEN HAAG			
tel: 070-3280392			
Waal Scheepvaart	T.M. Bouwmeesteren 405	2597 EZ	Eigenaar
R. Heijts	" " 594	2597 HD	"

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
H. JONGSTRAAT	Ther Bouwmeesterlaan 542	2497 HL	
H. Jansen	Ces Rasmussenlaan 307	2597 CH	
M. Schachma	Else Mauchslaan 221	2597 HG	
H. Schachma	— u —	2597 HG	
Th.A. Charls	Else Mauchslaan 157	2597 HD	
B.W. Quist	C. Laseurlaan 1133	2597 JM	
M.V. van Ginkel	Viviënstraat 98	2582 RW	AVW
Monod de Roldwille	Waalddorperweg 105	2597 XS	
Dwaarshuis.	Waalddorperweg 113	2597 HS	
Bouwen Schagen v. R.	Waalddorperweg 383	2597 JG	
L. Bogaarts	Waalddorperweg 387	2597 JA	
A. Mol van Heteren	Ces Rasmussenlaan 299	2597 2597 CH	
H. Pontier	Else Mauchslaan 51	2597 HB	
Peter Timmerman	Waalddorperweg 261		
W.D. Dyrman	Else Mauchslaan 37	2597 HA	
H. Kempfshoer	Van Hendrichtreet 4	2597 PP	
R. VAN LAUSCHOT	VAN UTRECHTENLAAN 5	324 9033	
C. Wissema	Waalddorperweg 135	2597 XS	
S.A. VAN KLAERT	Waalddorperweg 215	2597 HV	
EROLF VAN BAUMEN	TM BOUWMEESTERLAAN 604	2597 HM	
M. WEISGLAS	E.M. laan 145	2597 HD	
S.W.C. Mauritsz	vld Aaste 92	2597 JM	

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

NAAM	ADRES	POSTCODE	VERTEGEN- WOORDIGING VAN
Vander Veltz	Else Maubslaan 163	2597 HD	
Van Kroon	Waalsdorperweg 227	2597 HV	
J. C. M. Balk	Waalsdorperweg 235	2597 HW	
W. D. SPIEGEL	E. Maubslaan 59	2597 HB	
H. Rothfus	Else Maubslaan 147	2597 HD	
P. Anthonissen	Waalsdorperweg 225		
M. Bijl-van der Berg	Else Maubslaan 151	2597 HT	
H. & J. E. Pouwen	Jan Muschlaan 208	2597 VG	
L. Vellema	Waalsdorperweg 112	2597 TE	
Herman Bessen	Waalsdorperweg 109	2597 HS	
V. KUEZEN	" 40	2597 JP	
A. A. Jongh	P. Rouwerd 309	2597 GP	
P. Steins-Bisschop	Waalsdorperweg 131	2597 HS	
B. A. Huelbein	E. Maubslaan 225	2597 HG	
J. O. Dikken	E. Maubslaan 133	2597 HE	
R. J. Steensma	Waalsdorperweg 96	2597 JE	
G. JARRY	T.M. Bouwmeesterlaan	3242 845	
H. VAN DER ZEE	T.M. Bouwmeesterlaan 104 100	3242 HT	
E. & J. Plichtho	Waalsdorperweg 377	2597 HZ	
S. Sider	Waalsdorperweg 245	2597 HW	
A. SIKKEL	Jan Muschlaan 218	2597 VD	
M. B. Bickel-vd 8 Bickel	iden	iden	

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

[illegible]

PRESENTIELIJST INFORMATIE-AVOND D.D. 8 JANUARI 1996

VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)
EN HET DAAROP BETREKKING HEBBENDE ONTHEFFINGSVERZOEK WET GELUIDHINDER

[illegible]

BESLUITEN
EN
UITSPRAKEN



Gemeente Den Haag

rv 4
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
nr. 961195

Den Haag, 21 januari 1997
Aan de gemeenteraad

Vaststelling Bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout).

Inleiding

Met verwijzing naar raadsmededeling 68 van 4 juni 1996 doen wij u hierbij toekomen het concept-raadsvoorstel inzake de vaststelling van het Bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout). Dit bestemmingsplan is opgesteld met het oog op de aanleg van de Noordelijke Randweg. Dit plan heeft betrekking op het tracégedeelte vanaf het Hubertusviaduct tot aan de gemeentegrens met Wassenaar. Tevens is in dit plan het omliggende gebied van de aan te leggen weg opgenomen.

Overleg en procedure

Het voorontwerp-bestemmingsplan is op 24 november 1995 in het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening gebracht en heeft in het kader van de Inspraakverordening van 14 december 1995 t/m 2 februari 1996 ter inzage gelegen. Op 8 januari 1996 is een informatie-avond gehouden. Het verslag van de informatie-avond is als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen. In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening heeft de provinciale planologische commissie (PPC) op 25 januari 1996 het voorontwerp-bestemmingsplan voor dit gebied besproken. Bij brief van 31 januari 1996 heeft de secretaris namens de PPC ons hierover bericht. De PPC heeft ondermeer opgemerkt dat bij de vaststelling van het plan gemotiveerd dient te worden aangegeven voor welke variant voor het gedeelte gemeentegrens-Van Alkemadeaan is gekozen, waarbij aspecten als geluidsbelasting, aantasting van het bospark en de kosten tegen elkaar moeten worden afgewogen. Voorts acht de PPC 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. Deze opmerkingen betreffen zogenaamde "G2"-opmerkingen, dat 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. Voor een verantwoording van het gevoerde overleg en de gevolgd inspraakprocedure verwijzen wij u naar hoofdstuk 8 "Gevoerd overleg en inspraak" van de toelichting op het ontwerpplan. De commissie voor Verkeer en vervoer, Binnenstad en Monumenten heeft in haar vergadering van 12 juni 1996 het ontwerp-bestemmingsplan behandeld. Zij heeft ingestemd met ter-inzage-legging van het ontwerp-bestemmingsplan.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 24 juni tot en met 22 juli 1996 voor een ieder ter inzage gelegen in het Gemeentelijk Informatiecentrum en de Stadsdeelkantoren Haagse Hout en Scheveningen. Er is een aantal zienswijzen ingediend. Een set van ingekomen zienswijzen ligt voor u in de leeskamer ter inzage. Gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten reclamanten in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijzen mondeling aan uw raad toe te lichten. In uw vergadering van 9 februari 1997 (rv 62) hebt u besloten deze bevoegdheid in handen te stellen van de commissie voor Verkeer en vervoer, Binnenstad en Monumenten. Op 18 december 1996 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Hierbij bieden wij u het ontwerp ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de kaart S 9690 en de voorschriften, zoals die bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven. Ter besparing van de kosten is het plan, u bij bovenvermelde raadsmededeling reeds toegezonden, niet opnieuw bijgevoegd.

Ingekomen zienswijzen

Hieronder volgt een opsomming van de ingekomen zienswijzen.

Ra-	DSO-	Naam en adres
nr.	nr.	
297	960378	De heer mr. T. Landheer, namens Wijkvereniging Van Stolkpark, Prof. P.S. Gerbrandweg 3, 2584 CA Den Haag
-/-	961069/	De heer G.F. Elzenga en mevrouw H. Elzenga-Ouweland,
369	961191	Eise Mauhslaan 89, 2597 HB Den Haag
306	961059	De heer ir. M.D. Sinke, namens Hoogheemraadschap van Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft

raadsvoorstellen 1997

1

320 961101

De heer H.G.M. van Vliet, namens
Haagse Raad voor Sport en Recreatie.

Mr. P. Droogleeuw Fortuinweg 26, 2533 SR Den Haag

De heer en mevrouw Rbel-Wijffels, Waalsdorpweg 114, 2597 JE Den Haag

De heer H.C. Scheffer, Postbus 13 588, 2501 EN Den Haag

De heer dr. L.M. Kingma, van Voorschotenlaan 20, 2597 PB Den Haag

De heer B.A.G. Janssen, van Voorschotenlaan 2, 2597 PB Den Haag

Huib en Lieve Kalkman, van Voorschotenlaan 12, 2597 PB Den Haag

Bernadette Baneke, van Voorschotenlaan 14, 2597 PB Den Haag

Adriaan en Joke Gips, van Voorschotenlaan 16, 2597 PB Den Haag

De heer mr. H.P. Utermark, van Voorschotenlaan 18, 2597 PB Den Haag

De heer R. van Delden, van Voorschotenlaan 22, 2597 PB Den Haag

Marijke Sigar, van Voorschotenlaan 26, 2597 PB Den Haag

Marianne Lips-Schepers, van Voorschotenlaan 28, 2597 PB Den Haag

Robert en Vera Varwey-Janssen, van Voorschotenlaan 30, 2597 PB Den Haag

De heer Kruiderman, van Voorschotenlaan 1, 2597 PA Den Haag

Frits en Louise de Boer, van Voorschotenlaan 1A, 2597 PA Den Haag

Xandra en Hugo Meijer, van Voorschotenlaan 3, 2597 PA Den Haag

Robbert en Clara van Lanschot, van Voorschotenlaan 5, 2597 PA Den Haag

Alexander en Wendela Grootenhuys, van Voorschotenlaan 7, 2597 PA Den Haag

Rutger Groen en Sandra Mulder, van Voorschotenlaan 11, 2597 PA Den Haag

Henk en Mieke van Gils, van Voorschotenlaan 13, 2597 PA Den Haag

De heer R. Maier, van Voorschotenlaan 17, 2597 PA Den Haag

De heer P. Roessel, van Voorschotenlaan 21, 2597 PA Den Haag

Annette en F.E. Leemburg Bazu, van Voorschotenlaan 25, 2597 PA Den Haag

De heer M.J.F. de Jager, van Voorschotenlaan 25A, 2597 PA Den Haag

De heer D.J. Hogenbik, van Voorschotenlaan 27, 2597 PA Den Haag

De heer J.H.S. Gieskes, van Nierodestraat 37, 2597 RJ Den Haag

De heer mr. E.G.J. van Hemert, t' Hoenstraat 25, 2596 HZ Den Haag

De heer/Mevrouw M.C. van Bruckan Fock, t' Hoenstraat 7, 2596 HZ Den Haag

 Mevrouw F. van Aneyde-Plasse, t' Hoenstraat 9, 2596 HZ Den Haag || De heer M. Gordon, t' Hoenstraat 11, 2596 HZ Den Haag |
| De heer/Mevrouw F.A. Star Buisman, t' Hoenstraat 13, 2596 HZ Den Haag |
| De heer H.K. Knigsmann, t' Hoenstraat 15, 2596 HZ Den Haag |
| De heer W.G.M. Sait, t' Hoenstraat 17, 2596 HZ Den Haag |
| De heer J.P. Leemhuis, t' Hoenstraat 19, 2596 HZ Den Haag |
| De heer E. Friskus, t' Hoenstraat 21, 2596 HZ Den Haag |
| De heer J. Peelen, t' Hoenstraat 23, 2596 HZ Den Haag |
| De heer P. Moll, t' Hoenstraat 27, 2596 HZ Den Haag |
| Mevrouw H. de Lange-van Raalte, t' Hoenstraat 29, 2596 HZ Den Haag |
| De heer J. Brugman, t' Hoenstraat 31, 2596 HZ Den Haag |
| Mevrouw A. v.d. Spiegel-Noitens en de heer W. v.d. Spiegel, Else Mauhslaan 59, 2597 HB Den Haag |
| Burgemeester en wethouders van Wassenaar, Postbus 499, 2240 AL Wassenaar |

De heer drs. J.K. van Dingste

Coöperatieve Flatexploitatievereniging "Nieuw Clingendael" u.a.

Cees Laseurlaan 1001, 2597 GK Den Haag

De heer mr. R.B. van Heijningen,

Koninginnegracht 138, 2514 AM Den Haag, namens

Stichting Bewonersorganisatie Archipel/Willemspark

en bewoners/eigenaren van de panden Koninginnegracht 132-164

De heer mr. J.M.A. Hosman, Waalsdorpweg 106, 2597 JE Den Haag

De heer mr. J.P. van den Berg, Buruma Maris,

Postbus 84046, 2508 AA Den Haag, namens

Vereniging van Eigenaars Theo Mann Bouwmeesterlaan-Eise Mauhslaan

Kolonel C. van den Dungen, namens

Ministerie van Defensie - Dienst Gebouwen, Werken en Terrainen

Directie Zuid-Holland, Postbus 11 117, 2301 EC Leiden

De heer mr. H.A. Groeneveld, namens

Wijkvereniging Benoordenhout, Postbus 96 839, 2509 JE Den Haag

De heer drs. P. Jonker, namens

N.V. Duinwaterbedrijf Zuid-Holland, Postbus 2270 AZ Voorburg

De heer J.B. Broers, namens Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor

's-Gravenhage e.o. Akaleistraat 61, 2565 NV Den Haag

2

raadsvoorstellen 1997

364	961168	De heer z. J.J.M. van der Voort, namens N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 124, 2280 AC Rijswijk
365	961169	De heer F. van Geleijn Vitrina, Bronovlaan 16, 2597 AZ Den Haag
366	961170	De heer P. Janse, namens Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg p.a. Kaasstraat 63, 2311 GP Liden
367	961171	De heer Mevrouw F.J. de Vries en L. Kalf, Waalsdorperweg 249, 2597 HW Den Haag
368	961172	Mevrouw drs. J.C. de Jong-Boon, Offenberglaan 1 flat 15, 2594 BM Den Haag
-	961137	Mevrouw T. van Kroon-Heijn en de heer ir. R.D. van Kroon, Waalsdorperweg 227, 2597 HV Den Haag
-	961145	De heer J.S. van Wessem, Oostduinlaan 171, 2596 JL Den Haag
-	961238/961146	Burgemeester en wethouders van Voorburg, Postbus 994, 2270 AZ Voorburg

Ontvankelijkheid van de zienswijzen
Het ontwerpplan heeft van 24 juni tot en met 22 juli 1996 voor een ieder ter inzage gelegen. De termijn voor het indienen van zienswijzen eindigde derhalve op 22 juli 1996. De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen derhalve aan de wettelijke vereisten. Wij stellen u voor de zienswijzen ontvankelijk te verklaren.

Behandeling van de zienswijzen
Per zienswijze zijn de opmerkingen onderverdeeld volgens de hierna genoemde rubricering. Door middel van een tussen haakjes geplaatste letter (in het vet) is aangegeven op welk aspect van het plan de opmerking betrekking heeft. De tussen haakjes geplaatste letters verwijzen naar de achter de zienswijzen gegeven reactie van onze kant. De reacties zijn onderverdeeld naar de volgende rubricering:

- Algemeen
- Algemeen bestemmingsplan
- Hubertuspark/tunnel
- Tunnel Frederikskazerne
- Gedeelte Van Alkemade-laan-gemeentegrans
- Aansluiting op bestaand wegennet
- Geluid en andere milieuspecten
- Toelichting/voorschriften
- Financiën
- Overig

Ra 297: De heer mr. T. Landheer, namens Wijkvereniging Van Stolkpark. Gesteld wordt dat de Noordelijke Randweg met name de wegen die direct of indirect als toe- en afvoerwegen zullen dienen, in het bijzonder de Prof. B.M. Telersweg, zwaarder belast. Dit is in strijd met de gedachte de uiteinden van het hoefijzer rond Den Haag niet met elkaar te verbinden. Een cijfermatig inzicht in de verlegging en intensivering van de verkeersstromen ontbreekt. Men acht de wegen richting Kijkduin niet geschikt als autoweg. (a). Vooral bij een tunnel in 'dagbouw' wordt gevreesd voor aantasting van de natuurwaarden van het Hubertusduin, dat als ecologische verbindingzone fungeert tussen de Oostduinen en de Scheveningse Bosjes. Evenals de PPC ziet men de wijze van uitvoering niet uitsluitend als een uitvoeringsaspect. (c). De groei van het autoverkeer ten koste van het fietsverkeer en het openbaar vervoer zal de verkeersveiligheid in ongunstige zin beïnvloeden. Ook de luchtverontreiniging en geluidshinder op de Prof. B.M. Telersweg, in de Scheveningse Bosjes en de woonwijken zullen toenemen. De barrière werking tussen de beide delen van de Scheveningse Bosjes zal versterkt worden en de oversteekbaarheid zal verder aangetast worden, temeer omdat de toegesegde brugverbinding niet is gerealiseerd. (a).

Ra 306: De heer ir. M.D. Sinke, namens Hoogheemraadschap van Delfland. Meegedeeld wordt dat men kan instemmen met het ontwerpplan.

DSO961059: de heer G.F. Elzena en mevrouw H. Elzena-Ouwehand. Voor reclamanten blijft alleen de variant van een lange tunnel tot aan de gemeentegrens acceptabel, waarbij de geluidsoverlast minimaal zal zijn. De geschatte meerkosten van 14 miljoen vallen weg tegen de totale kosten van de aanleg van de Noordelijke Randweg, zeker bij een afschrijvingsperiode van 30 jaar. Bovendien is de 'doorsteek' richting T.M. Bouwmeesterlaan dan niet meer nodig. (e) Reclamanten achten het niet juist dat de gemeente zichzelf in het kader van de Wet geluidshinder ontheffing kan verlenen. (b). Zij stellen zich verder achter het standpunt van de wijkvereniging Benoordenhout.

Ra 320: de heer H.G.M. van Vliet, namens Haagse Raad voor Sport en Recreatie. Zoals ook in het kader van het voorontwerp is aangegeven wijst reclamant het afgraven van het Hubertusduin af. Betreurd wordt dat dit nog steeds tot de uitvoeringstechnieken behoort. Reclamant heeft begrepen dat de doorwersttechniek meer recht doet aan het behoud van de landschapswaarden. (c). Reclamant is voorstander van de lange tunnel waardoor het bospark ten zuiden van de Kleine Alexander kan worden gehandhaafd. (e). Met instemming is geconstateerd dat het ecoduct ook voor de hipische sport kan worden gebruikt. Niet duidelijk zijn de langzaam verkeersverbindingen, ook op het Wassenaarse deel en de gevolgen voor de bereikbaarheid van de groen- en sportvoorzieningen. De voorschriften zijn op dit punt niet duidelijk. (f).

Ra 323: de heer en mevrouw Róel-Wijffels. Volgens reclamanten moet het uitgangspunt zijn een leefbare woonwijk, hetgeen het geestelijk en lichamelijk welzijn van de bewoners ten goede komt. Omdat de weg om de kazernereinen een gepasseerde station is, zou het tracé op de grootst mogelijke afstand van de woningen dienen te liggen. Het ontwerp moet hierin preciezer zijn. Het zicht vanuit de Waalsdorperweg en de Van Voorschotenlaan op de Frederikskazerne mag niet verslechteren, de tunnel moet geheel onder maai- veld, het groen moet weer geplant kunnen worden en vanuit de tunnel mogen geen trillingen doordringen in de huizen en tuinen. In het bestemmingsplan zou opgenomen moeten worden dat de bouw van de tunnel geheel plaats vindt op het kazerneterrein zelf en dat het gebruik van de brandgang door bewoners van de Waalsdorperweg behouden kan blijven. (d). Gekozen dient te worden voor de lange tunnel, waarbij de aansluiting op de Van Alkemade-laan niet over het oude tracé zou moeten lopen, maar over het dak van de tunnel en dus verder van de woningen. Het oude tracé zou een bosbestemming moeten krijgen en kan de woningen afschermen van geluid- en stankoverlast. (e).

Reclamanten achten de financiële onderbouwing voor de lange tunnel en de onder het Hubertusduin aan te leggen tunnel onvoldoende. (g). De aansluiting op de Raamweg is noodzakelijk. Het plan zou de functie doorgaande route Raamweg kunnen benadrukken. Gemist wordt het idee om de Utrechtsebaan richting Benoordenhout af te sluiten of de verkeersstroom te verminderen. Reclamanten menen dat het sluipverkeer geweerd dient te worden. Dat kan door de aansluiting van de weg op de Waalsdorperweg niet over het oude tracé te laten lopen, een verkeersdrempel achter de kruising Van Alkemade-laan/Waalsdorperweg en afsluiting van de aansluiting Hubertusvieduct Waalsdorperweg. (f). Reclamant is van mening dat ten behoeve van de bouw van de tunnel onder het Hubertusduin ook financiële middelen vanuit de natuur/milieuhoeke kunnen worden aangewend. (g).

Ra 328: de heer H.C. Scheffer. Reclamant stelt dat al dient de wegbeheerder zo goed mogelijk met de beschikbare gelden om te gaan, de kwaliteit van de weg en de leefbaarheid niet te veel mogen worden aangetast. Verwacht mag worden dat er ook een (financiële) zekerheid is dat het gehele project wordt afgerond en de doelstellingen worden gehaald. Reclamant verwijst voor detailopmerkingen naar de reactie op het voorontwerp en heeft de volgende opmerkingen ten aanzien van de uitgangspunten. Ten aanzien van de beoogde ontlasting van de route Utrechtsebaan-Raamweg-Telersweg is reclamant van mening dat dit alleen mogelijk is met een weg zonder gelijkvloerse kruisingen zodat 70 km/uur mogelijk is en een verdiepte ligging vanaf de A4 tot het Congresgebouw, met aansluitingen bij Scheveningseweg, Madurodam en TNO. Meerjarenplannen en begroting zijn nodig voor de verdiepte ligging dan wel een weg via kustlocatie. Ten aanzien van de ontlasting van het toeristisch verkeer op de Van Alkemade-laan merkt reclamant op dat de Van Alkemade-laan tussen de kazernes dient te worden afgesloten voor het autoverkeer en de randweg achter de kazernes om gelegd moet worden met een rotonde bij TNO. Het verkeer voor de kazernes zou via de Van Alkemade-laan dienen te rijden. De Van Alkemade-laan/Zwolschestraat zou versmald moeten worden tot 1 + 1 met busbanen om dichtslippen van Scheveningen te voorkomen; de versmalling is opgeschort omdat de randweg nog niet gereed is. Volgens reclamant dienen alle opties in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Van belang is dat niet om financiële redenen een slecht concept gekozen wordt. (a,f,g)

Ra 330: de heer dr. L.M. Kingma en 22 andere bewoners van de Van Voorschotenlaan. De bezwaren richten zich tegen het deel van de randweg onder de Frederikskazerne en het Hubertus-park. Het onderzoek door bureau Molenaar geeft geen duidelijkheid over het te verwachten eindbeeld. De optie van de 'door-pars-tunnel' geeft geen zekerheid omtrent de economische uitvoerbaarheid. Het nu gepresenteerde plan met vele onduidelijkheden, ziet men als een vorm van onbehoorlijk bestuur; omwonenden worden niet bij de uiteindelijke oplossing betrokken. (c,d,f). Ten aanzien van het deel van het tracé achter de woningen aan de Van Voorschotenlaan ligt de grens van de tunnel-bestemming langs het pad bovenop de duinrug. In verband met mogelijke schade aan

de duinrug en hinder tijdens de bouw fase wordt verzocht de grens tenminste 5 meter uit de voet van het te handhaven talud van de duinrug richting kazerneterrein te leggen, waardoor zekerheid ontstaat dat de duinrug ook tijdens de bouw gehandhaafd blijft. Gepleit wordt voor de bestemming Duinpark voor de gehele duinrug. (d). Er wordt geen zekerheid geboden over de uiteindelijke technische uitvoering van het tracé door het park. Een gegraven tunnel is voor reclamanten niet aanvaardbaar. De waarde van het park wordt in het plan erkend, ook door het opnemen van het vereiste van een aanlegvergunning voor bepaalde werkzaamheden. Dit ontbrekt echter voor de bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden. Omdat de raad zich eerder heeft uitgesproken voor een tunnel onder het park, betekent dat ook dat de raad het park wil sparen. Dit wordt niet bereikt door graven, waarbij ook ruimte voor een werkplaats nodig is. (e). Met de wijkvereniging zijn reclamanten van mening dat als een ondergrondse aanleg niet mogelijk is, afgezien moet worden van de aanleg van dit deel van de noordelijke randweg. Bij een 'door-pers-tunnel' is schade minder en mogelijkheden tot herstel zijn groter. Reclamanten zijn van mening dat de bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden strijdig is met de WRO; de eind situatie moet worden aan-gegeven. Verwezen wordt naar de opmerkingen van de PPC dat het wenselijk is, het tracé op de kaart aan te geven. Een eventuele aanpassing kan volgens reclamanten door middel van vrijstelling of wijziging plaats vinden. De bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden zou alleen moeten gelden voor de eind-locatie van de tunnel-constructie. (f). Ter bescherming van het gehele park zou het aanleg-vergunningsvereiste voor het gehele park moeten gelden. De (tijdelijke) werkzaamheden voor de door-pers-tunnel zouden in de 25 m zone kunnen worden uitgezonderd. (g).

Ra 331: de heer J.H.S. Gieskes.

Reclamant beperkt zich tot het gedeelte over het Hubertuspark. In het kader van het voortworp heeft reclamant gesteld dat het raadsbesluit van 24 maart 1994 genomen is 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. Ook in het kader van het ontwerp plan wordt volgens reclamant niet voldaan aan het wettelijk voorgeschreven haalbaarheidsonderzoek. Het rapport Berenschot Osborne geeft een vluchtige analyse, hetgeen blijkt uit de aanbeveling 'een pilotproject te starten'. Dan pas is er duidelijkheid omtrent techniek, ligging en kosten. Behandeling van het ontwerp is pas mogelijk na technisch en financieel onderzoek. Omdat de waarde van het natuurgebied ook in de toelichting van het plan wordt genoemd, zou volgens reclamant de conclusie moeten zijn dat het gebied gespaard en duurzaam in stand gehouden moet worden. Dit is alleen mogelijk met een ondergronds uitgevoerde aanleg van de tunnel. Het plan laat echter ook de optie 'afgraven' open. Het op pagina 11 van de toelichting gestelde dat de aanwezige beplanting niet afhankelijk is van het grondwater, is naar de mening van reclamant onhandig geformuleerd. In het park is sprake van een gelaagdheid van de bodem met een in de lagen opgebouwde eigen waterhuishouding van voornamelijk regenwater, dat op hogere niveaus blijft hangen. Bij afgraving wordt die gelaagdheid doorbroken en kan van herstel geen sprake zijn. Dit is één van de redenen om niet tot afgraving over te gaan; onder voorwaarden is ondergrondse aanleg eventueel aanvaardbaar. Een keuze tussen de technieken mag niet alleen op financiële gronden zijn gebaseerd. Een beschaaftde maatschappij weet een natuurgebied op waarde te schatten. (e-j).

Ten aanzien van de voorschriften wordt verzocht in artikel 13 lid 2 duinvegetatie te vervangen door duinbosvegetatie, omdat voldaan wordt aan de definitie 'bosgemeenschap' van het IKC-rapport van de Landbouwuniversiteit Wageningen. Verzoekt wordt artikel 15 lid 2 te wijzigen en op te nemen dat de natuur- en landschappelijke waarde duurzaam in stand blijft met uitzondering van een geringe aantasting bij de tunnelmonden. In de bijlage dient in paragraaf 4.2 te vervallen de mogelijkheid van een gegraven tunnel onder het Hubertuspark. Het woord 'geboorde' kan worden geschrapt omdat deze optie is vervallen. (j)

DS0961092: de heer mr. E.G.J. van Hemert en 12 andere bewoners van 't Hoenstraat.

Reclamanten wijzen er op dat zij al enige tijd met de gemeente in discussie zijn over het sluipverkeer vanaf de Oostduinlaan/Ruychroeklaan richting Raamweg door 't Hoenstraat. Dit brengt lawaai- en stankoverlast met zich mee en is gevaarlijk voor buiten spelende kinderen. Door de afsluiting van de Waalsdorperweg ter hoogte van de Berwaardeweg zal het sluipverkeer voor hen onaanvaardbaar toenemen. Het verkeer over de Waalsdorperweg richting Plesmanweg zal gedwongen worden om de Oostduinlaan in te rijden. Omdat de verkeersstromen door de tunnel door middel van stoplichten geregeld zullen worden, verwachten reclamanten in het geval van wachttijden dat verkeer richting Schievaringen de sluipweg via de Waalsdorperweg zal nemen. Niet duidelijk is waarom een onbescheiden deel van de Waalsdorperweg wordt afgesloten waardoor verkeer in een woonstraat zal toenemen. Verzoekt wordt de aansluiting van de Waalsdorperweg op de Plesmanweg in stand te laten.

raadsvoorstellen 1997

5

Gevraagd wordt een studie te verrichten naar de verkeersintensiteiten op de Oostduinlaan en aanliggende straten voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. De naar aanleiding van eerdere bezwaren gedane toezegging van eenrichtingsverkeer in 't Hoenstraat zou ingevoerd moeten worden voor aanvang van de werkzaamheden voor de aanleg van de Noordelijke Randweg. Dit zien zij graag schriftelijk toegezegd. (f).

Ra 343: mevrouw A. v.d. Spiegel-Nolten en de heer W. v.d. Spiegel.

Bezwaar wordt gemaakt tegen de summier gegevens op de plankaart; de plaats van de afritten zijn niet aangegeven. Gewezen wordt op de verschillende traces voor de lange tunnel, in het ontwerp plan ligt het tracé over het terrein van de kleine Alexander en in het rapport Berenschot over het oude tracé. Bezwaar bestaat tegen de zgn. doorsteek. Reclamanten zijn van mening dat deze ontsluitingsweg op het dak van de tunnel via de huidige doorsteek naar de Waalsdorperweg ter hoogte van de Van der Aastraat mogelijk is. Hoewel iets gecompliceerder is dit ook bij de korte tunnel mogelijk. Reclamanten waren verbaasd om in een telefonisch gesprek met de projectleider te horen dat de doorsteek in ieder geval op tijdelijke basis nodig is tijdens de bouw fase voor ontleiding van het verkeer. Bij een lange tunnel komt de doorsteek ca. 70 m noordoostelijk van het benzinstation en gaat door middel van een weg over de groenstrook naar de Waalsdorperweg. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt omdat de aanpassing van het bospark permanent is en niet strookt met de uitspraak van de wethouder om het bospark zo min mogelijk aan te tasten. Gewezen wordt op de uitdrukking van Gedeputeerde Staten inzake de tijdelijke bebouwing in de groenstrook. Een tijdelijke ontleiding via de Benoordenhoutseweg/Van Alkemadaalaan zou niet mogelijk zijn vanwege verkeers-technische problemen. Verzoekt is na te gaan of een tijdelijk doorgang over de voormalige spoorbaan mogelijk is. Reclamant is van mening dat deze tijdelijke maatregelen genoemd hadden moeten worden in het ontwerp plan. Aan belanghebbenden is dit niet voorgelegd en hebben geen bezwaar daartegen kunnen maken. (e). Betreurd wordt dat de extra lange tunnel is komen te vervallen. Met f 18 miljoen extra zouden minder problemen omtrent geluid en milieu zijn geweest en een doorsteek niet noodzakelijk. (f).

Ra 347/387: Burgemeester en wethouders van Wassenaar.

Het college wijst op het beleidsuitgangspunt, zoals blijkt uit het Wassenaars landshapsbeleidsplan, om te komen tot een betere landschappelijke inpassing van de wijk Marihoeve. De bebouwingsrand is zeer nadrukkelijk aanwezig en vormt een harde stadrand langs de fraie en open polder. Het college is van mening dat door randbeplanting langs de flats een effectieve visuele afscherming mogelijk is, waardoor het ruimtelijk beeld, de landschappelijke inpassing en betere migratiemogelijkheden tussen de bosrijke worden gecreëerd. Dit is in overeenstemming met het strategisch groenproject Landgoederenzone-Haaglanden. In het kader van de aanleg van de Noordelijke Randweg zou hieraan aandacht moeten worden geschonken. Graag heeft men hierover nadat de plannen en een vervolgbrief deelt het college mee dat het in grote lijnen kan instemmen met de plannen en vraagt nog aandacht voor het volgende. Onderscheiden wordt de doelstelling van de Noordelijke Randweg, namelijk het concentreren van het verkeer op hoofdwegen en daarmee het ontlasten van het verkeer op het onderliggend wegennet. Er wordt op gewezen dat de Noordelijke Randweg - met name voor Den Haag - in eerste instantie een functie zal gaan vervullen voor het geleiden van de verkeersstroom vanuit de Bollenstreek richting de Rotterdamse regio, maar dat de geplande A11-west de toekomstige verbinding tussen de RW44 en RW4 voor verkeer uit de Bollenstreek moet gaan vormen; deze schakel ontbreekt nog. In het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan Haaglanden wordt het aanleggen van de A11-west als 'dringend gewenst' aangemerkt. In het vastgestelde ontwerp-streekplan is deze weg opgenomen. Ook de minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij de vaststelling van het bereikbaarheidsplan de noodzaak van deze oost-west-verbinding uitgesproken. Voor Wassenaar betekent de aanleg van de Noordelijke Randweg dat het sluipverkeer op de zogeheten "binnenroute" wordt beperkt. Het gevolg is wel een verzwaring van de verkeersbelasting op de al drukke Rijksweg/RW44. Dit pleit voor de aanleg van de A11-west. Verzoekt wordt de plan-toelichting aan te passen in die zin dat de aanleg van de Noordelijke Randweg slechts een deeloplossing is voor het verkeer vanuit de Bollenstreek richting de Rotterdamse regio. (a)

Ra 348: de heer drs. J.K. van Dingstee, namens Coöperatieve Flatexploitatievereniging "Nieuw Cindendaal" u.a.

Reclamant heeft een aantal wensen voor het gedeelte van de weg langs hun flatgebouw aan de Ceas Lasurbaan 1003-1193. Men heeft begrip voor de wenselijkheid van de aanleg van de weg, maar vraagt ook aandacht voor de volgende punten. Reclamant heeft bezwaren vanwege de toenemende geluidsoverlast door het slopen van de bebouwing op de kleine Alexander, die nu zorgt voor geluids- en gezichtsbarrière. Bij de lange tunnelvariant zal de weg dicht langs de flat lopen. Het toegenomen verkeer zal harder rijden dan de ingestelde maximum snelheid. De geluidsbelasting kan tenge-ge drongen worden tot 57 dB(A), hetgeen men hoog acht gelet op de voorkeursgrenswaarde van 50

6

raadsvoorstellen 1997

dB(A). (h). Aangevoerd wordt dat de flat voornamelijk bewoond wordt door ouderen, die aan hun woning zijn gebonden, dat de belcons één van de aantrekkelijke karakteristieke elementen vormen en dat men het zal betreuen als mensen op hun oude dag in hun woongebied beperkt worden. Waarde- ring wordt uitgesproken voor het terug brengen van het aantal varianten tot 2. Reclamant heeft de voorkeur voor een korte tunnel, omdat bij een lange tunnel langduriger overlast te verwachten valt, die de huidige bewoners moeten ondergaan ten behoeve van eventuele toekomstige bebouwing op het Alexanderterrein. Niet duidelijk is of de dwarsverbinding richting Theo Mann Bouwmeesterlaan bij een lange tunnel zal worden aangesloten op de wegaansluitingen op maaiveld tussen de randweg en de kruising met de Van Alkemade. Bezwaar wordt gemaakt tegen een dergelijke dwarsverbinding, omdat dit zal leiden tot extra verkeer naar en door de rustige wijk. Het voordeel van een kortere verbinding weegt niet op tegen de overlast voor de wijk. (e). Geveragd wordt afdoende geluids- beperkende maatregelen te treffen, waardoor de geluidsbelasting zo mogelijk tot beneden de 50 dB(A) wordt beperkt. Voorts vraagt men aandacht voor het uiterlijk van de aan te brengen geluidswal of muur. Men behoudt zich het recht voor om na ingebruikname van de weg de geluidsdruk op de gevel te laten meten en zo nodig aanvullende maatregelen of schadevergoeding te vragen. (h)

Ra 349: de heer mr. R.B. van Heijningen, namens Stichting Bewonersorganisatie Archipel/

Willemspark en bewoners en eigenaren van de panden Koningsgracht 132-184.

Reclamant onderschrijft de bezwaren van het Platform tegen de verlengde Landscheidingsweg en is van mening dat het Tellerstracé en Hubertusviaduct niet geschikt zijn als stadsautoweg, omdat de geluidsoverlast nu reeds een maximum heeft bereikt. De geluidsoverlast voor de panden op de kop van de Koningsgracht tegen het Hubertusviaduct aan, ligt boven het redelijk toelaatbare. Gewezen wordt op het feit dat het Hubertusviaduct is gebouwd in strijd met de planologische voorschriften. De geluidsoverlast is niet door maatregelen te verminderen. Dit is volgens reclamant de reden waarom dit gedeelte niet is meegenomen in de MER-rapportage. (h). Het Hubertusduin dat voor bewoners van de Archipelwijk een belangrijke groenfunctie heeft, is te gering in oppervlakte en te kwetsbaar voor een stadsautoweg. Er zal volgens reclamant altijd sprake zijn van een aanzienlijk verstoringsschade, ondanks maatregelen. Het plan laat ook toe dat deze maatregelen om financiële of technische redenen niet zullen worden genomen. Gewezen wordt op een recent stadsdebat, waarin de wethouder Milieu heeft gezegd dat groenbehoud alle prioriteit heeft. Reclamant is van mening dat het Hubertusduin zijn natuurwaarde zal verliezen en is bezorgd dat de afkalfing van het schevenings bosgebied doorgaat en dat de stem van de burgers en belangenverenigingen niet wordt gehoord. (e)

Ra 350: de heer mr. J.M.A. Hostman.

Reclamant heeft bezwaar, dat ook door aantal bewoners van de percelen aan de Waalsdorperweg grenzend aan de Frederikskazerne gedeeld wordt, omdat niet tegemoet gekomen is aan de eerder geuite bezwaren. Het hoofdbezwaar is dat de tunnel onder het kazerneterrein tegen de rooilijn van de percelen is geprojecteerd. Bij de presentatie van het voortontwerp is gesteld dat het tracé nog niet precies vast ligt en dat hierover overleg zal plaats vinden; dit overleg is er nog niet geweest. De rooilijn aan de achterzijde van de percelen ligt aan de voet van een talud. In de achtertuin zou dan de zijwand van een tunnel optuigen. Dit acht men onaanvaardbaar, vanwege de permanente dreun- geluiden door de tunnelwand heen, het verdwijnen van de huidige natuurlijke begroeiing, het onesthetisch uitzicht op een loodrechte tunnelwand, het verdwijnen van de historische bunker langs de zuidwestgrens van de kazerne en het gevaar voor scheuren in/of verzakkingen van de panden. Reclamant is van mening dat hiervoor eerst een oplossing gevonden moet worden alvorens over het plan te beslissen. Het gaat hier niet om een technische uitwerking, bezwaar wordt gemaakt tegen het tracé zelf. Reclamant is van mening dat eenzijdig met de belangen van Defensie rekening is gehouden, omdat gesteld is dat bij de keuze van het tracé zo min mogelijk grondverwerving dient plaats te vinden.

Voorgesteld wordt de tunnel 10 meter van de rooilijnen van de percelen te projecteren.

Opgemerkt wordt nog dat Defensie zonder inspraakprocedure een lelijk gebouw heeft neergezet.

Reclamant is van mening dat de gemeente ten gunste van de eigen bewoners krachtiger stelling moet nemen tegenover Defensie, die ook belanghebbende is bij de aanleg van de randweg. (d)

Ra 351: de heer mr. J.P. van den Berg, namens Vereniging van Eigenaars Theo Mann

Bouwmeesterlaan-Eise Machtslaan

Reclamant merkt op dat deze zienswijze aanvullend is op de reactie op het voortontwerp bestam- mingsplan en de uitgesproken tekst in de raadscommissie vergadering van 12 juni jl. Reclamant onderschrijft de reactie van de PPC dat voor één variant gekozen moet worden, waarbij aspecten als geluidsbelasting, noodzaak van de doorsteek, aantasting van het bospark en de kosten tegen elkaar afgewogen moeten worden. Het ontwerp voldoet niet aan artikel 10 WRO en artikel 12 BRO en aan

raadsvoorstellen 1997

het plan te stellen eisen van rechtszekerheid. (b). In beide varianten wordt het bospark aangetast. Reclamant stelt voor variant 1 te verschuiven richting kazerneterrein, zodat het bospark niet wordt aangetast. Reclamant heeft onveranderd de voorkeur voor variant 1 (korte tunnel, maximale hand- having bestaand tracé), omdat de afstand tot de flats het grootst is en het bospark het minst wordt aangetast. Reclamant is het niet eens met de uitspraak van wethouder ds H.J. Meijer dat in variant 2 het bospark het minst wordt aangetast, omdat in deze variant en veel waardevoller gedeelte van het bospark ten behoeve van de doorsteek wordt aangetast. Met name is de ondergroei hier rijk en gevarieerd; in een bijlage worden voorkomende wilde planten genoemd. Aantasting van dit gedeelte is voor reclamant niet aanvaardbaar. Reclamant is van mening dat ook als gekozen wordt voor variant 2, de doorsteek niet nodig is om de wijk Duinzigt te ontsluiten vanaf de Oude Waalsdorper- weg. Dit kan in beide varianten plaats vinden via de Van Alkemade en de Waalsdorperweg. Bij een doorsteek wordt verreesd voor slupverkeer in de wijk Duinzigt. Ook zal bij de doorsteek niet voldaan worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

Om zelfde redenen vindt reclamant een tijdelijke aanleg van de doorsteek gedurende de aanleg van de weg onaanvaardbaar. Voorgesteld wordt de Landscheidingsweg tijdelijk via het tracé van de voormalige spoorbaan te verbinden met de Van Alkemade. Reclamant heeft geen bezwaar tegen de aanleg van een voet/fietspad tussen de Oude Waalsdorperweg en de Theo Mann Bouwmeester- laan, mits dit nauwkeurig op de kaart wordt aangegeven in overeenstemming met de huidige ligging van het pad en in het plan wordt opgenomen dat het aangelegd wordt als landelijk pad. (e). Reclamant herhaalt dat bij variant 2 sprake is van aanleg van een nieuwe weg. Aan de geluidsnor- men van artikel 76 Wet geluidhinder wordt in variant 2 niet voldaan. (h). Reclamant is verder van mening dat in de bestemmingsomschrijving voor het benzinestation moet vervallen de mogelijkheid 'bijbehorende voorzieningen' op te richten, omdat in het huidige plan niet mogelijk is. Tevens ontbreekt de bouwstrook op de plankkaart. Reclamant handhaaft de bezwaren dat de bestemming Bospark ruimer is dan in het vigerende plan en dat in de bestemming Verkeersdoeleinden bouw- werken van voor algemeen nut in het bospark mogelijk zijn. Voorts is 'bospark' ten onrechte komen te vervallen in de bestemming Verkeersdoeleinden; het is mogelijk dat dit gedeelte van het bospark gehandhaafd blijft. (h).

Ra 352: kolonel C. van den Dungen, namens Ministerie van Defensie - Dienst Gebouwen,

Werken en Terreinen

Niet alle opmerkingen gemaakt in het kader van het art. 10 Bro overleg zijn verwerkt. Daarnaast heeft reclamant een aantal opmerkingen naar aanleiding van aangebrachte wijzigingen. Het nut van de be- stemming Waterstaatsdoeleinden-Landscheidingsweg wordt niet ingezien; ter plaatse bevinden zich geen dijken, kades of dijksloten, wel bebouwing. Geveragd wordt om een aanduiding in plaats van een bestemming. (h). Ten aanzien van de opgenomen bruto vloeroppervlakten op de Frederik- en Alexan- derkazerne van 142.500 resp. 41.500 m² wordt opgemerkt dat de huidige oppervlakten 142.220 resp. 41.150 m² bedragen. In het kader van een aantal reorganisatieprocessen heeft uit het oogpunt van kosteneffectiviteit concentratie op het onderhavige complex belangrijke voordelen. Het vigerende plan kent geen beperkingen. Voor de Alexanderkazerne, op de kaart aangeduid met 1, is er behoefte aan nieuwbouw in verband met de te slopen gebouwen en voor uitbreiding van de leger-capaciteit. Reclamant verwacht niet dat binnen de planperiode het gebruik van het terrein zal worden beëindigd. Reden waarom verzocht wordt het vloeroppervlak uit te breiden tot 50.000 m². De verruiming van het vloeroppervlak voor de Frederikskazerne door middel van een vrijstellingsbevoegdheid zou naar de mening van reclamant ook moeten gelden voor de van buiten Den Haag te verplaatsen of voor uit- breiding van de op het terrein aanwezige diensten. Nieuwbouw door middel van een vrijstellings- bevoegdheid acht men een te beperkte rechtszekerheid. Voor het gedeelte van de zgn. kleine Alexanderkazerne dat nu niet meer onder de verkeersbestemming valt, maar de bestemming Defensiedoeleinden IV heeft, wordt gevraagd bebouwingmogelijkheden op te nemen, te weten een maximale hoogte van 12 m en een maximaal bruto vloeroppervlak van 6.000 m². Opgemerkt wordt dat na aanleg van de weg de gebruiksmogelijkheden van dit terrein worden beperkt. Bij de onderhandelingen omtrent de verwerving van gronden zal dit aspect aan de orde komen. Geveragd wordt om voor het terrein waarop TNO is gevestigd in de voorschriften rekening te houden met de aanwezige dienstwoningen en masten van 12 m. (h).

Bezwaar wordt gemaakt tegen grens van de bestemming Verkeersdoeleinden vlak langs de achterkantgevels van de gebouwen op het Alexander-terrein. In verband met de bereikbaarheid voor (vracht)wagens en personen wordt verzocht deze grens minimaal 5 m uit de gevels van de gebouwen te leggen en deze gronden toe te voegen aan de bestemming Defensiedoeleinden dan wel bebouwing ten behoeve van defensie mogelijk te maken binnen de bestemming Verkeersdoeleinden. Omdat het tracé ter hoogte van de kleine Alexander nog niet bekend is, is het niet denkbaar dat minder grond van Defensie benodigd is. In verband hiermee wordt gevraagd binnen de bestemming

8

raadsvoorstellen 1997

Verkeersdoeleinden bebouwing voor defensie mogelijk te maken met een hoogte van 12 m. (b,e,i). Ten aanzien van de tunnel onder de Frederikkazerne wordt opgemerkt dat na realisering van de tunnel gebouwen in verband met hun functie teruggebracht moeten worden, zoals voor de wacht. Omdat de ruimte voor de tunnel breder is dan de daadwerkelijk benodigde ruimte wordt verzocht het mogelijk te maken om enige bebouwing op de tunnel terug te brengen. (d). De in artikel 22, lid 2 genoemde wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van uitbreiding van de bebouwing op het Frederiksterrein in geval van woonbebouwing op het Alexanderterrein, acht reclamant te vrijblijvend. Gevraagd wordt lid 2 zo te redigeren dat B en W van deze bevoegdheid gebruik zullen maken in geval van woonbebouwing op het andere terrein en het aantal m² te verhogen tot 210.000. (f)

Ra 353: de heer mr. H.A. Groenewald, namens Wijkvereniging Benoordenhout.

Reclamant geeft aan dat de vereniging enige jaren geleden in principe niet afwijzend tegenover de aanleg van de Noordelijke Randweg heeft gereageerd, omdat het verkeer om in plaats van door het Benoordenhout geleid zal gaan worden en de verkeersdruk in de wijk niet toeneemt. Naar de mening van reclamant is de weg niet bedoeld voor het verkeer naar het centrum en zou niet als extra maar als vervangende capaciteit moeten fungeren. Aangedrongen is op flankerende maatregelen zoals het afknippen van de Utrechtsebaan ter hoogte van de Bezuidenhoutseweg, geen afslag richting Benoordenhoutseweg vanaf de randweg en verkeersregulerende maatregelen voor zowel tijdens de aanleg als daarna. Voorts acht men het van belang dat voorkomen wordt dat nachtelijk verkeer door de wijk gaat rijden en op de afslag Raamweg/Plesmanweg richting Waalsdorperweg niet toegankelijk moeten zijn voor vrachtwagenverkeer. De wijkvereniging heeft aan vroegtijdig overleg hierover. (a). Opgemerkt wordt dat nu iets meer duidelijkheid bestaat dan ten tijde van het voorontwerp plan. Reclamant is van mening dat alvorens het plan wordt vastgesteld onderzoek moet zijn verricht naar de technische uitvoerbaarheid en financiële en fysieke consequenties van de verschillende varianten. De aanleg van de weg in het Benoordenhout, dat binnenkort wordt aangewezen tot beschermd stadsgezicht, mag in principe niet ten kosten gaan van de kwaliteit van de leefomgeving of tot onnodige nadelige gevolgen voor de gerechtvaardigde belangen van de bewoners leiden. (c,e)

De wijkvereniging acht de beide varianten voor het gedeelte gemeentegrens - Van Alkemadeaan niet dekkend, evenals de aanduiding startpunten verkeerswegen door het bospark. Op de plankaart is niet aangegeven waar het startpunt voor de (lange of korte) tunnel is en waar de helling is gesitueerd. Hiermee is niet voldaan aan de eisen van de WRO. (b). De keuze voor één van de varianten dient zorgvuldig en na afweging van alle betrokken belangen te geschieden. Voor dit gedeelte van de weg is alleen een aanleg aanvaardbaar die in principe geen aantasting vormt van de aanwezige natuurwaarden en het leefklimaat niet onaantvaardbaar verslechterd. Voor de wijkvereniging betekent dit dat het tracé zo ver mogelijk van de woningen af ligt, het bospark tijdens en na de bouw in tact blijft en ter voorkoming van toename geluid, visuele hinder en luchtverontreiniging de tunnel zo vroeg mogelijk op haags grondgebied onder de grond gaat en in zo recht mogelijk lijn wordt doorgetrokken naar de Frederikkazerne. Dit betekent een keuze voor variant 2, echter zonder de doorsteek, omdat de noodzaak niet is aangetoond en hierbij de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidshinder wordt overschreden. Volgens reclamant zijn er voldoende mogelijkheden om de ontsluiting voor het TNO-complex, de wijk Duinzigt en de eventuele toekomstige woonwijk op de lange tunnel te leggen. Voor ontsluiting van de wijk Duinzigt dient de Waalsdorperweg dan te worden open gehouden, evenals in de huidige situatie. (e). De op- en afritten en het kruispunt Van Alkemadeaan zullen voldoende capaciteit moeten hebben voor het verkeer naar Scheveningen Badplaats om te voorkomen dat de verkeersdruk op de Van Alkemadeaan vanaf het Willem Witsenplein en in omliggende straten zal blijven bestaan c.q. zal toenemen. (f). Aangedrongen wordt het vrijkomende deel van de kleine Alexander te benutten voor het uitbreiden van het bospark. (a).

Reclamant is niet overtuigd van het effect van dubbellaags geluidsarm asfalt, op grond waarvan gemeend wordt dat er geen sprake zal zijn van reconstructie van de weg voor de flats aan de Elze Mauhsilaan. Gevraagd wordt om in de toelichting uitvoeriger hierop in te gaan. (h). Wat betreft de tunnel onder de Frederikkazerne is de wijkvereniging van mening dat voor de vaststelling duidelijk moet zijn waar de tunnel precies komt te liggen. Op grond van het rapport Berenschot Osborne, waarin als uitgangspunt genoemd wordt het zoveel mogelijk sparen van kazernesgebouwen en zo min mogelijk grondverruiming, veronderstelt men dat de tunnel direct tegen de achtertuinen van de panden aan de Waalsdorperweg komt te liggen. Dit zal leiden tot onaantvaardbare consequenties, omdat wellicht van de percelen gebruik gemaakt moet worden en de fysieke gevolgen niet bekend zijn. Omdat het kazerneterrein hoger ligt dan de tuinen, zullen de bewoners bij een tunnelbak op maatveld tegen een betonnen tunnelwand aankijken. Gepleit wordt voor een situering van de tunnel achter de daar gelegen duinaal respectievelijk 5 meter uit de perceelsgrenzen en het bestemmingsplan hierop aan te passen. Op grond van zorgvuldig onderzoek zal duidelijk moeten zijn dat in principe geen hinder door geluid en luchtverontreiniging, schade door trillingen, scheuringen of

raadsvoorstellen 1997

9

verzakkingen zullen optreden. De grens van de tunnel achter de woningen aan de Van Voorschotenlaan zal volgens de plankaart bovenop de duinrug langs het wandelpad komen te liggen. Om schade aan de duinrug te voorkomen dient de grens minimaal 5 m uit de voet van de te handhaven talud van de duinrug aan de zeezijde te worden verschoven, waardoor het talud de bestemming duinpark kan verkrijgen.

Voorts is de wijkvereniging van mening dat voor de vaststelling van het plan overleg met de bewoners van de panden over boven genoemde aspecten gevoerd moet worden. (d). Ten aanzien van het Hubertuspark merkt de wijkvereniging op dat zij altijd gesteld heeft dat vanwege de landschappelijke, ecologische en natuurwaarde de tunnel niet door middel van afgraven mag worden aangelegd. Op grond van de gedane onderzoeken heeft de wijkvereniging een uitgesproken voorkeur voor aanleg door middel van de doorperstechniek of een andere ondergrondse aanlegsmethode. Zij vindt het niet aanvaardbaar een bestemming op te nemen als niet duidelijk is op welke wijze de bestemming zal worden gerealiseerd. Zij acht de opmerking van de PPC terecht dat de wijze van uitvoering van de tunnel niet slechts een uitvoeringsaspect betreft. Als op grond van vervolgonderzoek geen duidelijkheid bestaat omtrent de technische mogelijkheid van de doorperstechniek (of ander ondergrondse aanlegsmethode), de gevolgen voor natuur- en landschapswaarden, de financiële gevolgen en de financierbaarheid, dan is de wijkvereniging van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. Als de gewenste techniek om financiële redenen niet mogelijk is, zou volgens reclamant moeten worden afgezien van de aanleg van dit gedeelte van de weg. (b,j). Op aangedrongen wordt in artikel 15 op te nemen dat het afgraven van het gebied niet is toegestaan en voorts de bestemming ten behoeve van de tunnel te beperken tot een breedte die redelijkerwijs benodigd zal zijn. (b). Naast een aantal redactionele opmerkingen omtrent de voorschriften pleit de wijkvereniging er voor om de bestemming voor het benzinepomptation in overeenstemming te brengen met de vigerende bepaling. In artikel 18 (Hoofdvkeersweg) horen de bepalingen over de Waalsdorperweg/Hubertusviaduct niet thuis. (i).

Ra 355: de heer drs. P. Jonker, namens N.V. Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.

Verzocht wordt de in het gebied liggende leidingen aan te geven. (k). Gevraagd wordt in de voorschriften een artikel op te nemen dat zoveel mogelijk gelijk is aan het artikel in het ontwerp bestemmingsplan Noordelijke Randweg Haagse Regio (gedeelte Den Haag/Marlot en Mariahoeve). Opgemerkt wordt dat alvorens het Duinwaterbedrijf meer concrete eisen en randvoorwaarden aan de werkzaamheden nabij de leidingen kan stellen, het noodzakelijk is te zijn tijd door middel van meer gedetailleerde informatie de consequenties te inventariseren. Indien de wijzigingen in het waterwoningbouw ziet reclamant zich genoodzaakt hiertegen bezwaar te maken. Voorts wordt gewezen op het provinciaal beleid dat gericht is op het tenminste in stand houden van de natuurwaarden in het duingebied. Een wijziging van de bestemming mag niet leiden tot verlies van deze waarden. (l). In het kader van de recreatieve herinrichting van Meijndel is in het Overlegorgaan Duinen gesproken over het gebruik van de parkeerplaats bij het TNO-complex in de weekenden door duinbezoekers, een goede toegankelijkheid tot dit terrein is daarom van belang. In een strook gelegen tussen de Van Alkemadeaan en de Oude Waalsdorperweg zal in verband met de recreatieve herinrichting van Meijndel een fiets- en voetpadverbinding worden aangelegd. Gevraagd wordt hiermee rekening te houden. (e). Tenslotte wordt vermeld dat de duingebieden deel uit maken van de ecologische hoofdstructuur. In verband met de te treffen compenserende maatregelen vraagt reclamant als beheerder van het duingebied aandacht voor de aanleg van ecologische corridors. Hierdoor kan de toenemende isolatie aan de zuid- en zuidoostzijde wellicht worden doorbroken. (k).

Ra 363: de heer J.B. Broers, namens Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage e.o.

Bij eerdere gelegenheden heeft de vereniging bezwaar gemaakt tegen de aanleg van de Noordelijke Randweg, soms in het kader van het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg. De reactie van het Platform maakt onderdeel uit van deze reactie. Naast de daar genoemde principiële bezwaren heeft de vereniging, indien tot aanleg wordt besloten, de volgende bezwaren. (a). De bestemmingen Verkeersdoeleinden en Tunnel dienen zodanig te geschieden dat de natuur-, ecologische-cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden niet worden aangetast. Dit betekent een ondergronds aangelegde weg met 1 rijstrook per richting, door middel van een dubbelbestemming, waarbij opgenomen wordt dat de dunparafunctie niet mag worden aangetast. Deze strook mag niet breder zijn dan de tunnel. Reclamant is voorstander van het doortrekken van de tunnel voorbij Madurodam, tevens van belang voor het vrij kruisen van Madurodam-bezoekers en herstel van de ecologische samenhang van de Scheveningse Bosjes. (a,c,d,e). Verhoudt is de vereniging dat een aantal varianten is komen te vervallen. Echter het verwijderen van de (stenen) ommuring van het bospark zal de aanwezige waarden schaden. Voorgesteld wordt de wegbestemming 5 m te verschuiven,

10

raadsvoorstellen 1997

waardoor 30 m voor de weg overblijft (ca 26,40 m is nodig voor de weg). De noodzaak voor de doorsteek onderschrijft de vereniging niet, verzocht wordt dit te laten vervallen. (e). Gevraagd wordt of de aanleg van de Landscheidingsweg door de Waalsdorperlânke door middel van een tunnel kan worden gerealiseerd. Verzocht wordt aan te geven waar en hoe groencompensatie plaats vindt. (k).

Ra 364: de heer Ir. J.J.M. van der Voort, namens N.V. Nederlandse Gasunie.
Gevraagd wordt in artikel 21 (leidings) op te nemen dat ook hoogopgaande beplanting binnen de strook van 4 m aan weerszijden van de leiding niet is toegestaan, waaronder ook rietbeplanting valt. Opgemerkt wordt voorts dat de ter inzage gelegde plankaart ten aanzien van de leiding niet in overeenstemming was met de eerder toegestuurde stukken. (f).

Ra 365: de heer F. van Geleijn Vrijling.
Naar aanleiding van de verwijzing in het bestemmingsplan naar het rapport "Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag: Afweging ondergrondse oplossingen, mei 1996" en het daarin gestelde dat voor de boortechniek aanvullend onderzoek nodig is, is reclamant van mening dat niet voldaan is aan het voorgeschreven technisch- en financieel haalbaarheidsonderzoek. Uit de op p. 43 genoemde flankerende maatregelen wordt geen goed inzicht in de plaatselijke situatie afgeleid. Deze maatregelen dienen integraal onderdeel uit te maken van het totale plan en moeten uitgevoerd worden voordat de weg wordt opengesteld, ook elders in Den Haag en daarbuiten, zoals bewegwijzering. De gemeente mag zich niet verschuilen achter bijvoorbeeld financiële argumenten. Op p. 45 is gesteld dat ten aanzien van de verkeersintensiteiten rekening is gehouden met toename van nachtelijk vrachtverkeer. Volgens reclamant is echter geen rekening gehouden met het verschijnsel van "24-uurs economie" (verruiming openingstijden van winkels), ruimere openingstijden van recreatieve instellingen, toename van auto- en vrachtverkeer gedurende 24 uur per dag door ontwikkeling kustlocatie, stadsuitbreiding richting Westland en ontwikkeling van Leido-gebied. (a,j).

Ra 366: de heer P. Jansse, namens Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg.
Het Platform dat een samenwerkingsverband is tussen verschillende Haagse, regionale en landelijke organisaties, merkt op dat bij verschillende gelegenheden bezwaren tegen de aanleg van de weg zijn ingediend. Het platform is van mening dat de randweg geen oplossing biedt voor de congestie op de rijswegen en dat het onderliggend wegennet zwaarder wordt belast, met name de indirecte toe- en afvoerwegen. De randweg betekent een ernstige aantasting van de natuurwaarden in de al bedreigde bufferzone Den Haag/Leiden. De toename van het verkeer, ten koste van het openbaar vervoer, door de verkeersaantrekkende werking zal een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. In het noordelijk deel van de Haagse agglomeratie zullen luchtverontreiniging en geluidhinder toenemen en zal de randweg als barrière werken. (a). Opgemerkt wordt dat het vaststellen van het tracé heeft plaats gevonden volgens de "oude" procedure, zoals ook vastgesteld in de uitspraak van de Rechterbank van 12 mei 1995. Dat de minister besloten heeft tot aanleg van de weg is onjuist; de minister kan alleen besluiten tot een ruimtelijke reservatie. De motivering en de belangensafweging dienen plaats te vinden in het kader van het bestemmingsplan. (b). Dat er geen sprake zal zijn van een grotere dan een traditionele groei van het verkeer, is volgens reclamant het gevolg van de berekeningswijze van het verkeersmodel waarin geen rekening is gehouden met het feit dat extra verkeer na verloop van tijd extra infrastructuur genereert.

Reclamant vindt het onaanvaardbaar dat in de MER-procedure het meest vriendelijke alternatief niet verder is uitgewerkt, omdat dit alternatieve maatregelen zou vereisen die nog niet maatschappelijk zijn geaccepteerd. Reclamant is van mening dat soms onorthodoxe maatregelen nodig zijn. Een klein deel van het verkeersaanbod zal van het stedelijk wegennet worden afgehaald. Het over-grote deel van het verkeer met herkomst of bestemming Haagse regio zal de tijdelijk onbenutte capaciteit binnen enkele jaren weer opvullen. (a). Als de weg toch aangelegd wordt, heeft men bezwaar tegen de financiële argumenten om niet tot verdiepte aanleg over te gaan, terwijl dit wel gebeurt in Voorburg en voor het gedeelte Hubertusdijk-Waalsdorperweg. (j). De effecten van de weg strekken zich tot ver in de bufferzone uit, bijvoorbeeld op de broedvogelstand van weidevogels. Groen-voorzieningen langs het tracé is geen serieuze compensatie. Gevraagd wordt niet akkoord te gaan met het plan. (a,k).

Ra 367: de heer/mevrouw F.J. de Vries en L. Kalf
In het ontwerp is een deel van de eerder geuite bezwaren tegemoet gekomen. Reclamanten zijn met de PPC van mening dat voor het gedeelte gemeentegrens - Van Alkemadeaan de gemeente moet kiezen voor de variant die haar het meest geschikt voorkomt, hierover moet duidelijkheid zijn. Volgens reclamanten zou nu gekozen moeten worden voor de lange tunnel variant. (e)

Ra 368: mevrouw drs. J.C. de Jong-Boon

Dank wordt uitgesproken voor het toezenden van de stukken. Een aantal punten uit de vorige reactie wordt herhaald. Reclamant is van mening dat de randweg een toewerweg is die de grootste verkeersstroom uit de richting Zoetermeer naar het centrale deel van Den Haag zal verduubelen. Dit leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid langs de weg en voor een groot deel van de stad, vanwege de toename van het verkeer op alle aansluitende wegen en in de bestemmingsgebieden. Een redelijk alternatief is volgens reclamant een randstadmetro, die eerst aangelegd moet worden voordat bewoners van nieuw aan te leggen woonwijken gebruik gaan maken van de nieuwe weg. (a). Voor ontlasting van de Waalsdorperweg is een tunnel mogelijk zonder verbinding tussen rijkswegen 4 en 44. Een versmalde Van Alkemadeaan betekent sluisverkeer in Benoordenhout. (f). Gevraagd wordt waarom meer ruimte op de Raamweg/Koningskade wordt verwacht, terwijl het geluid op deze weg zal toenemen. (h). Als meer verkeer Den Haag binnenkomt, komt er ook meer verkeer op het onderliggend wegennet. (f). Het afgraven van het Hubertusdijk acht reclamant niet acceptabel. Het bospark bij de Elze Maushuisaan vormt een ecologische verbindingzone. (e,e). Gevraagd wordt of in verband met concentraties van giftige stoffen bij een tunnelmond, bedoeld wordt dat de afstand tot de scholen voldoende is om geen schade daar te veroorzaken. (h). Reclamant is voorts van mening dat de informatievoorziening tekort schiet, vanwege het ontbreken van duidelijke tekeningen van de weg, aansluitingen en fietsvoorzieningen.

Tot slot wordt de gemeenteraad gevraagd te luisteren naar de reacties en terug te komen op het besluit: geen randweg, maar randstadmetro. (a). Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan Noordelijke Randweg Haagse Regio, gedeelte Den Haag Marlot/ Mariahoeve, wordt nog het volgende opgemerkt. Voor wellicht duizenden bewoners moet vanwege het geluid een hogere geluidsbelasting worden vastgesteld. Opgemerkt wordt dat het adres Offenberglean 1, 55 appartamenten bevat. De geluidswallen van 3 m zijn onvoldoende, geliet op de hoge gebouwen. Voorgesteld wordt over de gehele route een tunnel aan te leggen. Als dit niet mogelijk is, dan is uitstel geboden. Met een tunnel kan het verkeer vanuit Wassenaar richting Scheveningen, dat langs de wijk Marlot moet, worden voorkomen. Gevraagd wordt voor files door de verkeerslichten op de Bezuidenhoutseweg en Leidsestraatweg. Een tunnel voorkomt de barrière-werking voor flora, fauna en fietsers. In artikel 5, lid 11 van het bestemmingsplan is niets vermeld over het handhaven van de ongelijkvloerse fietsverbinding over de Leidsestraatweg. Voorts wordt opgemerkt dat voor Marlot gekozen is voor de in het kader van de MER verworpen variant 4 baans A hoog. Door het aanleggen van de weg evenwijdig aan de Utrechtsebaan een haakse "M" ontstaat. Het verkeer op de Utrechtsebaan uit bollenstreek en Rotterdam en van Wassenaar naar Voorburg is gering. Met meer ruimte op de Utrechtsebaan komt meer verkeer in Den Haag. (k).

DSO961137: mevrouw T. van Kroon-Heijn en de heer ir. R.D. van Kroon.

Dank wordt uitgesproken voor de toezending van de stukken en het telefonisch onderhoud met de projectleider. Reclamanten vinden het niet aanvaardbaar als in de variant korte tunnel het bospark met 10 meter wordt versmald, gezien de ecologische waarde ervan. De aansluiting met het Willem Royakdsplein blijft onduidelijk. Een korte tunnel met een zesbaans verkeersweg op korte afstand van de bebouwing tast de leefbaarheid door geluidhinder en milieuverontreiniging aan. Reclamanten wijzen op het antwoord van gemeentezijde dat het vrachtverkeer 's nachts zal toenemen om filevorming overdag te voorkomen. Niet duidelijk is voorts de omliding van het verkeer tijdens de bouw, de locatie voor opslag van materiaal en bouwketen. Het bospark en de binnenduinstrook aan de Elze Maushuisaan kunnen hiervoor niet worden gebruikt. (e). De luchtverontreiniging heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid, zoals blijkt uit een voorlopige studie van 5 juni j. heeft de voorkeur, waarbij het De lange tunnel zoals getekend in de Haagse Courant van 5 juni j. heeft de voorkeur, waarbij het bospark en het fraaie uitzicht blijven behouden en het verkeer op afstand blijft. Indien het tracé niet onder het kazerneterrein kan lopen dan zou zo veel mogelijk het oude tracé gevolgd moeten worden. Reclamanten menen dat zolang Defensie geen besluit heeft genomen omtrent de toekomst van de kazerneterreinen gewacht moet worden met welk plan dan ook. (e). Gewezen wordt op het broedseizoen dat loopt van 1 maart tot 1 september. (k). Tot slot worden medewerkers van het stadsdeel-kantoor Haagse Hout bedankt voor de medewerking bij het inzien van de plannen.

DSO961145: de heer J.S. van Wessem

Gevraagd wordt of het mogelijk is vanuit de tunnel onder het Hubertusdijk af te slaan naar Raamweg en/of Plasmanweg. Als dit niet het geval is, wordt gepleit voor het openhouden van de Waalsdorperweg tussen Van Alkemadeaan en Raamweg/Plasmanweg. Als dit wel het geval is dan acht reclamant het afsluiten van de Waalsdorperweg juist. Gevraagd wordt een gekwantificeerde uitwerking van de aanvaardbare verkeersaanpak op de Oostduinlaan tussen Waalsdorperweg en Carel van Bylandlaan. (f). Gesteld wordt dat de keuze voor het Hubertusdijk tussen veel schade en heel veel schade niet los gezien kan worden van een lange of korte tunnel. Gevraagd wordt voor een passende

financiering voor een lange tunnel en de slechts veel schade aanbrengende variant voor het Hubertusdun. (c.s.j).

DSO961140; Burgemeester en wethouders van Voorburg.

Het college wijst er op dat Gedeputeerde Staten inmiddels het bestemmingsplan Sijtwende in hoofdzaak hebben goedgekeurd. Voorburg stelt alle belang erbij te hebben om zo snel mogelijk met de aanleg van de weg in combinatie met de woningbouw te starten, zodat de mogelijkheid ontstaat dat de weg in Voorburg eerder aangelegd zal zijn dan in de andere gemeenten. Voorkomen moet worden dat slupverkeer ontstaat in Voorburg. (a). In dit kader wijst het college op de onduidelijkheid over de exacte ligging van de tunnel ter hoogte van de Frederikskazerne en het Hubertusdun. Een snelle besluitvorming wordt op prijs gesteld. Voorts wordt gevraagd het gestelde in het plan omtrent het bestemmingsplan Sijtwende te actualiseren. (c.d.i)

Naar aanleiding van de bovengenoemde zienswijzen merken wij het volgende op.

a. Algemeen

Gegeven de toenemende verkeersdruk op het wegennet van Den Haag in 2010 en de druk op Benoordenhout, Bezuidenhout en Mariahoeve en de bereikbaarheid van de werkgebieden, Den Haag Centrum en Scheveningen, achten wij het noodzakelijk een Noordelijke Randweg met voldoende capaciteit te realiseren, om onder andere het verbruiksklimaat in de genoemde woongebieden te kunnen waarborgen. Door het creëren van verkeersruwte verblijfsgebieden wordt het autoverkeer geconcentreerd op een beperkt aantal hoofdwegen, waar de Noordelijke Randweg een onderdeel van is. In Den Haag zullen bij realisatie van de Noordelijke Randweg de positieve effecten het meest duidelijk waar te nemen zijn op de parallelle routes (Hofzichtlaan, Laan van Nieuw-Oost Indie, Van Alkemade- en Waalsdorperweg). Op deze wegen treedt een daling op van de verkeersintensiteit, hetgeen gunstige gevolgen heeft voor de leefbaarheid en de ontwikkeling van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in en om Mariahoeve, Bezuidenhout en Benoordenhout. Op de Van Alkemade- laan tussen de Benoordenhoutseweg en de Waalsdorperweg ontstaat ruimte voor voorzieningen voor het openbaar vervoer (busstroken).

Mer

Tijdens de fase van de projectnota MER zijn diverse varianten bestudeerd voor de aanleg van de Noordelijke Randweg. Met betrekking tot het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) stellen wij dat uit de verkeersanalyses blijkt dat MMA in principe beschouwd kan worden als een geldig alternatief in die zin dat het een oplossing biedt voor de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in het studiegebied. Een verbetering van de leefbaarheid (zowel natuurlijk als woon- en leefmilieu) kan alleen worden bereikt door het treffen van zeer ingrijpende sturende en dwingende maatregelen in de automobieliteit en het aanbieden van extreem veel infrastructuur voor het openbaar vervoer. Een aantal onderdelen uit het maatregelenpakket is (nog) niet vertaald in vastgesteld beleid. Deze maatregelen zullen naar verwachting financieel niet haalbaar zijn en veel weerstand ontmoeten, zowel op landelijk als lokaal niveau. De initiatiefnemers, waaronder de gemeente Den Haag hebben geconcludeerd dat het Meest Milieuvriendelijke Alternatief alleen beschouwd kan worden als een erkenning van mogelijkheden voor mobiliteitsbepalende maatregelen maar niet als een reële oplossing voor de bereikbaarheid - en leefbaarheidsproblemen zoals die zich voordoen in het studiegebied van de Noordelijke Randweg.

Ook is een zogenaamd openbaar vervoer maximalisatie alternatief onderzocht. De conclusie uit het MER is dat dit alternatief goed scoort ten aanzien van de leefbaarheid, maar geen oplossing biedt voor de bereikbaarheid en voorts hoge kosten met zich meebrengt. 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. Uiteindelijk is gezamenlijk gekozen voor de variant Deels Verdiepte Stadsrandweg, waarbij extra investeringen door het rijk zijn gedaan om een aantal knelpunten langs het tracé op te lossen. De aanleg van de Noordelijke Randweg over de gehele lengte vanaf de A4 tot aan het Hubertusviaduct in een tunnel is met name vanuit financieel oogpunt, daarbij niet realistisch, net zo min als er gedacht is aan het verlengen van de tunnel tot voorbij Madurodam. De capaciteit van de Prof. Teldersweg is voldoende om de verwachte vervoersstromen te kunnen verwerken. Ook voor het gedeelte Mariahoeve/Marlot wordt door het rijk niet uitgegaan van de aanleg van een tunnel.

Randstad model

Om inzicht te krijgen in de verkeersontwikkeling in het jaar 2010 in het invloedgebied van de Noordelijke Randweg is gebruik gemaakt van een verkeerskundig rekenmodel: het Randstadmodel. Randstadmodel simuleert de intensiteit van het verkeer in het avondspitsuur op een gemiddelde

raadsvoorstellen 1997

werkdag. Het model wordt "gevoed" met infrastructuurnetwerken (auto, openbaar vervoer en fiets) zoals die voor het jaar 2010 worden verwacht en het aantal inwoners en arbeidsplaatsen op grond van gegevens van het Centraal Planbureau, inclusief de Vinex-locaties. In de periode 1995-2005 is Leido, Wateringen en Ypenburg). Met de aanleg van de kustlocatie is geen rekening gehouden. Verder wordt ook rekening gehouden met invoergegevens over: autobezit/gebruik; verdubbeling parkeerplaatsen t.o.v. 1986; uitbreiding betaald parkeren; locatiebeleid; prijsbeleid openbaar vervoer; afrekening reiskostenforfait; verhoging brandstofprijzen.

Verkeersintensiteit en verkeersveiligheid

Bij de aanleg van een tunnel onder het terrein van de Frederikskazerne gaat veel verkeer van het onderliggend wegennet naar de nieuwe randweg. De conclusie uit de projectnota/MER was dan ook dat de aanleg van de Noordelijke Randweg niet of nauwelijks bijdraagt aan de toename van het aantal voertuigkilometers in het studiegebied boven de trendmatige groei die verwacht wordt voor de periode tot 2010. Het aanleggen van de tunnel onder het terrein van de Frederikskazerne levert voor het jaar 2010 niet méér verkeer op voor de Prof. Teldersweg dan wanneer er géén nieuwe infrastructuur zou worden aangelegd. Dat de geluidshinder en de luchtverontreiniging hier zal toenemen door de aanleg van de Noordelijke Randweg is dan ook niet juist. Het verkeer rijdt dan meer buitenom via de Noordelijke Randweg waar voldoende capaciteit geboden wordt en waar het verkeer kan doorstromen (o.a. vanwege de snelheid van 70 km/uur). Zo handhaaft de gemeente, in tegenstelling tot het verzoek van de heer H.C. Scheffer, de capaciteit van het autoverkeer op de Van Alkemade- laan gelegen tussen de Frederik- en Alexanderkazerne en zullen de busbanen op de Van Alkemade- laan worden gerealiseerd op het gedeelte tussen het Willem Witsenplein en de Waalsdorperweg. Op het gedeelte van de Van Alkemade- laan tussen de Waalsdorperweg en de Stevinstraat komen geen busbanen. De bus krijgt bij de verkeerslichten wel een voorstart zodat vóór het autoverkeer uit richting Scheveningen gereden kan worden. Het gaat hier overigens alleen om buslijn 23. Vanaf de Noordelijke Randweg is de Benoordenhoutseweg de 'inrikker' voor het verkeer naar het centrum van Den Haag en niet de Bezuidenhoutseweg. Verkeer richting Benoordenhout, Archipelbuurt en Scheveningen zal buitenom via de Landscheidingsweg en de tunnel onder de Frederikskazerne gaan rijden. De toename van het verkeer op de Benoordenhoutseweg is echter gering omdat veel verkeer uit Wassenaar dan via de Noordelijke Randweg naar de A4 gaat rijden voor de Rijksweg Delft/ Zoetermeer/Rotterdam. Vrachtwagenverkeer vanuit de Bollenstreek/Wassenaar zal eveneens ter hoogte van de Bijhorst (Rijksweg) linksaf de Noordelijke Randweg opgaan en de route vervolgen via de A4 en de Verlengde Lozerlaan naar het Westland. Alleen vrachtwagenverkeer van en naar alleen vrachtwagenverkeer van en naar Scheveningen-Haven zal gebruik blijven maken van het wegennet in Den Haag waar- onder de Sportlaan en de tunnel onder de Frederikskazerne en de Prof. Teldersweg.

Nogmaals stellen wij nadrukkelijk dat uit de berekeningen die in het kader van de projectnota MER zijn uitgevoerd blijkt dat door de aanleg van de Noordelijke Randweg de verkeersveiligheid in het totale studiegebied niet toeneemt. Bij de aansluiting van de Noordelijke Randweg, op bestaand wegennet kan op en rond de nieuwe infrastructuur de onveiligheid enigszins toenemen. In de woongebieden in Voorburg, Leidschendam en Den Haag - die flink ontlast worden van doorgaand autoverkeer - neemt de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid echter aanmerkelijk toe.

Utrechtsebaan

Naast de aanleg van de Noordelijke Randweg blijft de Utrechtsebaan belangrijk voor de bereikbaarheid van de werkgelegenheidslocaties, zoals het Beatrixkwartier, het Bankgebied/Nieuw Centrum, delen van Benoordenhout en Archipel/Willemspark, vanaf het rijkswegennet. Ook de route Binckhorstlaan-Lekstraat-Rijnstraat-Koningskade/Raamweg vervult thans een belangrijke hoofddoelstellingsfunctie. Bij het eventueel rechtstreeks aansluiten van het Mercuriustracé op de Utrechtsebaan gaat verkeer vanaf de Mercuriusweg rechtstreeks naar de Binckhorstlaan en verder via de Lekstraat - Rijnstraat (CS) - Koningskade rijden. Deze route staat nu reeds onder druk en belast de omgeving van het Centraal Station te veel. Om een betere verkeersafwikkeling op dit tracé te krijgen en ter ontlastening van de binnenstad heeft uw raad ingestemd met de aanleg van de tunnel Rijnstraat/Koningskade. Nog meer verkeer vanaf de Utrechtsebaan via deze route leiden stuit op capaciteitsproblemen. Wij zijn daarom van mening dat de functie en de capaciteit van het deel van de Utrechtsebaan, tussen de Bezuidenhoutseweg en de Zuid-Hollandlaan, niet ter discussie kan worden gesteld. Wel zal de Utrechtsebaan niet meer de enige belangrijke toevvoer voor het verkeer vanaf het rijkswegennet naar Scheveningen zijn. Met name het verkeer uit de richting Amsterdam op de A4 zal gebruik gaan maken van de Noordelijke Randweg.

Overleg bewoners

Wij willen hier nogmaals stellen dat er zowel met de omwonenden o.a. van de Waalsdorperweg, Van

14

raadsvoorstellen 1997

Voorschotenlaan, Elise Maushaan en het wijkbraad Benoordenhout in de eerste helft van 1997 overleg gevoerd zal worden over alle zaken die spelen rond de aanleg van de Noordelijke Randweg in het Benoordenhout. Na deze algemene overlegronde lijkt het ons raadzaam dat een aantal ambtenaren regulier overleg voert met een aantal vertegenwoordigers van de omwonenden zowel voor als tijdens de aanleg.

Overig

Naar aanleiding van de opmerking van college van B en W van Wassenaar, merken wij op dat in samenwerking met Rijkswaterstaat, de gemeenten Wassenaar en Leidschendam bestemmingsplannen zijn opgesteld. De gemeente Voorburg heeft het bestemmingsplan Sijfwindse opgesteld dat inmiddels door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk is goedgekeurd. Het plan van Voorburg dient nog aangepast te worden. Gelet hierop en de stand van de bestemmingsplannen van de andere gemeenten, is de vrees dat het gedeelte van de Noordelijke Randweg in Voorburg eerder gereed zal zijn dan de overige delen, naar onze mening ongegrond. Wij zijn met de gemeente Wassenaar van mening dat met de aanleg van de A11-West een belangrijke vervangende route wordt gecreëerd voor het traject N44 en de binnenroute door de gemeente Wassenaar voor het verkeer van/naar de A4 vanuit Katwijk. Noordwijk en de Bollenstreek. Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen ra 297, ra 328, ra 347/387, ra 353, ra 363, ra 365, ra 366, ra 368 en DSO961140, voorzover betrekking hebbend op de bovengenoemde aspecten ongegrond.

b. Algemeen bestemmingsplan

Tracébesluit

Wat betreft de opmerking omtrent het tracébesluit merken wij op dat het formeel juridisch juist is dat het tracébesluit van de minister niet het besluit is waardoor de aanleg van de weg mogelijk wordt gemaakt. Hiervoor is een bestemmingsplan nodig, waarin ook de motivatie voor de aanleg van de weg is verwoord. In dit bestemmingsplan is de reden voor de aanleg en de daarbij behorende belangenafweging weergegeven.

Bestemming Hubertuspark

Een dubbelbestemming, zoals 'Duinpark/Verkeersdoeleinden in artikel 15 is gebruikelijk in bestemmingsplannen en niet in strijd met de wet. In dit artikel is anders dan reclamant meent de eindsituatie voldoende aangegeven. Bovengronds hebben de gronden de functie van duinpark, met uitzondering van de tunnelmonden, en ondergronds is een tunnel met een maximale breedte van 25m toegestaan. Voorts is bepaald dat de tunnel zodanig aangelegd dient te worden dat het gebied zijn natuur- en landschappelijke waarden na de werkzaamheden voor de tunnel wederom kan verkrijgen. Hiermee is de onderlinge afstemming in de dubbelbestemming voldoende bepaald. Omdat de exacte ligging van de tunnel onder het Hubertuspark nog niet bekend is, is de ligging van de tunnel niet op de plankkaart aangegeven, maar is op een gedeelte van het Hubertuspark de dubbelbestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden gelegd. De exacte ligging van de tunnel is planologisch gezien niet van groot belang, omdat de tunnel, met uitzondering van de tunnelmonden, ondergronds ligt. Zoals wij in het kader van het vooroverleg hebben opgemerkt, achten wij de keuze tussen graven of doorpersen een zaak van uitvoering. Welke techniek ook gekozen zal worden, planologisch gezien zal er altijd sprake zijn van een dubbelgebruik. Na aanleg van de tunnel zullen in het geval van graven, de gronden wederom ingeficht en gebruikt worden voor duinpark. Er zal enige tijd overheen gaan, voordat weer sprake zal zijn van een duinpark ter plaatse van het afgegraven gedeelte.

Globale bestemming Van Alkemadeleer-gemeentegrens

Naar aanleiding van het gestelde dat in het bestemmingsplan gekozen moet worden voor één variant voor het gedeelte Van Alkemadeleer - gemeentegrens, merken wij op dat op dit moment nog onzekerheid bestaat omtrent de mogelijkheid van financiering van de zogenaamde lange tunnel. Dit betekent ook dat nog niet duidelijk is welk deel van de gronden van de kleine Alexanderkazerne nodig zal zijn voor de aanleg van de Noordelijke Randweg. Daarom stellen wij voor een globale uit te werken bestemming, zoals bedoeld in artikel 11 WRO, op te nemen voor de gronden die in het ontwerp de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden' en 'Defensiedoeleinden IV' hebben en voor een deel van de gronden met de bestemming 'Bospark', waar de zogenaamde doorsteek mogelijk is. De op te nemen uitwerkingregels komen overeen met de bepalingen uit de artikelen die in het ontwerp betrekking hebben op de genoemde bestemmingen, dus de beide varianten - korte en lange tunnel - worden opgenomen. Toegevoegd wordt voorts de maximale hoogte van 3 m van een geluidsschermbel. Voor de totstandkoming van het uitwerkingsplan zijn de gebruikelijke regels opgenomen, dat wil zeggen ter visie legging van het concept uitwerkingsplan met de mogelijkheid van het indienen van bedenkingen, behandeling van het plan en eventuele bedenkingen in de raadscommissie, waarna wij het plan vaststellen. Vervolgens zal het plan ter goedkeuring aan gedeputeerde staten worden aangeboden. Mochten er al twijfels zijn geweest of de wijze van bestemmen in overeen-

stemming was met de wettelijke bepalingen, dan zijn deze naar onze mening met een globale uit te werken bestemming weggenomen.

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen ra 330, ra 351, ra 353 en ra 366, voorzover betrekking hebbend op bovengenoemde aspecten, ongegrond.

c. Hubertuspark/tunnel

De tunnel zal vanaf het terrein van de Frederikkazerne (gelegen achter de percelen van de Van Voorschotenlaan) onder het park doorlopen en aansluiten op het huidige Hubertusviaduct. Daarom heeft een groot deel van het park géén dubbelbestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden. Het exacte tracé kan in dit stadium nog niet bepaald worden, omdat er nog géén bestaatskening van de tunnel gemaakt kan worden. Bij de afweging tussen de twee uitvoeringstechnieken graven of doorpersen 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. Het duinkarakter van het Hubertuspark zal te allen tijde behouden blijven. Met betrekking tot de te kiezen tunneltechniek geeft de rapportage "Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag: Afweging voor ondergrondse alternatieven" aan welke technieken voor de tunnel beschikbaar zijn en maakt een afweging tussen de verschillende alternatieven, zowel qua buitentechiek, veiligheid, effecten op het Hubertuspark, effecten op het bospark, bouw hinder, bouw risico's als wat kosten betreft. Het hoofdrapport van Berenschot Osborne (d.d. 10 mei 1996) is u in juni reeds toegestuurd.

Uit de rapportage bleek met betrekking tot het Hubertuspark:

- een tunnel volgens de traditionele uitvoering (graven) is technisch uitvoerbaar, maar er moeten aanzienlijke delen van het duin/park afgegraven worden.
- Er is namelijk een zeer diepe sleuf nodig.
- het gebruik van de zogenaamde doorperstechniek geeft de minste bouw hinder voor de omwonenden van het Hubertuspark, heeft minder bouw risico's dan het hanteren van de boor-techniek en heeft slechts een kleine bouwput nodig op de Frederikkazerne/Hubertusduin. Daarnaast is de doorperstechniek de "vriendelijkste" keuze voor het behoud van het Hubertuspark.

In aanvulling op de genoemde rapportage "Noordelijke Randweg, gedeelte Den Haag: Afweging van ondergrondse alternatieven" is conform de toezegging van de voorzitter aan de leden van de commissie voor Verkeer en vervoer, Binnenstad en Monumenten (liefst 4 juni 1996) verder onderzoek gedaan naar de doorperstechniek. Nader grondonderzoek, uitgevoerd door Grondmechanica Delft, ter plaatse van het Hubertusduin leverde het volgende op:

- de topiaag bestaat uit losgepakt tot vastgepakt fijn zand;
- t.p.v. het hoogst gelegen sondeerpunt (NAP + 18,45 meter) wordt een stijve veel laag in de grond aangetroffen;
- onder NAP tot het diepst verkende niveau wordt zeer vastgepakt zand aangetroffen;
- de grondwaterstand varieert tussen circa NAP + 0,5 meter en NAP - 0,5 meter.

Verder is de gemiddelde korrelgrootte en de steilheid van het zand bepaald, waaruit geconcludeerd kan worden dat het om fijn zand gaat met een uniforme korrelverdeling. Met behulp van de resultaten van het grondonderzoek zijn de grondparameters bepaald voor de dakconstructie en de beschoude sleuven. De stabiliteit van het talud is geanalyseerd en de vloerconstructie ligt, volgens het vigerend ontwerp, op circa 1 meter boven NAP. Daardoor is het waarschijnlijk mogelijk om de wegfundering zonder aanvullende maatregelen of met een beperkte bemaling uit te voeren. Van loopzand is bij een doorperstechniek onder het Hubertusduin géén sprake, omdat boven de grondwaterstand wordt gewerkt.

Naar aanleiding van de opmerking van de heer Gieskes omtrent de afhankelijkheid van de beplanting van het grondwater, merken wij het volgende op. Bij de hydrologische situatie in het Hubertuspark moeten twee zaken worden onderscheiden: het grondwater en het hangwater (freatisch pakket). Ten opzichte van de beplanting zit het grondwater zeer diep, de beplanting kan hier met haar wortels niet bij. De beplanting is dus niet afhankelijk van dit grondwater hetgeen in het rapport van Witteveen + Bos ook is beschreven. Effecten op de grondwaterstand, hetgeen van belang is voor met name de vaak oude boombeplanting in de omgeving van het Hubertuspark, kunnen met technische maatregelen voorkomen worden. In het bestemmingsplan is met name op dit aspect ingegaan omdat t.a.v. het freatisch pakket geen effecten op de beplanting in het Hubertuspark plaats zullen vinden. De stelling in het bestemmingsplan dat veranderingen in de grondwaterstand geen effecten op de beplanting in het Hubertuspark hebben omdat deze niet afhankelijk is van dit grondwater, is dus juist. Waar de heer Gieskes het over heeft zijn de volgens hem optredende effecten in het freatisch pakket, dus in het hangwater, als gevolg van de ingreep. Het onderste deel van dit pakket wordt gevoerd door enerzijds de capillaire werking vanuit het grondwater en anderzijds door neerslag. Het bovenste en tevens

grootste deel wordt echter alleen gevoerd door neerslag. Het is dit deel waar de beplanting van afhankelijk is. Zolang er een grondmassa aanwezig is, is ook dit hangwater aanwezig. Dit hangwater verplaatst zich hoofdzakelijk in verticale richting, dus richting grondwater. Dit in tegenstelling tot het grondwater dat zich hoofdzakelijk in horizontale richting verplaatst. Afgraven en plaatsing van damwanden zal dan ook nauwelijks enig effect op het freatisch pakket in de rest van het gebied hebben. Zodra de tunnel is afgedekt ontstaat in de afdeklaag weer een nieuw freatisch pakket zodat ook hier weer de beplanting hersteld kan worden. De stelling van dhr. Gieskes dat door afgraven boven het grondwater dus een onherstelbare verandering in de gelaagdheid van freatisch pakket optreedt is derhalve onjuist.

Naast het grondonderzoek is verder gewerkt aan het ontwerp van een doorpeertunnel onder het Hubertusduin. Het tracé is verder verkend, waarbij de beginpunten op de Frederikkazerne en de aansluiting op het huidige Hubertusviaduct vastliggen. Daartussen zal de tunnel worden geperst met een minimale horizontale boogstraal van 450 meter. Het lengteprofiel is verder bepaald, waarbij duidelijk is geworden dat het gedeelte van de tunnel dat doorgeperst kan worden circa 220 meter bedraagt. Verder is de specifieke werkwijze bepaald voor deze doorpeertunnel onder het Hubertusduin, naar aanleiding van de toepassing van de doorpeertechniek die thans gehanteerd wordt bij het project onder het vliegveld Zaventem bij Brussel. Het hanteren van de doorpeertechniek voor het Hubertuspark is technisch mogelijk, maar leidt tot substantiële meerkosten. Overleg met het rijk biedt thans nog geen uitzicht op financiële dekking. Een voorstel inzake de uiteindelijke keuze tussen graven of doorpersen, zullen wij - na onder andere nader onderzoek door het Centrum Ondergronds Bouwen - aan u ter besluitvorming voorleggen in de loop van 1997. In een rapport van Ingenieursburo ir. V.L. Molenaar bv. en Tunnel Engineering Consultants van 18 november 1996, dat als bijlage is opgenomen, wordt hier nader op ingegaan. Het Hubertuspark zal - ook na aanleg van de tunnel - zijn recreatieve (groene) functie behouden, zowel voor bewoners van Benoordenhout als voor de Archipelwijk. Onder rubriek "Overig" gaan wij uitgebreid in op het groencompensatieplan, dat wordt opgesteld in het kader van de aanstaande die de aanleg van de weg betekent voor langs het tracé voorkomende natuurwaarden.

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen ra 297, ra 320, ra 323, ra 330, ra 331, ra 349, ra 353, ra 363, ra 368, DSO961140 en DSO961145, voorzover betrekking hebbend op de bovengenoemde aspecten, ongegrond.

d. Tunnel Frederikkazerne

In de jaren 1988-1992 zijn talloze studies uitgevoerd om te bezien wat het beste alternatief zou zijn voor de vermalde Waalsdorperweg. Alternatieve tracés tussen de Frederikkazerne en Klein Zwitserland zijn daarbij ook bestudeerd. Op 24 maart 1994 heeft de gemeenteraad uiteindelijk besloten tot de aanleg van een tunnel onder het terrein van de Frederikkazerne. Het belangrijke bezwaar betreft het feit dat voor de omwonenden niet duidelijk is waar en hoe de tunnel op het terrein van de Frederikkazerne zal worden gebouwd. Bij de definitieve bepaling van de ligging van de tunnel zal rekening worden gehouden met de wens om de tunnel niet direct tegen de tuinen van de Waalsdorperweg en de Van Voorschotenlaan aan te bouwen. Een afstand van 10 meter van de tuinen zal niet overal haalbaar zijn omdat dan teveel gebouwen op de Frederikkazerne verworven en gesloopt moeten worden. Uitgangspunt van de gemeente blijft wel de tunnel op het terrein van Defensie te situeren en ervoor te zorgen dat de afstand tot de tuinen zo groot mogelijk blijft/wordt. In overleg met de bewoners zal afgesproken worden hoe de erfafscheiding geregeld gaat worden.

Zoals reeds in een eerder stadium is aangegeven is het de bedoeling van de gemeente om bij de aanleg van de tunnel de voetpadenstructuur in en rond het Hubertuspark (waaronder ook het voetpad achter de Van Voorschotenlaan) zoveel mogelijk te handhaven cq te herstellen. Dit geldt ook voor de nog aanwezige brandgang. Met betrekking tot zaken als trillingen, verzakkingen, scheuren etc. herhalen wij hier de passages uit het ontwerp-bestemmingsplan. 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 dam-wanden 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. Met de bewoners van de aan-grenzende panden zal voortdurend 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 opname rapporten 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

raadsvoorstellen 1997

17

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

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen genoemd in ra 323, ra 330, ra 350, ra 352, ra 353 en ra 363, voorzover betrekking hebbend op de bovengenoemde aspecten, ongegrond.

e. Gedeelte Van Alkemadeaan-gemeentegrens

In het Ontwerp Bestemmingsplan is - op basis van het rapport van Berenschot Osborne - reeds een keus gemaakt om alleen nog uit te gaan van de korte of lange tunnel. Het tracé loopt niet meer dwars door het bospark of de bebouwing van de Alexanderkazerne/Kleine Alexanderkazerne, maar volgt meer het bestaande tracé van de Oude Waalsdorperweg. In het Beleidsprogramma 1994-1998 hebben wij vastgelegd, dat het terrein van de Alexanderkazerne, zo mogelijk, als woningbouwlocatie wordt ontwikkeld. In overleg met Defensie is deze mogelijkheid in het bestemmingsplan vastgelegd middels een wijzigingsbevoegdheid. Om de toekomstige woningbouwlocatie goed in te kunnen passen (zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch als milieutechnisch) is het wenselijk de tunnel te verlengen tot voorbij de kruising met TNO. Daarmee kunnen ook de nadelige effecten op het ecologische belangrijke bospark (tussen de Oude Waalsdorperweg en de Waalsdorperweg) minimaal gehouden worden. Gepoogd zal worden de bestaande stenen muur te handhaven.

De aantasting van het bospark bij de lange tunnel is gering, terwijl bij een korte tunnel ruimte van het bospark nodig is ter hoogte van de aansluiting bij de Van Alkemadeaan in verband met de benodigde op- en afritten. In de situatie van de lange tunnel kunnen de in- en uitvoegstroken op maaiveld op de tunnel worden gesitueerd, waardoor de benodigde ruimte voor de tunnel en de maaiveldoplossing aanzienlijk kleiner is. Het verlengen van de tunnel heeft aanzienlijk positieve gevolgen voor onder meer de geluidsbelasting op de woningen aan de Waalsdorperweg (tussen de Van Alkemadeaan en de Theo Mann Bouwmeesterlaan). Het verlengen van de tunnel met circa 500 meter vergt echter wel een extra investering van circa 30 miljoen. Thans zijn wij in overleg met het rijk hoe deze additionele kosten voor deze waardevolle oplossing gedekt kunnen worden. Aangezien er - tijdens de vaststelling van het bestemmingsplan - nog géén definitieve keus gemaakt kan worden tussen de korte of de lange tunnel worden beide mogelijkheden opgenomen door middel van de globale uit te werken bestemming. De plaats van de "doorsteek" door het bospark is bepaald door de aansluiting met TNO en de mogelijke ontsluiting van de woningbouwlocatie op de Alexanderkazerne. Via een "volledige" kruising met de Noordelijke Randweg vindt aansluiting plaats bij de wijk Duinzigt. De "doorsteek" kan dan ook gebruikt worden door het verkeer van en naar de wijk Duinzigt, dat in de huidige situatie via de Waalsdorperweg rijdt. De doorsteek ter hoogte van de Van der Aastraat is dan niet meer noodzakelijk.

Sluipverkeer via de "doorsteek" is niet te verwachten, omdat het doorgaande verkeer vanaf de Land-scheidingsweg rechtstreeks de tunnel in kan rijden en er voor het verkeer op maaiveld voldoende ruimte en capaciteit in de verkeerslichtenregeling is om naar Benoordenhout/ Scheveningen te rijden. De "doorsteek" kan ook een belangrijke functie vervullen tijdens de aanleg van de (lange) tunnel. De bouwrijd kan aanzienlijk beperkt worden als er géén verkeer via de Oude Waalsdorperweg behoort te rijden. Ten aanzien van het bezwaar dat deze mogelijke tijdelijke situatie niet in het ontwerp bestemmingsplan is genoemd, merken wij op dat tijdelijke maatregelen in de regel niet in bestemmingsplannen worden genoemd. Dit verkeer omleiden via de Benoordenhoutseweg-Willem Witsen-plein-Van Alkemadeaan is niet haalbaar, vanwege de huidige intensiteiten op die route. "Tijdelijk" het verkeer via de voormalige spoorbaan laten rijden, heeft enorme financiële en milieutechnische gevolgen (waterwingsgebied!). Bovendien zal hier een recreatief fietspad worden aan-gelegd.

Over de uitvoering en de tijdelijke maatregelen zal in de vervolgfase, als meer duidelijkheid geboden kan worden, overleg worden gepleegd met omwonenden/belanghebbenden. Het moge duidelijk zijn dat er slechts sprake kan zijn van één plek voor de "doorsteek". Het kan nooit zo zijn dat de locatie van een "tijdelijke doorsteek" een andere is dan die van de "definitieve doorsteek".

Bij de definitieve uitwerking wordt rekening gehouden met de aansluiting van TNO, en daarmee met de bereikbaarheid van het parkeerterrein in de weekenden ten behoeve van duinbezoekers. Ook zullen alle fiets- en voetverbindingen, die in het kader van de herinrichting van Meijndel worden aangelegd, worden aangesloten op de huidige voorzieningen. In het bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden. De "doorsteek" alleen opnemen in de wijzigingsbevoegdheid voor de Alexanderkazerne is gezien het hiervoor gestelde niet logisch.

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen genoemd in DSO961059, ra 320, ra 323, ra 343, ra 348, ra 351, ra 352, ra 353, ra 355, ra 363, ra 367, ra 368, DSO961137, DSO961145 en DSO961140, voor zover betrekking hebbend op de bovengenoemde aspecten, ongegrond.

18

raadsvoorstellen 1997

f. Aansluiting op bestaand wegennet

De aanleg van de Noordelijke Randweg heeft positieve gevolgen voor de wegen in en om Benoordenhout. Ter hoogte van de Van Alkemadeaan kan verkeer, komende vanaf de Landscheidingsweg, zowel rechtsaf richting Scheveningen, recht door de tunnel in als linksaf naar het Benoordenhout. Ter hoogte van het Hubertusviaduct kan het verkeer uit de Kazernetunnel of recht door het Hubertusviaduct/Teldstracé op of rechts uitvoegen richting Raamweg en Plesmanweg. Ook kan men vanaf de Raamweg en vanaf de Plesmanweg en vanaf het Teldstracé de Kazernetunnel bereiken voor de richting Wassenaar. 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 (Wassenaarsweg, Oostduinlaan, Carel van Bylandtlaan, Ruychroeklaan, Waalsdorperweg) zal er een 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 sluiten door Benoordenhout zoals:

- versmalling van de Van Alkemadeaan (ten zuiden van de Waalsdorperweg) tot 1 + 1 rijstroken en de aanleg van een busbaan,
- het instellen van éénrichtingsverkeer op de Waalsdorperweg vanaf het Hubertusviaduct tot aan de Van Berwaerdsdijk,
- nieuwe verkeerscirculatie in de straten rondom 't Hoenstraat.

De bewoners van de 't Hoenstraat geven aan dat zij thans reeds overlast hebben van het sluitverkeer door hun straat. Dit brengt geluid- en stankoverlast met zich mee en geeft een onveilige situatie in de straat voor de spelende kinderen. In overleg met de bewoners en op basis van de gegevens die de gemeente heeft verkregen uit tellingen wordt gekozen om het instellen van een eenrichtingsverkeer reeds ingevoerd kan worden. Het is overigens niet zo dat alleen het verkeer naar de tunnel met verkeerslichten geregeld gaat worden; dit geldt voor al het verkeer dat vanaf de Landscheidingsweg komt en naar Scheveningen of Benoordenhout gaat. Omdat veel verkeer vanaf de Landscheidingsweg de tunnel in zal gaan en er géén doorgaand verkeer via de Waalsdorperweg richting Plesmanweg/Raamweg meer mogelijk is, heeft het kruispunt Van Alkemadeaan-Waalsdorperweg voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Scheveningen Bad te verwerken. Op de Waalsdorperweg wordt echter géén drempel aangelegd aangezien de Waalsdorperweg en een wijkontsluitingsfunctie heeft (o.a. verkeer naar de Frederikskazerne/Bronovoziekenhuis) en er bussen via deze weg rijden. Omdat het kruispunt Waalsdorperweg - Van Alkemadeaan op maaiveld voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken is het niet nodig om een weg achter de Alexanderkazerne aan te leggen en ook een rotonde t.h.v. TNO is niet nodig.

Het toeristische verkeer naar Scheveningen wordt gedoseerd op de kruising Waalsdorperweg - Van Alkemadeaan omdat zo-wel verkeer van de Landscheidingsweg rechtsaf moet worden gestuurd, als verkeer op de Van Alkemadeaan recht door moet worden gestuurd. Op de Van Alkemadeaan (tussen Willem Witsen-plein en Waalsdorperweg) is slechts één rijstrook per richting voor het autoverkeer beschikbaar. De andere twee rijbanen zijn geschikt gemaakt als busbanen. 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 verduubelde opstelcapaciteit van de Landscheidingsweg gebruikt worden om het verkeer naar Scheveningen op te stellen en wordt het kruispunt Waalsdorperweg/Van Alkemadeaan gebruikt als doseerpunt. De aanleg van de tunnel ontlast de Waalsdorperweg; de tunnel is echter wel een wezenlijk onderdeel van de gehele Noordelijke Randweg inclusief de verbinding tussen de rijkswegen 4 en 44. Dit laatste gedeelte is als Verlengde Landscheidingsweg ruim 80 jaar onderwerp van discussie geweest en de besluitvorming in het kader van de projectnota MER en het Tracébesluit in 1994 juist door de Tweede Kamer gehonoreerd als onderdeel van de Noordelijke Randweg.

Geliet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen ra 323, ra 328, DSO961092, ra 353, ra 368 en DSO961145, voorzover betrekking hebbend op de bovengenoemde aspecten, ongegrond.

h. Geluid en andere milieuspecten

Geluid

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 wegverkeerslawaai 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. Deze gemeenschappelijke regeling is per 1 maart 1996 omgezet in een delegatiebesluit, omdat artikel 107 van de nieuwe Provinciewet de mogelijkheid van delegatie van provinciale medebewindsbevoegdheden biedt. Op grond van dit delegatiebesluit zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het verlenen van ontheffing van de voorkaarsgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. De uitwerking van de twee varianten in het akoestisch rapport geeft aan dat in beide gevallen behalve het gebruik van geluidssarm asfalt aanvullende maatregelen in de vorm van een geluidsscherm of geluidswal ter hoogte van de Cees Laseurilaan noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting op de woningen langs dit gedeelte van de Noordelijke Randweg niet toeneemt. Aangezien de afscherming direct langs de weg zal worden aangelegd om een zo groot mogelijk effect te bereiken heeft de sloop of handhaving van de bebouwing van de kleine Alexanderkazerne hierop geen invloed. De Wet geluidhinder bepaalt dat sprake is van een reconstructie als de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB(A) of meer. Het akoestisch onderzoek toont aan dat hiervan sprake is indien geen maatregelen door de weganelegger zouden worden getroffen.

Door maatregelen, zoals geluidssarm asfalt en de plaatsing van schermen en/of geluidswallen is het niet mogelijk om het geluidsniveau te beperken tot onder de 50 dB(A), maar wordt wel bereikt dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Naar aanleiding van de opmerking dat een geluidbelasting van 57 dB(A) hoog is, merken we op dat dit geluidsniveau niet ongebruikelijk is in de stad. De maximale waarden liggen aanzienlijk hoger; afhankelijk van de situatie kunnen deze 65-70 dB(A) bedragen. De vormgeving van de wal of scherm zal afgestemd zijn op de situatie in het Benoordenhout, dat wil zeggen dat rekening zal worden gehouden met het aangrenzende bospark. Wat betreft het laten meten van de geluidbelasting na de ingebruikname van de weg, merken we op dat bij meting in het veld alle geluiden geregistreerd worden. Daarom is ook wettelijk bepaald dat bij meting en berekening, de uitkomsten van de berekening bepalend zijn. Wat betreft de vraag van mevrouw Jong-Boon hoe het mogelijk is dat er meer ruimte op de Raamweg zal ontstaan, terwijl de geluidsbelasting toeneemt, merken wij op dat door aanleg van de Noordelijke Randweg de route Zuid-Hollandaan-Koningskade-Raamweg ontlast zal worden. Daardoor komt er meer ruimte vrij voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Het verkeer op de Raamweg tussen de Laan van Copes Van Cattenburgh en de Waalsdorperweg krijgt wel meer verkeer te verwerken, omdat het voor het autoverkeer naar de Archipelbuurt e.o. veel sneller is om via de Noordelijke Randweg "buitenom" te rijden. Een van de reclamanten voert aan dat de geluidsbelasting op de woningen op de kop van de Koninginnegracht boven het redelijke toelaatbare ligt. Voor de kop van de Koninginnegracht geldt dat bij de huidige geluidsbelasting een sanerings situatie bestaat. In verband met prioriteiten in uitvoering en financiering van saneringen per januari 1997 wordt voorrang gegeven aan het aanpakken van woningen met een geluidsbelasting van 70 dB(A) of meer, uitvoering volgens de zogenaamde A-lijst. Na uitvoering van deze A-lijst zal naar verwachting worden aangevangen met de groep woningen in de klasse 65 - 70 dB(A), een en ander afhankelijk van het beschikbaar komen van rijksmiddelen.

De woningen aan de Koninginnegracht vallen onder de laatste genoemde klasse. Dat het Hubertusviaduct/Raamweg niet in het MER zijn onderzocht, omdat hier geen maatregelen mogelijk zouden zijn, is onjuist. De Raamweg is betrokken bij het geluidonderzoek in het kader van het MER. Voor de woningen op de kop van de Koninginnegracht zal er ook zonder maatregelen geen sprake zijn van een reconstructie in de zin van de wet. Wel zal nog nagegaan worden of ter hoogte van de kop van de Koninginnegracht het plaatsen van een transparant scherm van 1 à 1,5 m mogelijk is. Het geluid op de gavel zal hierdoor afnemen. Door toepassing van geluidssarm asfalt of Steenmastiek asfalt zal de toename tengevolge van de Noordelijke Randweg worden teruggedrongen; er is dan geen sprake van een reconstructie. Wat betreft het gestelde dat het geluidsniveau in de Scheveningse Bosjes zal stijgen, merken we op dat hier volgens de Wet geluidhinder geen geluidsgevoelige bestemmingen liggen en dat zoals onder a. is vermeld de toekomstige verkeersintensiteit op het Prof. Teldstracé zowel met als zonder de aanleg van de Noordelijke Randweg hetzelfde zal zijn.

Naar aanleiding van het in een zienswijze gestelde dat bij aanleg van de Noordelijke Randweg sprake zou zijn van een nieuwe situatie en niet van een reconstructie, merken wij het volgende op. Volgens de definitie van reconstructie dient het om een wijziging op of aan een aanwezige weg te gaan. Naar ons oordeel bestaat de reconstructie uit het verbreden en gedeeltelijk 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 kan conform richtlijnen van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Verkeer en Waterstaat ook van een reconstructie worden 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 geluidsgevoelige bestemmingen bevinden. Op het Haagse deel van het traject van de Noordelijke Randweg zal dubbelbaas

geluidsarm asfalt worden toegepast. Dit wegdek bestaat uit twee lagen asfalt. De onderste laag is zeer open asfaltbeton (zoab) met een grote steenkorrel. De bovenste laag is ook een zeer open asfaltbeton echter met een fijne steenkorrel. Het geluidreducerend effect van dit dubbellaags zoab bestaat voornamelijk uit twee eigenschappen:

- ten eerste heeft het asfalt een akoestisch absorberende werking. Dit betekent dat het geluid dat door een rollende autoband op het wegdek wordt opgewekt, gedeeltelijk direct wordt geabsorbeerd. Het motor en uitlaatgeluid wordt op dit wegdek ten gevolge van het absorberend vermogen minder gereflecteerd,
- ten tweede heeft de toegepaste deklaag met zijn fijnkorrelige bovenlaag een geringe oppervlakteruwigheid, ofwel een vlakke textuur. Hierdoor worden banden minder in trilling gebracht waardoor dan ook minder geluid wordt afgestraald.

Behalve de toepassing van dit type asfalt op de Lozerlaan in Den Haag is dit ook in andere steden aangelegd. Onderzoeken naar de werkelijke reductie van het dubbellaags geluidsarm asfalt geven aan dat de prognose van de geluidsreductie wordt gehaald. Steenmastiek asfalt heeft eveneens een fijnkorrelige deklaag, maar heeft geen akoestisch absorberende werking. De structuur van de deklaag draagt zorg voor een geluidsreductie, die lager is dan bij de open asfaltbeton soorten.

Luchtwallet

Ten aanzien van de opmerkingen omtrent luchtverontreiniging, merken wij het volgende op. Het wegverkeer emiteert diverse stoffen. Het eventuele schadelijke effect op de gezondheid van mens, dier en planten verschilt per stof. Daarom zijn er door het Ministerie voor Volksgezondheid, Ruimtelijke ordening en Milieu (VROM) normen bepaald voor een aantal stoffen. Deze normen zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMVB). Deze AMVB's zijn een nadere uitwerking per stof op grond van de Wet inzake de luchtverontreiniging. Er zijn AMVB's voor stikstofdioxide (NO₂), koolstofmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆). Voor fijn stof, geïmitteerd door het verkeer wordt momenteel een AMVB opgesteld. Deze wettelijke regeling verplicht de gemeente een rapportage te maken van de luchtwallet ten aanzien van de genoemde stoffen. De regeling verplicht de gemeente niet tot het treffen van bepaalde maatregelen. Omdat de luchtvervuiling met name tegenwoordig voortvloeit uit de activiteiten van de industrie, worden maatregelen aan de uitstoot van bijvoorbeeld motorvoertuigen, is alleen de rijksverkeerswetgeving hiertoe gericht. De rijksverkeerswetgeving gebruikt de gegevens van de gemeenten voor het te vormen beleid, dat overigens in Europees verband wordt opgesteld.

In elke AMVB staat de grenswaarden voor een bepaalde stof vermeld. Bij het in werking treden van de AMVB's is bepaald dat voor zeer drukke wegen de grenswaarden tijdelijk zijn verhoogd tot aan het jaar 2001. Stagesgewijze wordt de grenswaarde verlaagd tot aan het jaar 2001. De redenatie is dat als de tijdelijk verhoogde grenswaarde op dit moment niet wordt overschreden, na het jaar 2000 de dan geldende grenswaarden ook niet worden overschreden, bij gelijk blijvende verkeersintensiteit. Deze redenatie is gebaseerd op een aantal feiten. Brandstoffen veranderen van samenstelling. Het benzeengehalte is al verlaagd en wordt nog lager; het loodgehalte is al verlaagd en wordt op korte termijn als toevoeging aan brandstof voor auto's geheel verboden. Het verbrandingsproces in motoren wordt steeds vollediger en aan de werking van katalysatoren wordt vanuit de Europese wetgeving steeds hogere eisen gesteld. Dit heeft als resultaat dat de emissie per auto van diverse stoffen nog steeds daalt. Het Europees parlement pleegt momenteel overleg met diverse autofabrikanten over een verdere, zeer drastische daling van de emissies per auto. De inzet is het oplossen van de luchtverontreinigingsproblematiek in de grote steden binnen Europa. Er is geen verplichting voor het berekenen van loodconcentraties langs de weg. Dit is het gevolg van het feit dat auto's met katalysator op loodvrije benzine rijden en het aandeel van auto's, in het totale wagenpark, met een dergelijke voorziening steeds groter wordt. De hoogte van de concentratie van deze stof ligt momenteel onder de grenswaarde en neemt nog continue af. Het berekenen van de concentraties CO, NO₂ en C₆H₆ wordt uitgevoerd met CAR-rekenmodel, dat conform de richtlijnen van VROM is ontwikkeld. Uit de emissies van het verkeer op de rijweg wordt de emissie berekend op de rand van het trottoir. Het rekenmodel wordt door de al eerder genoemde technische ontwikkelingen steeds aangepast, circa eens in de vijf jaar. De huidige grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) is 150, koolstofmonoxide (CO) 10500 en voor benzeen (C₆H₆) 15 µg/m³. (u staat voor micro oftewel 10 tot de macht -6 gram per kubieke meter). Na 2000 is de grenswaarde voor NO₂ 135, voor CO 8000 en voor C₆H₆ 10 µg/m³. In het kader van de Milieu Effect Rapportage (MER) heeft ingenieursbureau DHV voor o.a. de Waalsdorperweg de concentraties van een aantal stoffen berekend. Uit deze berekeningen blijkt dat de grenswaarden langs deze weg niet worden overschreden.

Gaet op de het bovenstaande achten wij de zienwijzen DSO981059, ra 348, ra 349, ra 351, ra 353, ra 368, DSO961137, voorzover betrekking hebbend op de bovengenoemd aspecten, ongegrond.

raadsvoorstellen 1997

21

i. Toelichting/voorschriften

Wat betreft de onduidelijkheid omtrent de langzaam verkeersverbindingen merken we op dat deze in alle 'verkeersbestemmingen', met uitzondering van de bestemming Tunnel, mogelijk is ook in het bospark en het Hubertuspark. In de toelichting is op figuur 1 de huidige en toekomstige langzaamverkeersroute aangegeven. Dit kaartje is echter niet volledig. Hierop ontbreekt de langzaam verkeersverbinding die achter het TNO langs zal gaan en vervolgens langs het tracé van de 'oude spoorbaan' loopt. Ook is de aansluiting vanuit het Benoordenhout naar de aan te leggen ongelijkvloerse overstek richting duinen op Wassenaars grondgebied niet volledig. Deze kaart zal aangepast worden. Zoals wij in eerdere fase hebben aangegeven is de tunnel een bouwwerk waarvoor een bouwvergunning is vereist. Een aanlegvergunningsvereiste kan dan ook niet voor de tunnel opgenomen worden. Het bovengrondse deel van de gronden met de dubbelbestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden zal na aanleg van de tunnel de functie Duinpark hebben. Wij stellen voor het in artikel 2.4 genoemde aanlegvergunningsvereiste ook van toepassing te doen zijn op werkzaamheden op of in de gronden met de dubbelbestemming, met dien verstande dat werkzaamheden ten behoeve van de aanleg en het onderhoud van de tunnel niet onder het aanlegvergunningsstelsel vallen. Wat betreft de term 'duinvegetatie' merken wij op dat dit een verzamelterm is van bijvoorbeeld, duinbos, duinstruweel enz. Naar onze mening is er geen reden deze term in de voorschriften te wijzigen. De vraag om in artikel 15 op te nemen dat de natuur- en landschappelijke waarde duurzaam in stand moet blijven, kan niet gehonoreerd worden, omdat in het geval van graven en in veel mindere mate in het geval van doorpersen, er sprake zal zijn van een aantasting van deze waarden. De nu opgenomen zinsede dat het gebied deze waarden na de werkzaamheden wederom zullen verkrijgen, doet meer recht aan de dubbelbestemming. Overigens zal de toelichting geactualiseerd worden en daar waar gesproken wordt over de mogelijkheid van een geboorde tunnel, vervangen worden door de mogelijkheid van een tunnelaanleg door middel van doorpersen.

Wat betreft de opmerking omtrent de bestemming voor het aanwezige benzinepompstation, merken wij op dat abusievelijk de bouwstrook op de plankaat is vervallen. Dit zal gecorrigeerd worden. Om niet af te wijken van het vigerende voorschrift, zoals door reclamanten verzocht, stellen wij voor in artikel 10 ten aanzien van de maximale hoogte uit te gaan van een goothoogte van 4 m en een vrijstellingsbepaling voor 1 meter op te nemen met de daarbij behorende procedure voorschrift. Voor het overige is dit artikel gelijk aan het vigerende voorschrift, zij het dat dit anders gereedgemaakt is. De bestemming Bospark in artikel 14 is anders gereedgemaakt dan het vigerende voorschrift, maar hiermee wel in overeenstemming. De bestemming Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding heeft betrekking op de scheiding tussen de waterschappen Rijnland en Delfland. Deze scheiding is zowel een administratieve als een waterstaatkundige scheiding. Het is voor de waterhuishouding in de beide waterschappen van groot belang dat deze scheiding gehandhaafd blijft. Deze bestemming betekent niet dat bebouwing onmogelijk is. Wel dient bij het oprichten van bouwwerken te worden voorkomen dat door deze activiteiten de scheiding tussen de twee waterschappen wordt doorbroken. Wat betreft de vraag van Defensie om de mogelijkheid van extra vloeroppervlak op het Alexanderterrein, merken wij op dat in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen voor woningbouw op de Alexanderkazerne conform het huidige beleidsprogramma 1994-1998. In dat kader gaan wij niet uit van extra vloeroppervlak op het Alexanderterrein ten behoeve van Defensie.

Wij stellen voor een voorwaarde waaronder een uitbreiding van het vloeroppervlak op de Frederikskazerne mogelijk is, namelijk de verplaatsing van voorzieningen elders in de stad, te schrappen. Uitbreiding is dan met gebruikmaking van de vrijstellingsbevoegdheid mogelijk, voorzover dit nodig is in verband met de herstructurering van de krijgsmacht. Een vrijstellingsbevoegdheid, zoals opgenomen in het ontwerp, achten wij een geëigend middel daartoe.

Zoals onder b. vermeld, stellen wij voor ook de gronden van de kleine Alexanderkazerne op te nemen in een globale uit te werken bestemming, waarbij voor de gronden van de kazerne ook de mogelijkheid van handhaving van een deel van de huidige bebouwing wordt opgenomen. De op te nemen hoogte van maximaal 10 m komt overeen met de huidige situatie. Bij de bepaling van het maximale bruto vloeroppervlak zijn wij uitgegaan van het grootst mogelijke deel van de huidige bebouwing dat afhankelijk van de situatie van de weg, gehandhaafd zou kunnen worden. Wij komen daarbij op een maximum van 8800 m². In de uitwerkingregels is voorts opgenomen dat rekening zal worden gehouden met de bereikbaarheid van de gebouwen op de Alexanderkazerne. Naar aanleiding van de opmerkingen van het Ministerie van Defensie stellen wij voor in artikel 9 (Defensiedoelinden III) voor het 'TNO'-terrein lichtmasten van 12 m, overeenkomstig de huidige situatie, op te nemen. Defensie heeft in een overleg kenbaar gemaakt dat er geen behoefte meer is aan dienstwoningen op dit terrein. De exacte ligging van de tunnel op het kazerneterrein dient nog bepaald te worden. Mogelijkerwijs zal een deel van de strook met de bestemming Tunnel, aan de kant van de woningen en/of een aan de kant van het kazerneterrein, niet benodigd zijn voor de tunnel. In ieder geval zal zoveel als

22

raadsvoorstellen 1997

mogelijk rekening worden gehouden met de aan het talud grenzende brandgang aan de kant van de woningen. Binnen de bestemming Tunnel is groenvoorziening mogelijk. Voor het geval een deel van de strook toegevoegd kan worden aan het kazerneterrein, stellen wij voor een wijzigingsbevoegdheid voor het verschuiven van de bestemmingsgrens met maximaal 5 m op te nemen. Bij de ingang van de Frederikkazerne aan de Van Voorschoterlaan staan nu enige wachgebouwtjes. Omdat het noodzakelijk is dat deze functie na de aanleg van de tunnel terug kan keren, stellen wij voor in artikel 17 (Tunnel) deze mogelijkheid op te nemen. Naar aanleiding van het verzoek van Defensie stellen wij voor artikel 22, lid 2, zo te redigeren dat als wij gebruik zullen maken van de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van woningbouw op de Alexanderkazerne, wij tevens het aantal m² bebouwing voor de Frederikkazerne zullen wijzigen in maximaal 201.500. Dit aantal is gebaseerd op de 41.500 m² van de Alexanderkazerne en het maximum van 160.000 m² op de Frederikkazerne. Deze 160.000 m² is reeds een vermindering van het huidige vloeroppervlak. Een grotere uitbreiding achten wij niet wenselijk. Dat de Waalsdorperweg en het Hubertusviaduct niet zouden behoren in artikel 18 (Hoofdoeverweg), berust kennelijk op een misverstand. Een deel van de Waalsdorperweg en het Hubertusviaduct hebben deze bestemming. In verband met het bepaalde in artikel 15 van het Besluit ruimtelijke ordening is voor de voornaamste wegen het aantal rioleringen opgenomen. Hiermee wordt beoogd duidelijkheid te geven omtrent de mogelijke verkeersintensiteiten in verband met de bepalingen van de Wet geluidhinder.

Naar aanleiding van de opmerking van het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland, merken wij op dat de binnen het plangebied liggende gronden die van belang zijn voor de waterwinning, als zodanig zijn bestemd. Voor het heags grondgebied geldt dat de wijzigingen in het waterwingebied ten opzichte van de huidige vigerende regelingen per saldo geen extra aanleg van wegen of woningbouw mogelijk maken. Daar waar de weg in deze gronden aangelegd zal worden, zullen maatregelen getroffen worden ter bescherming van het waterwingebied. Naar aanleiding van het verzoek van de Gasunie stellen wij voor in artikel 21 (Leidingen) toe te voegen dat ook hoogopgaande beplanting in de leidingenstrook niet is toegestaan. Overigens is door een technische fout een deel van de leiding op de gekleurde plankkaart van het ontwerp bestemmingsplan, zoals dat ter visie heeft gelegen, weg gevallen. De naar de instanties toegestuurde plankkaart was wel juist. De toelichting is geactualiseerd ten aanzien van het bestemmingsplan Sijtwende van de gemeente Voorburg.

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen genoemd in ra 364 gegrond en de zienswijzen genoemd in ra 330, ra 331, ra 351, ra 352 en ra 353 gegrond, in die zin dat voorgesteld wordt

- een aanlegvergunningseisde op te nemen voor de gronden met de bestemming Duinpark/Verkeersdoeleinden, met dien verstande dat de werkzaamheden ten behoeve van de werkzaamheden en omdemoud van de tunnel niet onder dit vereiste vallen,
 - in de toelichting de woorden 'geboorde tunnel' te laten vervallen,
 - een bouwstrook op te nemen voor het benzinepomstation,
 - voor de gronden van de kleine Alexander maximale bebouwingsbepalingen van 10 m en 6800 m² op te nemen binnen de op te nemen globale uit te werken bestemming Verkeersdoeleinden en voor het terrein van TMO een hoogtebepaling voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde van maximaal 12 m,
 - in de vrijstellingsbevoegdheid voor uitbreiding van het vloeroppervlak op de Frederikkazerne, te schrappen dat het moet gaan om de verplaatsing van voorzieningen elders in de stad,
 - het mogelijk maken van het verschuiven van de grens tussen de bestemmingen Tunnel en Defensiedoelinden met maximaal 5 door middel van een wijzigingsbevoegdheid,
 - de wijzigingsbevoegdheid in artikel 22, lid 2 te koppelen aan de bevoegdheid in lid 1.
- De overige bezwaren in deze zienswijzen en de zienswijzen genoemd in ra 320, ra 352, ra 355, en DSO961140, voor zover betrekking hebbend op bovengenoemde aspecten, achten wij ongegrond.

j. Financiën

In april 1994 is door de minister van Verkeer en Waterstaat een bedrag van f 120 miljoen toegezegd voor de realisering van het Haagse deel van de Noordelijke randweg. Dit betrof een toezegging op basis van het ontwerp voor een korte tunnel die na de Van Alkemadeaan weer aansluit op maaiveld op de Oude Waalsdorperweg. Binnen dit bedrag is het alleen mogelijk de korte tunnel te realiseren, waarbij de tunnel onder het Hubertuspark wordt aangelegd via de traditionele methode van afgraven. Met het verlengen van de tunnel en het hanteren van de doorsteerbaarheid zijn tientallen miljoenen extra gemoed. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan is niet duidelijk of en hoe deze additionele kosten gedekt kunnen worden, vandaar het openhouden van de keus voor een korte of lange tunnel en het openhouden van de keuze tunneltechniek voor het Hubertuspark. Het moge duidelijk zijn, dat financiële middelen voor een extra lange tunnel (tot aan de gemeentegrens) niet voorhanden zijn cq. zullen komen.

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen genoemd in ra 323, ra 328, ra 330, ra 331, ra 343, ra 353, ra 365, ra 366 en DSO961145, voorzover betrekking hebbend op bovengenoemde aspecten, ongegrond.

k. Overig

De zienswijzen onder ra 355 en 368 zijn zowel tegen het ontwerp bestemmingsplan voor het gedeelte Benoordenhout als tegen het ontwerp bestemmingsplan voor het gedeelte bij Marlot en Mariahoeve, ingediend. Voorzover de opmerkingen betrekken hebben op het gedeelte Marlot/Mariahoeve, verwijst wij u naar het raadsvoorstel betreffende het bestemmingsplan Noordelijke Randweg Haagse Regio, gedeelte Den Haag Marlot/Mariahoeve. Naar aanleiding van een opmerking over de periode van het zogenaamde broedseizoen, is nogmaals nagegaan wanneer deze periode valt. Het broedseizoen loopt van 1 april tot 1 september. Na overleg met het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland blijkt dat in het plangebied geen van regionaal belang zijnde leidingen zijn gelegen. De vraag of de aanleg van de Landscheidingsweg door de Waalsdorperlaan door middel van een tunnel kan worden gerealiseerd, is ons niet geheel duidelijk. Wij nemen aan dat bedoeld wordt het gedeelte van de weg dat op Wassenars grondgebied ligt. Deze vraag hoort dan ook in het kader van het bestemmingsplan van de gemeente Wassenaar thuis. Wel kunnen wij hierover opmerken dat een tunnel op dit gedeelte van het tracé niet noodzakelijk is en zeer hoge kosten met zich meebrengt door de te treffen maatregelen in verband met het waterwingebied. Om de barrièrewerking van deze weg voor dieren te verminderen worden er in het groencompensatieplan mitigerende maatregelen opgenomen.

In de toelichting op het bestemmingsplan en onder a. zijn wij ingegaan op de noodzaak van en de motivering voor de aanleg van de Noordelijke Randweg. Als een van de belangrijkste punten is daar genoemd het waarborgen van de leefbaarheid in de woonwijken door het concentreren van het verkeer op hoofdwegen, zoals de Noordelijke Randweg. Bij de keuze hebben wij ook betrokken de aanleiding die de aanleg van de weg betekent voor de langs het tracé voorkomende natuurwaarden. Deze aantasting dient met gebruikmaking van de ons ter beschikking staande middelen zo minimaal mogelijk te zijn. In dit kader wordt een zogenaamd groencompensatieplan opgesteld. In een aantal zienswijzen is hiernaar gevraagd. Hierover merken wij het volgende op.

Groencompensatie

In de paragraaf "Verdere overwegingen" van het Tracébesluit NORAH van 24 april 1994 van de minister is gesteld dat bij de voorbereiding van de wegaanleg (de zogenaamde planuitwerking) de mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur en landschap verder moeten worden uitgewerkt in een afzonderlijk compensatieplan. Uitgangspunt hierbij is het compensatiebeginsel zoals opgenomen in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR), deel 3, Kabinetsstandpunt. Daarnaast is de Tweede Boswet onlangs in werking getreden, op grond waarvan de bomen die gekapt moeten worden voor de aanleg van de Noordelijke Randweg, gecompenseerd dienen te worden door middel van herplant. De Tweede Boswet heeft met name betrekking op gebieden buiten de bebouwde kom, binnen de bebouwde kom is de gemeentelijke Bomenverordening van toepassing. Deze verordening is op 30 april 1996 in werking getreden. Tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is bovendien een samenwerkingsovereenkomst gesloten die inhoudt dat niet alleen bomen maar ook alle andere beplantingen gecompenseerd zullen worden. Ook gedeputeerde staten van Zuid-Holland hebben besloten het compensatiebeginsel toe te passen op alle binnen de provinciale ecologische hoofdstructuur vallende gebieden plus nog een aantal andere categorieën. In de te sluiten overeenkomst tussen Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en de gemeente heeft is eveneens een verplichting tot het toepassen van het compensatiebeginsel opgenomen. Gezien de grote raakvlakken tussen SGR, de Tweede Boswet en de samenwerkingsovereenkomst worden deze tezamen in het op te stellen compensatieplan uitgewerkt. Naast de in het SGR genoemde gebiedscategorieën waarop de compensatieplicht van toepassing is, hebben gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland besloten hieraan een aantal andere categorieën toe te voegen. Als gevolg hiervan zijn in en rond de gemeente Den Haag de volgende gebiedscategorieën compensatieplichtig:

- kerngebieden van de landelijke ecologische hoofdstructuur (Duivenvoordse- en Veenzijdse polder en Oostduinen)
- bossen en landschappelijke beplantingen vallend onder de Boswet (hieronder worden alle opgaande beplantingen verstaan buiten de bebouwde kom zoals langs Groenendaal)
- gebieden behorend tot de provinciale ecologische hoofdstructuur (Hubertuspark)
- gebieden met soorten genoemd in de EG-habitatrichtlijn (de Kamsalamander in de Schenkstrook)
- gebieden met hoge natuurwaarden die gelegen zijn buiten de provinciale ecologische hoofdstructuur (deel van de Schenkstrook)

Uitgangspunten compensatiebeginsel

Uitgangspunt bij het compensatiebeginsel is dat schade aan natuur en landschap zoveel mogelijk moet worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. Indien desondanks netto verlies optreedt van de actuele of potentiële natuurwaarden (uitgedrukt in natuurdoeltypen) in de compensatieplichtige gebiedscategorieën, dan dient hiervoor compensatie plaats te vinden. Deze compensatie dient plaats te vinden buiten de in het SGR genoemde en door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland vastgestelde gebiedscategorieën maar wel zo dicht mogelijk bij de plaats van de ingreep. Vanuit ecologisch oogpunt dient het compensatiegebied ruimtelijk aan te sluiten bij de landelijke of provinciale ecologische hoofdstructuur. Zoekgebieden voor compensatie in opervlakte zijn onder meer Groenendaal (in aansluiting op ecoduct en op basis van te ontwikkelen gebiedsvisie) en de groenzone tussen Verlengde Landseidingsweg en Mariahoeve (op basis van te ontwikkelen inrichtingsvisie). Een tweede belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van het compensatieplan is het inpassingsplan Noordelijke Randweg waarin een aantal mitigerende maatregelen is opgenomen. Voor zover deze, indicatief aangegeven, maatregelen niet toereikend worden geacht zullen in het compensatieplan een aantal aanvullende maatregelen worden opgenomen. Aanvullende mitigerende maatregelen zijn bijvoorbeeld een op maaiveld liggende en aan de spoorlijn aansluitende groene verbinding tussen Duivenvoordse polder en Schienkstrook en het ecoduct tussen Waalsdorpervlakte en Groenendaal ter hoogte van het TNO-complex (in combinatie met fietspad 10).

Procedure Compensatieplan

Het compensatieplan vormt een onderdeel in het traject van idee tot uitvoering. Voor het verkrijgen van overeenstemming en voldoende draagvlak voor de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen vindt overleg plaats met andere belanghebbenden zoals omliggende gemeenten, hoogheemraadschappen en waterschappen. Het compensatieplan zal in de betreffende raadscommissie(s) behandeld worden.

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijzen genoemd in ra 347/387 gegrond, in die zin dat in het kader van het compensatieplan overleg gevoerd zal worden met B en W van Wassenaar, de zienswijzen genoemd in ra 355, ra 363, ra 366, ra 368 en DSO961137, voor zover betrekking hebbend op bovengenoemde aspecten, achten wij ongegrond.

Overige voorstellen tot wijziging

Naast de hier boven genoemde voorstellen en enige correcties, is bij de laatste controle van dit plan noodzakelijk gebleken een aantal correcties aan te brengen. Zowel het Benoordenhout als het Hubertspark zijn inmiddels aangewezen tot beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. De toelichting en de voorschriften, waarin opgenomen was dat de gebieden op het moment van ter visie legging potentieel beschermd stadsgezicht zijn, kunnen hierop aangepast worden. Voor ondermeer de mogelijkheid van woonbebouwing door middel van een wijzigingsbevoegdheid op de Alexanderkazerna, is een hogere waarde in het kader van de wet geluidhinder aangevraagd en verkregen. Hierbij is als voorwaarde gesteld dat een (nader) geluidsonderzoek dient plaats te vinden om te waarborgen dat de geluidwaarde niet worden overschreden en dat onderzoek gedaan moet worden naar de mogelijkheid van geluidarm asfalt op de Van Alkemadeaan. Voorts dient dit onderzoek om advies naar de milieu-inspecteur te worden toegezonden. Wij stellen voor artikel 22 (Wijzigingsbevoegdheid) overeenkomstig aan te passen. Om de huidige achteruitgang van de Alexanderkazerna veilig en goed op de Oude Waalsdorpweg/Noordelijke Randweg te kunnen aansluiten en ook het verkeer van en naar TNO goed in te kunnen passen is een geringe verschuiving van de plangrens en de bestemming Verbijsstraat noodzakelijk richting duinen.

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. Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in verband met de uiteindelijk te kiezen variant en de toe te passen uitvoeringstechniek overleg gestart over een eventuele aanvulling op de reeds toegezegde rijksbijdrage.

Staat van wijzigingen

Wij stellen voor de volgende wijzigingen, zoals hierboven gemotiveerd, in het bestemmingsplan aan te brengen.

Voorschriften

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

In artikel 4 (Waterwingebied) wordt (artikelen) 'g' en '19' gewijzigd in 'g' en '20'.

raadsvoorstellen 1997

25

In lid 2 van de artikelen 6, 13 en 14 wordt geschrapt: 'op het moment van ter visie legging nog potentieel'.

In de aanhef van artikel 8 (Defensiedoelinden) vervalt 'en IV'.

In lid 3, sub b wordt de laatste zinsnede als volgt gewijzigd: 'indien in verband met de herstructurering van de krijgsmacht, uitbreiding nodig is.'

In artikel 9 (Defensiedoelinden III) wordt aan lid 2, sub e toegevoegd:

'met uitzondering van de hoogte van masten, waarvan de hoogte niet meer dan 12 m mag bedragen.'

In artikel 10 (Motorbrandstofverkoop) wordt in lid 2, sub b gewijzigd: 'hoogte' in 'goothoogte' en '6 m' in '4 m'.

Een lid 3 wordt toegevoegd en luidt als volgt:

'3. Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2 ten aanzien van de hoogte met maximaal 1 m.

Alvorens burgemeester en wethouders overgaan tot het verlenen van vrijstelling, stellen zij de eigenaars en/of gebruikers van de aangrenzende percelen in de gelegenheid om hun zienswijze schriftelijk kenbaar te maken.'

Artikel 16 wordt gewijzigd en luidt als volgt:

Verkeersdoelinden

1. Doel

Aan de gronden welke blijken de plankaart als zodanig zijn bestemd zijn de volgende doelinden toegekend:

- hoofdweg met bijbehorende voorzieningen, waaronder begrepen een geluidscherm/wal;
- bebouwing en terrein ten behoeve van defensie met bijbehorende voorzieningen;
- bospark;
- groenvoorzieningen;
- voet- en fietspaden.

Deze bestemming wordt door Burgemeester en wethouders uitgewerkt overeenkomstig het bepaalde in artikel van de Wv van de Ruimtelijke Ordening en met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.

2. Uitwerkingsregels

- a. Op en onder deze gronden is een hoofdwegroute mogelijk. De weg mag aangelegd worden in de vorm van een over een deel van het tracé gelegen tunnel met een tunnelmond ter hoogte van het TNO-complex dan wel een weg op maaiveld met een tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemadeaan. Voorts is een on- of gelijkvloerse aansluiting met de Waalsdorpweg ter hoogte van het TNO-complex toegestaan. Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, op deze verbindingsweg mag niet meer bedragen dan 1 + 1. De breedte van een weg (inclusief voet- en fietspaden en middenberm) mag niet meer bedragen dan 18 m. Deze gronden tussen de gronden met de bestemming Bospark, dienen voorzover deze niet gebruikt worden voor de aanleg van de genoemde weg, bestemd en ingericht te worden tot bospark.

- b. Indien de weg in de vorm van een tunnel wordt aangelegd is tevens een weg op maaiveldniveau met een wijkontsluitingsfunctie toegestaan. De tunnel mag niet breder zijn dan 25 m en mag uit niet meer dan 2 + 2 rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, bestaan. Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken van de weg op maaiveldniveau, mag niet meer dan 1 + 1 bedragen. Deze weg zal aangesloten worden op de Van Alkemadeaan.

Indien de tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemadeaan wordt aangelegd, is op maaiveldniveau een hoofdwegroute toegestaan. Ook deze weg mag niet breder zijn dan 25 m en het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken van deze weg, mag niet meer dan 2 + 2 bedragen.

- c. Afhankelijk van de situatie van de weg, is op deze gronden op de locatie van de huidige kazernaterrein, bebouwing ten behoeve van defensie toegestaan. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 10 m, de totale bruto oppervlakte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 6800 m². De hoogte van bouwwerken geen

raadsvoorstellen 1997

26

Plankaart
De volgende correcties en wijzigingen worden voorgesteld, zoals aangegeven op het kaartfragment van de plankaart:

De bestemming Verkeersdoeleinden wordt gewijzigd in een globale uit te werken bestemming, waarin tevens opgenomen zijn de gronden van de zogenaamde kleine Alexanderkazerna en de strook bospark waar de 'doorsteek' mogelijk is (zie kaartfragment 1 en 2).

In de bestemming Motorbrandstofverkoop punt wordt om de huidige bebouwing een bouwstrook opgenomen (zie kaartfragment 1).

Het plangebied wordt nabij het TNO-terrein en grenzend aan de duinen iets uitgebreid ten behoeve van de bestemming Verblijfsstraat (zie kaartfragment 1).

Toelichting

De toelichting wordt aangepast overeenkomstig de voorgestelde wijzigingen.

Besluitvorming

Gezien het vorenstaande stellen wij u voor, gelet op het advies van de commissie voor Verkeer en vervoer, Binnenstad en Monumenten (alle leden stem voorbehouden), het bestemmingsplan conform het hiervoor behandelde ontwerp gewijzigd vast te stellen en daartoe het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders,

Gelet op Wet en het Besluit op de ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door burgemeester en wethouders in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit;

- I. de zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijze genoemd onder ra 364 gegrond te verklaren;
- III. de zienswijzen genoemd in ra 330, ra 331, ra 347/387, ra 351, ra 352 en ra 353 gedeeltelijk gegrond te verklaren;
- IV. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- V. met herziening van de op het plangebied Noordelijke Randweg (Benoordenhout) betrekking hebbende gedeelte van de stedenbouwkundige regelingen, te weten:
 - Bestemmingsplan Benoordenhout, vastgesteld bij raadsbesluit 349 van 30 juni 1981;
 - Uitbreidingsplan St. Hubertuspark, vastgesteld bij raadsbesluit 255 van 12 mei 1952;
 - Uitbreidingsplan Waalsdorp, vastgesteld bij raadsbesluit 647 van 26 november 1963;

in afwijking van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen vast te stellen het bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout), bestaande uit voorschriften en kaart S 9690, zoals die bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte beschikden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 30 januari 1997

De secretaris, De voorzitter

De bij dit voorstel behorende bijlagen liggen voor de raadsleden in de leeskamer (map nr. 23) en voor een ieder in het Gemeentelijk Informatiecentrum aan het Spui 70 ter inzage.

Burgemeester en wethouders van Den Haag.

De secretaris, De burgemeester,
S. KOLTHEK W.J. DEETMAN

28

raadsvoorstellen 1997

- d. gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 12 m.
Voorzover de gronden niet gebruikt zullen worden voor de aanleg van de genoemde wegen, mogen deze gronden ingericht worden met groenvoorzieningen dan wel betrokken te worden bij het bestaande bospark.
- e. Op deze gronden zijn verder voet- en fietspaden mogelijk.
- f. De hoogte van een geluidsscherm/wal mag niet meer dan 3 m bedragen.
- g. Bij de vormgeving van de weg wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de gebouwen op de Alexanderkazerna.
- h. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de in het gebied liggende leiding, zoals bedoeld in artikel 21 en de wijzigingsbevoegdheid zoals bedoeld in artikel 22, lid 3.

3. Procedure
De procedure genoemd in artikel 22 lid 4, is van overeenkomstige toepassing op het uitwerkingsplan.

4. Het is verboden deze gronden, zolang de uitwerking van de bestemming niet is goedgekeurd, te bebouwen en/of te gebruiken voor de uitvoering van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden welke zijn gericht op de realisering van de bestemming.

5. Het bepaalde in lid 4 is niet van toepassing, indien de bebouwing en/of de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden in overeenstemming zal zijn met, dan wel op verantwoorde wijze kan worden ingepast in een vastgesteld uitgewerkt plan of een ontwerp daarvoor en vooraf van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de verklaring is ontvangen, dat zij tegen de bebouwing en/of de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, geen bezwaar hebben.

Aan artikel 17 (Tunnel) wordt in lid 1 in de laatste zin, na 'deze gronden', toegevoegd: 'in de bestemming passende gebouwen en'.

In lid 2 wordt geschrapt de zin: 'Gebouwen zijn echter niet toegestaan.'

In lid 3 wordt toegevoegd: 'Ter hoogte van de Van Voorschotenlaan zijn gebouwtjes ten behoeve van een wachtaccommodatie voor het aangrenzende kazernetrein toegestaan. De hoogte van deze gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m.'

Aan artikel 20 (Verblijfsstraat) wordt de volgende zin toegevoegd:

'Het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, ten noorden van de Alexanderkazerna en nabij het terrein van het TNO-terrein, mag op de Waalsdorpweg niet meer bedragen dan 1 + 1.'

In artikel 21 (Leidings) wordt in de laatste zin het onderstreepte toegevoegd en luidt als volgt:

'Op deze grondstrook is geen diepwortelende en/of hoogopgaande, beplanting toegestaan.'

In artikel 22 (Wijzigingsbevoegdheid), lid 1 sub c wordt toegevoegd:

'Op grond van een verricht geluidsonderzoek, zoals bedoeld in de wet geluidhinder, dient te worden aangegeven op welke wijze de maximale geluidswaarde gewaarborgd zal worden. Hierbij zal ook betrokken worden de mogelijkheid van het toepassen van geluidsarm asfalt op het aangrenzende deel van de Van Alkemadealaan. Het geluidsonderzoek dient aan de milieu-inspecteur om advies te worden toegezonden.'

Artikel 23, lid 2 wordt anders geredigeerd en luidt als volgt:

'Bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid genoemd in lid 1, wijzigen burgemeester en wethouders tevens, overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het bepaalde in artikel 8, lid 2 onder f ten aanzien van de maximale bruto vloeroppervlak van de bebouwing in het gebied aangeduid met II, in maximaal 201.500 m².'

Onder vernummering van lid 4 in 5, wordt aan artikel 22 het volgende lid toegevoegd:

- '4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening de grens tussen de bestemmingen 'Tunnel' en 'Defensiedoeleinden II' met maximaal 5 m te verschuiven ten behoeve van de bestemming 'Defensiedoeleinden II'.'

Aan artikel 24 (Werken en werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning is vereist), lid 1 wordt na 'artikel 13 en 14' toegevoegd 'en 15'.

Aan lid 2 wordt toegevoegd:

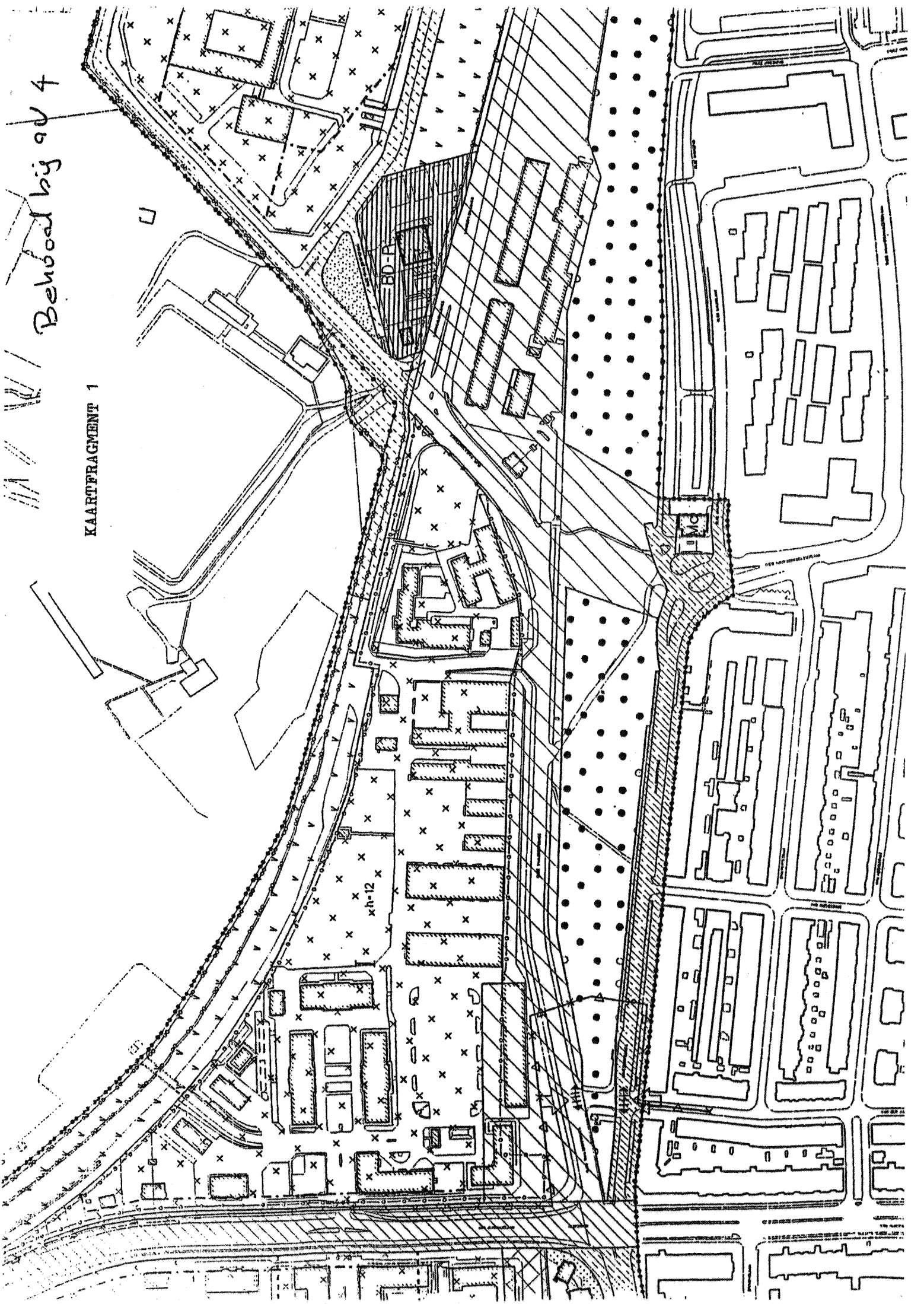
- c. verband houden met de aanleg of onderhoud van de tunnel.

raadsvoorstellen 1997

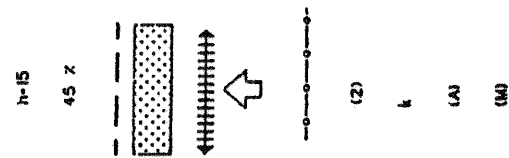
27

Behoort bij 90 4

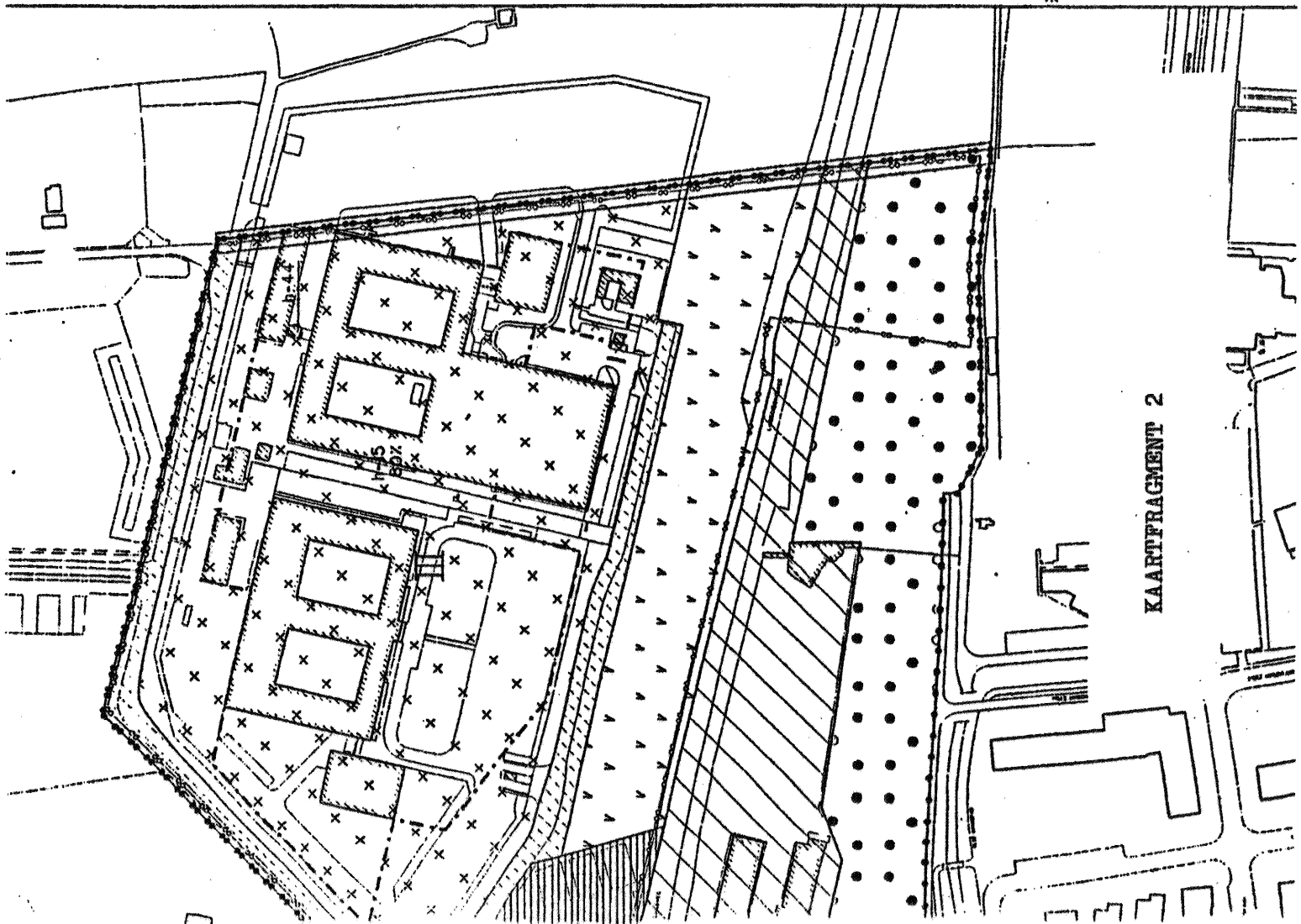
KAARTFRAGMENT 1



getal geeft de bouwhoogte in meters aan t.o.v. peil
getal ge. het maximum bebouwingspercentage aan
grens tussen gebieden binnen een bestemmingsvlak
waarvoor een verschillende hoogte geldt
gebied waar geen aan- en bijgebouwen zijn toegestaan
gebied waarbinnen startpunt voor tunnel/verkeersweg is gelegen
startpunt verkeersweg
grens wijzigingsbevoegdheid
getal geeft maximum aantal bouwlagen aan
kapverdieping verplicht
stalling voor motorvoertuigen toegestaan
meergezinstuizen



BESTEMMINGEN:		artikelen van de voorschriften
	waterwingebied	4
	waterstaatsdoeleinden-landscheiding	5
	wonen	6
	bijzondere doeleinden - school	7
	defensiedoelendein I	8
	defensiedoelendein II	8
	defensiedoelendein III	9
	motorbrandstofverkoopspunt	10
	bijzondere doeleinden - politie	11
	recreatie en groenvoorziening	12
	duinpark	13
	bospark	14
	duinpark/verkeersdoeleinden	15
	verkeersdoeleinden	16
	tunnel	17
	hoofdverkeersweg	18
	straat	19
	verblijfsstraat	20
	leiding	21



KAARTFRAGMENT 2

Aangenomen
in de raadsvergadering van
30 JAN. 1987
De Secretaris,



PvdA

Partij van de Arbeid
Haagse Gemeenteraadsfractie

CONCEPT-MOTIE

VII (gew)

De raad, bijeen op 30 januari ter bespreking en vaststelling van de bestemmingsplannen voor de NORAH,

constateert dat de raad op 22 december 1988 heeft uitgesproken dat tegelijkertijd met de aanleg van de Verlengde Landscheidingsweg een hoogwaardige railverbinding tussen Zoetermeer en Scheveningen gerealiseerd dient te worden,

constateert dat in de plannen voor Randstadrail pas op langere termijn voorzien wordt in een sneltramverbinding tussen Rotterdam/Zoetermeer en Scheveningen,

is van oordeel dat de autoverkeersdruk op Scheveningen fors moet worden teruggedrongen met het oog op duurzame mobiliteit en de kwaliteit van Scheveningen-badplaats zelf,

is van oordeel dat de sneltramverbinding Zoetermeer/Rotterdam-Scheveningen tegelijkertijd of korte tijd na de realisering van de NORAH beschikbaar zal moeten zijn,

verzoekt het College voorstellen uit te werken voor een (gedeeltelijke) ondergrondse sneltramverbinding tussen C.S. en Scheveningen,

en hierover voor ^{het najaar} de zomer van 1997 aan de raadscommissie VBM te rapporteren.

Pierre Heijnen

Tineke van Nimwegen

Rob van Putten

Anton Revenboer

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders,

Gelet op Wet en het Besluit op de ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door burgemeester en wethouders in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit;

- I. de zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijze genoemd onder ra 364 gegrond te verklaren;
- III. de zienswijzen genoemd in ra 330, ra 331, ra 347/387, ra 351, ra 352 en ra 353 gedeeltelijk gegrond te verklaren;
- IV. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- V. met herziening van de op het plangebied Noordelijke Randweg (Benoordenhout) betrekking hebbende gedeelte van de stedenbouwkundige regelingen, te weten:
 - Bestemmingsplan Benoordenhout, vastgesteld bij raadsbesluit 349 van 30 juni 1981;
 - Uitbreidingsplan St. Hubertuspark, vastgesteld bij raadsbesluit 255 van 12 mei 1952;
 - Uitbreidingsplan Waalsdorp, vastgesteld bij raadsbesluit 647 van 26 november 1963;

in afwijking van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen vast te stellen het bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout), bestaande uit voorschriften en kaart S 9690, zoals die bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 30 januari 1997.

De secretaris,

S. KOLTHER

De voorzitter

W.J. DEETMAN

Z.O.Z.



De raad van de gemeente
DEN HAAG

Directie : RGG
Afdeling : Ruimtelijk Beheer
Contactpersoon: J.M. de Haas
Doorkiesnummer: 070 441 61 67
Telefax : 070 441 78 63
Ons kenmerk : RGG/ARB/133265A
Bijlagen :
Den Haag, 23 SEP. 1997

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZUID-HOLLAND INZAKE HET VASTGESTELDE
BESTEMMINGSPLAN "NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)", GEMEENTE DEN HAAG.

I. Inleiding

Bij brief van 21 februari 1997 hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag ons om goedkeuring verzocht van het door de raad van de gemeente op 30 januari 1997 vastgestelde bestemmingsplan "Noordelijke Randweg (Benoordenhout)", bestaande uit een plankaart, voorschriften en toelichting als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) (verder te noemen het plan).

Het plan is behandeld in de vergadering van de Provinciale Planologische Commissie (PPC) van 28 augustus 1997.

II. Inhoud

Het plan heeft betrekking op het gedeelte van de Noordelijke Randweg vanaf het Hubertusviaduct tot aan de gemeentegrens met Wassenaar, aan de westkant van het Benoordenhout. Het plangebied bevat zowel het tracé - ter uitvoering van het Tracébesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 29 april 1994 - als de gronden die nodig zijn voor een zorgvuldige inpassing. Vanwege de consequenties van de aanleg van de randweg voor de Waalsdorperweg, het St. Hubertuspark en de kazerneterreinen zijn deze gronden tevens in het plan opgenomen. De randweg is bedoeld om een belangrijk deel van de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen van Den Haag en omgeving integraal op te lossen en is een belangrijk onderdeel van het Haagse Hoefijzer.

III. Beoordeling plan

Behoudens hetgeen wij onder V ten aanzien van de naar voren gebrachte bedenkingen overwegen, constateren wij dat tegen het plan uit een oogpunt van rijks- en provinciaal beleid geen bezwaren bestaan.

K:\num1\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

Naar aanleiding van het PPC-advies merken wij op dat op 18 september 1997 het Compensatieplan door de Stuurgroep Noordelijke Randweg is bekrachtigd. De PPC heeft tevens ingestemd met het Compensatieplan.

IV. Bedenkingen

Het plan heeft met ingang van 27 februari 1997 gedurende vier weken voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende die termijn zijn bedenkingen ingebracht door de volgende personen/instaties:

1. Wijkenvereniging Benoordenhout, Postbus 96839, 2509 JE Den Haag;
2. Buruma Maris, namens Vereniging van Eigenaars Theo Mann Bouwmeesterlaan - Else Mathslaan, Postbus 84046, 2508 AA Den Haag;
3. Platform tegen de "Verlengde Landscheidingsweg" p/a Kaiserstraat 63, 2311 GP Leiden;
4. mr. R.B. van Heyningen, namens Stichting Bewonersorganisatie Archipel/Willemspark, Koninginnegracht 138, 2514 AM Den Haag;
5. J.S.H. Gieskes, Van Nijenrodestraat 37, 2597 RJ Den Haag;
6. A. v.d. Spiegel-Nolten en W. v.d. Spiegel, Else Mathslaan 59, 2597 HB Den Haag;
7. de heer en mevrouw Röell-Wijffels, Waalsdorperweg 114, 2597 JE Den Haag;
8. H.C. Scheffer, Postbus 13558, 2501 EN Den Haag;
9. dr. L.M. Kingma, namens 23 bewoners van de Van Voorschotenlaan, Van Voorschotenlaan 20, 2597 PB Den Haag;
10. ir. J. Peelen, 't Hoenstraat 23, 2596 HZ Den Haag;
11. Coöperatieve Flatexploitatievereniging "Nieuw Clingendael" u.a., Ceese Laseurlaan 1001, 2597 GK Den Haag;
12. G.F. Elzenga, Else Mathslaan 69, 2597 HB Den Haag;
13. Wijkenvereniging "Van Stolkpark", Prof. P.S. Gerbrandyweg 3, 2584 CA Scheveningen;
14. Ministerie van Defensie, Postbus 11117, 2301 EC Leiden;
15. mr. J.M.A. Hosman, Waalsdorperweg 106, 2597 JE Den Haag;
16. T. van Kroon-Heyn en ir. R.J. van Kroon, Waalsdorperweg 227, 2597 HV Den Haag.

Reclamanten zijn op 4 september 1997 in de gelegenheid gesteld hun bedenkingen ten overstaan van een lid uit ons college toe te lichten. Ook het gemeentebestuur van Den Haag is daarbij de gelegenheid geboden een nadere uiteenzetting te geven.

Hoewel naar behoren opgeroepen is reclamant, genoemd onder 4, niet verschenen.

Reclamant, genoemd onder 12, heeft ons bij brief van 30 augustus 1997 medegedeeld verhinderd te zijn.

V. Samenvatting en beoordelingen bedenkingen

Reclamante, genoemd onder 1, voert het volgende aan.

1. De vereniging heeft enige jaren geleden in principe niet afwijzend op de aanleg van de Noordelijke Randweg gereageerd, omdat het verkeer om in plaats van door het Benoordenhout geleid zal gaan worden en de verkeersdruk in de wijk niet toeneemt. Wel is aangedrongen op plan-

K:\num1\133265A\jdv-A

kerende maatregelen om dit te bewerkstelligen. Thans twijfelt de vereniging aan het nut en de noodzaak, omdat ze voorziet dat van het - op zichzelf aansprekende - uitgangspunt om het doorgaande verkeer op de randwegen te concentreren, niet veel terecht zal komen. Immers structurele voorzieningen om het verkeer uit de wijk te weren, zijn niet genomen.

2. De vereniging is van mening dat een bestemmingsplan eerst mag worden vastgesteld als de technische uitvoering vaststaat en de financiering is gegarandeerd. Het onderhavige plan is vaag en laat op twee elementaire onderdelen ruimte voor verschillende keuzes, met name omdat aan het merendeel van de gronden tussen de gemeentegrenzen met Wassenaar en de Van Alkemadeaan de globale uit te werken bestemming "Verkeersdoeleinden" is gegeven. Daarmee is ook niet voldaan aan de opmerkingen van de PPC in haar reactie op het ontwerpbestemmingsplan. De vereniging acht de noodzaak van een doorsteek door het Bospark als verbinding tussen de Waalsdorperweg en het TNO-complex op geen enkele wijze aangetoond. Immers, de door middel van een wijzigingsbevoegdheid te realiseren woningbouwlocatie op het terrein van de Alexanderkazerne, behoeft niet binnen de planperiode verwacht te worden. Tevens zijn er andere oplossingen om het verkeer tijdens de tunnelaanleg om te leiden.
3. De vereniging is van mening dat zolang niet door middel van zorgvuldig technisch onderzoek is komen vast te staan dat de tunnel kan worden aangelegd zonder aanzienlijke schade of hinder voor de bewoners van de woningen aan de Waalsdorperweg, de tunnel niet mag worden gesitueerd direct grenzend aan de tuinen van de woningen.
- In het verlengde hiervan meent de vereniging dat de situering van de tunnel langs het pad bovenop de duinrug achter de woningen aan de zeezijde van de Van Voorschotenlaan niet aanvaardbaar is.
4. De vereniging acht het onaanvaardbaar dat aan een deel van het St. Hubertuspark de bestemming "Duinpark/Verkeersdoeleinden" is gegeven en dat daarbij de mogelijkheid is opgehouden dat het park zal worden afgegraven. Bovendien is de gelegde bestemming veel ruimer dan voor de aanleg van de tunnel noodzakelijk is.

Reclamant, genoemd onder 2, voert bij monde van ir. J.N. Ringers namens de vereniging het volgende aan.

De vereniging heeft met name bezwaren tegen de geplande doorsteek van de Oude Waalsdorperweg naar de Theo Mann Bouwmeesterlaan dwars door het Bospark. De vereniging is bevreesd dat de "tijdelijke doorsteek", welke term door de gemeente in latere besprekingen en informatiebijeenkomsten is gehanteerd, wordt gebruikt als aanloop naar een definitieve doorsteek ter plaatse. De geplande doorsteek zal veel sluipverkeer door de wijk Duinzigt met zich meebrengen. Daarbij is de noodzaak op geen enkele manier aangetoond. De doorsteek zal ernstige en onomkoerbare schade aan het Bospark veroorzaken. Tenslotte is geenszins gegarandeerd dat de leden van de vereniging voldoende beschermd zullen worden tegen overmatige geluids-overlast.

Reclamant, genoemd onder 3, voert het volgende aan.

1. De noodzaak om de Noordelijke Randweg Haagse Regio (NORAH) aan te leggen is niet aangetoond.
2. De NORAH lost de congestie op het rijkswegennet in en om de Haagse agglomeratie niet op.
3. Met name de wegen in het stedelijk gebied, die op de NORAH aansluiten, worden zwaarder belast. Er wordt geen verkeer weggevoerd, maar aangetrokken.
4. De NORAH vormt een nieuwe ernstige - en grotendeels ook onherstelbare - aantasting van natuur en landschap in de duinen en het strandwal-landschap van de toch al zo bedreigde bufferzone Den Haag-Leiden.
5. De aanleg van de NORAH zal - ten koste van het openbaar vervoer - zorgen voor meer autoverkeer in de Haagse agglomeratie en dat zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen.
6. Vooral in het noordelijk deel van de agglomeratie zal er door meer autoverkeer meer luchtverontreiniging en meer geluidhinder komen.
7. In de MER-fase is het meest milieuvriendelijke alternatief niet onderzocht. Op basis van een Tracébesluit wordt voortgeborduurd op een alternatief dat in het MER ook helemaal niet onderzocht is.
8. Het plan is zo globaal dat de gemeenteraad kan kiezen voor goedkope alternatieven, met meer schade voor natuur en milieu, terwijl nog onbekend is wat die schade precies zal zijn en of en hoe die kan worden verzacht of goedge maakt.

Reclamant, genoemd onder 4, voert namens cliënte het volgende aan.

Cliënte heeft belang bij het sparen van het St. Hubertuspark - nog steeds van grote ecologische betekenis in het benarde gebied - nu vanuit de wijk en de woningen langs de Koninginnegracht het uitzicht op de duinpartij onherstelbaar zal worden verstoord. Ook de aan te trekken verkeersstroom over het viaduct zal ontoelaatbare overlast in de vorm van geluidhinder en luchtverontreiniging medebrengen. Een speciaal wegdek zal die hinder niet verminderen.

Reclamant, genoemd onder 5, voert het volgende aan.

Reclamant onderschrijft de noodzaak van een Noordelijke Randweg. Hij heeft echter bezwaar tegen de vrijheid die de gemeente zich gunt in de wijze van aanleg van de tunnel onder het St. Hubertuspark, namelijk ofwel geheel ondergronds met daardoor integraal behoud van het duin(bos)-park, ofwel aanleg van een tunnel via voorafgaande afgraving van het duin ter plaatse van het geplande tracé (en een rand daarbuiten voor het werkverkeer). De laatste methode is desastreus voor het duinbos vanwege de verstoring van de bodemgelaaagdheid. Alleen door middel van de eerste methode zou het park gespaard worden.

De eerste methode zou als zodanig verwoord kunnen worden in de voor-schriften.

Een keuze tussen de technieken mag niet alleen op financiële gronden zijn gebaseerd. Een beschafde maatschappij weet een natuurgebied op waarde te schatten.

Ten aanzien van de voorschriften verzoekt reclamant in artikel 13, lid 2 het woord "duinvegetatie" te vervangen door "duinbosvegetatie". Tevens

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

verzoekt hij artikel 15, lid 2 te wijzigen en daarin op te nemen dat de natuur- en landschappelijke waarde duurzaam in stand blijft met uitzondering van een geringe aantasting bij de tunnelmonden.

Reclamanten, genoemd onder 6, voeren het volgende aan.

Reclamanten hebben geen bezwaar tegen het verwezenlijken van de Noordelijke Randweg. De bedenkingen betreffen in hoofdzaak de voorgestelde doorsteek Oude Waalsdorperweg-Theo Mann Bouweesterlaan. De doorsteek zal het voor de natuur zo waardevolle Bospark in twee delen splitsen en ter plaatse blijvend vernietigen.

Door de doorsteek wordt de wijk Duinzigt geconfronteerd met een aanzienlijke verhoging van het autoverkeer, milieuvuiling en geluidsbelasting.

Reclamanten vragen zich af waarom de huidige doorsteek ter hoogte van de Van der Aastraat niet gehandhaafd kan blijven.

Verder betwijfelen reclamanten de noodzaak van de doorsteek. Immers de woningbouw op het terrein van de Alexanderkazerne is nog onzeker. Bovendien zou bij aanleg van de tunnel een noodweg over het oude Hofplein-spoorwegtracé aangelegd kunnen worden.

Reclamanten, genoemd onder 7, voeren het volgende aan.

1. Reclamanten maken bezwaar tegen het feit dat bij de vaststelling van het plan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen waarbij de tunnel 5 m kan verschuiven ten behoeve van Defensiedoelinden II. Deze wijziging benadeelt bewoners (24 uur per dag) in sterke mate ten opzichte van Defensiekantoren (maximaal 40 uur per week).

2. De gemeente besteedt geen aandacht aan het zekerstellen dat de leefbaarheid - het primaire doel van het Benoordenhout is wonen - tijdens de aanleg van de NORAH en daarna, niet achteruit gaat. Er moet meer belang gehecht worden aan de woonbestemming in de wijk, inclusief de westzijde van de Waalsdorperweg.

3. De gemeente heeft geen zekerheid geboden met het vage plan. De keuzen zijn gemaakt en overleg heeft geen zin meer. Bovendien is een informatieavond niet hetzelfde als overleg en de gewenste consensus bereikt.

4. Een minimale afstand van 10 m van de achterkant van de tuinen tot de tunnelbuitenwand is zeer wel haalbaar en kan in het plan geregeld worden. Ten onrechte stelt de gemeente dat dan teveel gebouwen op de Frederikkazerne verworven en gesloopt moeten worden.

Reclamanten achten een onafhankelijk onderzoek naar het doorgeven van trillingen noodzakelijk.

Reclamanten claimen dat zij de brandgang kunnen blijven gebruiken. Ook bomen achter de tuinen, welke eventueel gekapt moeten worden, moeten na aanleg weer teruggeplant worden.

5. Voor het instandhouden van de leefbaarheid is de lange tunnel van belang.

6. Het sluisverkeer door de wijk moet volledig worden geweerd. Hiervoor zijn allerlei maatregelen noodzakelijk.

K:\num1\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

Reclamant, genoemd onder 8, voert het volgende aan.

Reclamant stelt dat, al dient de wegbeheerder zo goed mogelijk met de beschikbare gelden om te gaan, de kwaliteit van de weg en de leefbaarheid niet te veel mogen worden aangetast. Verwacht mag worden dat er ook een (financiële) zekerheid is dat het gehele project wordt afgerond en de doelstellingen worden gehaald. Ten aanzien van de beoogde ontlasting van de route Utrechtsebaan-Raamweg-Telderstracé is reclamant van mening dat dit alleen mogelijk is met een weg zonder gelijkvloerse kruisingen, zodat 70 km/uur mogelijk is, en een verdiepte ligging vanaf de A4 tot het Congresgebouw, met aansluitingen bij de Scheveningseweg, Madurodam en TNO. Meerjarenplannen en begroting zijn nodig voor de verdiepte ligging danwel een weg via de kustlocatie. Ten aanzien van het oplossen van de consequentie van overgang van Hoefijzer naar Haagse Ruit, dient, om de Waalsdorperweg te ontlasten, naar de mening van reclamant een lange tunnel aangelegd te worden. Ten aanzien van de ontlasting van het toeristisch verkeer op de Van Alkemade laan merkt reclamant op dat de Van Alkemade laan tussen de kazernes dient te worden afgesloten voor het autoverkeer en de randweg achter de kazernes omgelegd moet worden met een rotonde bij TNO. De Van Alkemade laan/Zwolsestraat zou versmald moeten worden tot 1+1 met busbanen om dichtslibben van Scheveningen te voorkomen.

Volgens reclamant dienen alle opties in het plan te worden opgenomen. Hij acht het van belang dat niet om financiële redenen een slecht concept gekozen wordt.

Reclamant, genoemd onder 9, voert namens 23 bewoners van de Van Voor-schotenlaan het volgende aan.

1. De bewoners verzoeken de bestemming "Tunnel" tot 5 m uit de teen van het talud op het terrein van de Frederikkazerne buiten de goedkeuring te laten. In het plan is het tracé dicht achter de zeezijde van de Van Voor-schotenlaan geprojecteerd, waarbij de grens van de tunnelbestemming langs het pad bovenop de duinrug achter de woningen is gelegd. De bewoners verwachten onevenredige schade aan de duinrug, beplanting en hinder.

2. Het plan biedt geen zekerheid over de uiteindelijke technische uitvoering van de tunnelbouw. De bewoners zijn van mening dat - nu de aanvankelijk voorgestelde boommethode geen doorgang kan vinden - de doorpersmethode het enige aanvaardbare alternatief is om zo min mogelijk schade te veroorzaken.

3. De bestemming "Duinpark/Verkeersdoeleinden" is te ruim. Het tracé ligt immers nagenoeg vast. De begrenzing van de bestemming dient uitsluitend de grenzen van de locatie van de tunnelbouw aan te geven.

4. De onzekerheden wat betreft uitvoering van de tunnel (kort danwel lang, al dan niet met een doorsteek) maken het onmogelijk de afwegingen binnen de normale lijn van "maatschappelijke controle" te volgen.

Reclamant, genoemd onder 10, voert het volgende aan.

Reclamant meent dat de Waalsdorperweg van de Oostduinlaan tot de Raamweg niet eenzijdig afgesloten moet worden, aangezien dat nog meer sluisver-

K:\num1\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

keer geeft in de wijk, hetgeen onveiligheid oplevert voor de leerlingen van zes scholen in de nabije omgeving. Daarbij stelt hij een aantal maatregelen voor.

Reclamante, genoemd onder 11, voert bij monde van drs. J.K. van Dingstee het volgende aan.

Reclamante wenst voorop te stellen de noodzaak van de aanleg respectievelijk verbetering van de Noordelijke Randweg in te zien. Reclamante heeft echter bezwaar tegen de onduidelijkheid van het plan. Het plan maakt nog steeds geen keuze tussen de varianten "korte tunnel" en "lange tunnel". Door het slopen van de bebouwing op de Kleine Alexander, die nu zorgt voor geluids- en zichtbarrière neemt de geluidsoverlast toe. Bij de lange tunnel zal de weg dichter langs de flat lopen. Het toegenomen verkeer zal harder rijden dan de ingestelde maximumsnelheid. De geluidsbelasting kan teruggedrongen worden tot 57 dB(A), doch reclamante vindt dit bepaald te hoog in vergelijking met de in de wet genoemde voorkeurswaarde van 50 dB(A).

Reclamante voert aan dat de flat voornamelijk bewoond wordt door ouderen, die aan hun woning zijn gebonden, dat de balkons één van de aantrekkelijkste karakteristieke elementen vormen en dat men het zal betreuren als mensen op hun oude dag in hun woongebot beperkt worden. Reclamante verzoekt het tracé ter hoogte van de Ceas Laseurlaan zover mogelijk op te schuiven naar het noordwesten.

Reclamante heeft bezwaar tegen de doorsteek, omdat het zal leiden tot extra verkeer naar en door de wijk. Reclamante kan de noodzaak er niet van inzien.

Reclamant, genoemd onder 12, heeft de volgende bedenkingen.

Voor reclamant blijft alleen de variant van een lange tunnel tot aan de gemeentegrens acceptabel, waarbij de geluidsoverlast minimaal zal zijn. De geschatte meerkosten van 14 miljoen gulden vallen weg tegen de totale kosten van de aanleg van de Noordelijke Randweg, zeker bij een afschrijvingsperiode van dertig jaar. Bovendien is de doorsteek dan niet meer nodig. Reclamant acht het niet juist dat de gemeente zichzelf in het kader van de Wet geluidshinder ontheffing kan verlenen. Hij stelt zich verder achter het standpunt van de Wijkvereniging Benoordenhout.

Reclamante, genoemd onder 13, voert het volgende aan.

Reclamante stelt dat de Noordelijke Randweg, met name de wegen die direct of indirect als toe- en afvoerwegen zullen dienen, in het bijzonder de Prof. B.M. Teldersweg, zwaarder belast. Dit is in strijd met de gedachte de uiteinden van het Hoefijzer rond Den Haag niet met elkaar te verbinden. Een cijfermatig inzicht in de verlegging en intensivering van de verkeersstromen ontbreekt. Men acht de wegen richting Kijkduin niet geschikt als autoweg. Vooral bij een tunnel in "dagbouw" wordt gevreesd voor aantasting van de natuurwaarden van het Hubertusduin, dat als ecologische verbindingzone fungeert tussen de Oostduinen en de Scheveningse Bosjes. Evenals de PPC ziet men de wijze van uitvoering niet uitsluitend als een uitvoeringsaspect. De groei van het autoverkeer ten koste van het

K:\numa\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

fietsverkeer en het openbaar vervoer zal de verkeersveiligheid in ongunstige zin beïnvloeden. Ook de luchtverontreiniging en geluidshinder op de Prof. B.M. Teldersweg, in de Scheveningse Bosjes en de woonwijken zullen toenemen. De barrièrewerking tussen de beide delen van de Scheveningse Bosjes zal versterkt worden en de oversteekbaarheid zal verder aangetast worden, temeer omdat de toegezegde brugverbinding niet is gerealiseerd.

Reclamant, genoemd onder 14, voert het volgende aan.

Reclamant ziet het nut van de bestemming "Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding" niet in. Er bevinden zich binnen deze bestemming geen dijken, kaden of dijksloten, wel een (gedeelte van een) gebouw. Reclamant vraagt om een aanduiding in plaats van een bestemming.

Ten aanzien van de opgenomen brutovloeroppervlakte op de Frederik- en Alexanderkazerne van 142.500 respectievelijk 41.500 m² merkt reclamant op dat de huidige oppervlakten 142.220 respectievelijk 41.150 m² bedragen. In het kader van een aantal reorganisatieprocessen heeft uit het oogpunt van kosteneffectiviteit concentratie op het onderhavige complex belangrijke voordelen. Het vigerende plan kent geen beperkingen. Voor de Alexanderkazerne, op de kaart aangeduid met 1, is er behoefte aan nieuwbouw in verband met de te slopen gebouwen en voor uitbreiding van de legercapaciteit.

Reclamant verwacht niet dat binnen de planperiode het gebruik van het terrein zal worden beëindigd. Reden waarom verzoekt wordt het vloeroppervlak uit te breiden tot 50.000 m². De verruiming van het vloeroppervlak voor de Frederikskazerne door middel van een vrijstellingsbevoegdheid zou naar de mening van reclamant ook moeten gelden voor de van buiten Den Haag te verplaatsen of voor uitbreiding van de op het terrein aanwezige diensten. Nieuwbouw door middel van een vrijstellingsbevoegdheid acht men een te beperkte rechtszekerheid. Reclamant verzoekt voor bestemmingsvlak II (Frederikskazerne) bij recht het brutovloeroppervlak te verhogen tot 160.000 m² en verzoekt goedkeuring te onthouden aan artikel 8, lid 2f en 3b en artikel 22, lid 2 het getal 201.500.

Reclamant verzoekt om de grens van de bestemming "Verkeersdoeleinden" op minimaal 5 m vanuit de achterkantgevels van de gebouwen op de Alexanderkazerne te leggen en deze strook toe te voegen aan de bestemming "Defensiedoeleinden I". Ten slotte verzoekt reclamant om herbouw van alle te slopen gebouwen.

Reclamant, genoemd onder 15, voert bij monde van drs. G.J. Otten namens vele bewoners van de percelen aan de Waalsdorperweg grenzend aan de Frederikskazerne, het volgende aan.

Het hoofdbezwaar richt zich tegen het feit dat het tracé van de Noordelijke Randweg is geprojecteerd precies langs de zuidwestgrens van de Frederikskazerne en dus tegen de rooilijn aan van de percelen. De toezegging van Burgemeester en Wethouders om te streven naar een afstand van 5 m tussen de rooilijn en de tunnel komt hieraan niet tegemoet. Een afstand van 10 à 50 m zou juist zijn. Door een afstand van 20 m tussen de percelen aan de Waalsdorperweg en de oostelijke tunnelwand aan te houden, zal geen extra bebouwing verworven en/of afgebroken hoeven te worden, met als enig knelpunt de bebouwing direct gelegen aan de Van Alkemadealaan.

K:\numa\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

Een afstand van slechts 5 m levert veel te grote risico's van permanente dreingeluiden en scheuren in of van verzakkingen van de woningen op. Bovendien zou de historische bunker moeten worden gesloopt en zal de huidige natuurlijke en fraaie begroeiing van het talud achter de tuinen verdwijnen.

Ten slotte heeft reclamant bezwaar tegen het feit dat de gemeente haar toezegging om een aparte informatieve bijeenkomst te beleggen niet is nagekomen.

Reclamanten, genoemd onder 16, voeren het volgende aan.

Reclamanten onderschrijven de bedenkingen van de Wijkvereniging Benoordenhout volledig. Nu is gebleken dat het Ministerie van Defensie in ieder geval voor een periode van tien jaar een brede strook langs de Oude Waalsdorperweg perst te handhaven en het terrein van de Grote Alexanderkazerne niet prijsgeeft, vervalt het plan van de zogenaamde korte tunnel, omdat anders het Bospark grotendeels opgeofferd moet worden. Voor reclamanten blijft dit onaanvaardbaar. Door de zogenaamde korte tunnel daalt de waarde van de huizen. Reclamanten hebben voorkeur voor de zogenaamde lange tunnel, ware het niet dat er wat betreft het tracé nog steeds te veel onzekerheden zijn. Wel moet de bosstrook gehandhaafd blijven bij de Else Maushlaan en niet onherstelbaar beschadigd worden door de zogenaamde doorsteek.

Reclamanten vinden het wenselijk dat er een verhelderend Plan van Aanpak gepresenteerd wordt, waarin de regelingen voor het verkeer in kaart worden gebracht.

Ten aanzien van de bedenkingen merken wij het volgende op.

Noodzaak congestie

De Noordelijke Randweg is de nog ontbrekende schakel in het randwegenstelsel van de Haagse regio. De wegverbinding is daartoe opgenomen in zowel het streekplan Zuid-Holland West als ons Mobiliteitsplan Zuid-Holland. Deel 1: verstedelijkt gebied. Voorts maakt deze wegverbinding onderdeel uit van het uitvoeringsconvenant behorende bij het Bereikbaarheidsplan Randstad. De weg moet een belangrijke schakel gaan vormen tussen de Bollestraat en de Rotterdamse regio. Het Haagse Hoefijzer en daarmee ook de Noordelijke Randweg dient - zoals ook nog eens is vermeld in het recent vastgestelde streekplan Zuid-Holland West van 1997 - een belangrijke functie te vervullen in de externe ontsluiting van de locaties Wateringse Veld, Leidschenveen en Ypenburg. Op basis van de resultaten van het MER, het Rapport Bevestigingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVI) achten wij de realisatie van de Noordelijke Randweg noodzakelijk.

Blijkens de conclusie uit de Projectnota/MER draagt de aanleg van de Noordelijke Randweg niet of nauwelijks bij aan de toename van het aantal voertuigenkilometers in het studiegebied, boven de trendmatige groei. Door de aanleg van de Noordelijke Randweg wordt autoverkeer van het onderliggende wegennet naar de Randweg getrokken. Er worden kansen geschapen om verdere maatregelen aan dat onderliggende wegennet te treffen, die autoverkeer op deze routes ontmoedigen. Rijksbeleid is dat in

K:\num1\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RGG/ARB/133265A

2010 de (personen)automobiliteit 35% hoger ligt dan in 1986. Het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat richt zich op het terugdringen van de groei van de automobiliteit. Dit beleid wordt gestalte gegeven in de vorm van maatregelen als prijsbeleid, locatiebeleid, bevorderen carpoolen, bedrijfsvervoersplannen enzovoort.

Daarnaast richt het beleid zich op het beter gebruiken van de bestaande weginfrastructuur, waarbij bij voorkeur voorrang wordt gegeven aan het economisch belangrijke verkeer.

Daar waar het voorgaande onvoldoende soelaas biedt en knelpunten in het wegennet blijven bestaan, komt aanleg of uitbreiding van weginfrastructuur in beeld.

Met dit maatregelenpakket (uit Structuurschema Verkeer en Vervoer, aan-scherpingsvariant plus) zou de groei van het autoverkeer tot 2010 beperkt kunnen blijven tot 35% ten opzichte van 1986. Met andere woorden, 35% is dus niet het doel maar waarschijnlijk het resultaat!

De Noordelijke Randweg biedt de mogelijkheid om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied te verbeteren en verkeersfuncties op de daartoe geconcentreerde en goed geoutilleerde verkeerswegen te situeren. Op dit moment lopen in het stedelijk woongebied de woon- en verkeersfuncties te veel door elkaar. Concreet is sprake van een situatie waarbij (te) veel doorgaand verkeer (bovenlokaal) door woonwijken gaat op wegen die daarvoor wat betreft doorstroomingscapaciteit en wegprofiel totaal ongeschikt zijn. Dit veroorzaakt in de woonwijken veel overlast alsook verkeersonveilige situaties. De groei van het autoverkeer heeft tot gevolg dat deze problematiek verergert.

De betrokken gemeentebesturen, zo ook de gemeente Den Haag, ons college, alsmede Rijkswaterstaat zijn voornemens in dit kader maatregelen te nemen.

Flankerende maatregelen

De aanleg van de Noordelijke Randweg heeft positieve gevolgen voor de wegen in en om het Benoordenhout. Ter hoogte van de Van Alkemadelaan kan verkeer, komende vanaf de Landscheidingsweg, zowel rechtsaf richting Scheveningen, recht door de tunnel in, als linksaf naar het Benoordenhout. Ter hoogte van het Hubertusviaduct kan het verkeer uit de kazernetunnel of recht door het Hubertusviaduct/Telderstracé op of 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. Bestemmingsverkeer naar en in het Benoordenhout blijft mogelijk. Door het nemen van flankerende maatregelen aan de randen en in de straten zelf, zal dit verkeer worden gereguleerd. Dit zal onder andere gebeuren door maatregelen op het Koningskade/Raamwegtracé. Ten opzichte van het verkeer dat nu door het Benoordenhout rijdt (Wassenaarweg, Oostduinlaan, Carel van Bylandtlaan, Ruychroeklaan, Waalsdorperweg) zal er een afname plaatsvinden bij aanleg van de kazernetunnel. In het gebied van het Benoordenhout in de buurt van de kazernetunnel, 't Hoenstraat, de Groenhovenstraat en omgeving zullen maatregelen worden genomen om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer vanaf de Waalsdorperweg via de Oostduinlaan zal gaan sluipen door het Benoordenhout zoals:

- versmalling van de Van Alkemadelaan (ten zuiden van de Waalsdorperweg) tot 1+1 rijstroken en de aanleg van een busbaan;

K:\num1\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RCG/ARB/133265A

- het instellen van eenrichtingsverkeer op de Waalsdorperweg vanaf het Hubertusviaduct tot aan de Van Berwaerdweg;
- nieuwe verkeerscirculatie in de straten rondom 't Hoenstraat.

De bewoners van de 't Hoenstraat geven aan dat zij thans reeds overlast hebben van het sluipverkeer door hun straat. Dit brengt geluids- en stankoverlast met zich mee en geeft een onveilige situatie in de straat voor de spelende kinderen. In overleg met de bewoners en op basis van de gegevens die de gemeente heeft verkregen uit tellingen, wordt gekeken of het instellen van eenrichtingsverkeer reeds ingevoerd kan worden. Wij hebben vernomen dat inmiddels maatregelen zijn getroffen. Het is overigens niet zo dat alleen het verkeer naar de tunnel met verkeerslichten geregeld gaat worden. Dit geldt voor al het verkeer dat vanaf de Landscheidingsweg komt en naar Scheveningen of het Benoordenhout gaat. Omdat veel verkeer vanaf de Landscheidingsweg de tunnel in zal gaan en er geen doorgaand verkeer via de Waalsdorperweg richting Plesmanweg/Raamweg meer mogelijk is, heeft het kruispunt Van Alkemadeaan-Waalsdorperweg voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Scheveningen Bad te verwerken. Op de Waalsdorperweg wordt echter geen drempel aangelegd, aangezien de Waalsdorperweg een wijkontsluitingsfunctie heeft (onder andere verkeer naar de Frederikazerne/Bronovotiekenhuis) en er bussen via deze weg rijden. Omdat het kruispunt Waalsdorperweg-Van Alkemadeaan op maatveld voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken is het niet nodig om een weg achter de Alexanderkazerne aan te leggen en ook een rotonde ter hoogte van TNO is niet nodig.

Het toeristische verkeer naar Scheveningen wordt gedoseerd op de kruising Waalsdorperweg-Van Alkemadeaan, omdat zowel verkeer van de Landscheidingsweg rechtsaf moet worden gestuurd als verkeer op de Van Alkemadeaan rechtdoor moet worden gestuurd. Op de Van Alkemadeaan (tussen het Willem Witsplein en de Waalsdorperweg) is slechts één rijstrook per richting voor het autoverkeer beschikbaar. De andere twee rijbanen zijn geschikt gemaakt als busbanen. 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 komt. In voorkomende gevallen kan de verduubelde opstelcapaciteit van de Landscheidingsweg gebruikt worden om het verkeer naar Scheveningen op te stellen en wordt het kruispunt Waalsdorperweg-Van Alkemadeaan gebruikt als doseerpunt. De aanleg van de tunnel ontlast de Waalsdorperweg. De tunnel is echter wel een wezenlijk onderdeel van de gehele Noordelijke Randweg, inclusief de verbinding tussen de Rijkswegen 4 en 44. Dit laatste gedeelte is als Verlengde Landscheidingsweg ruim zestig jaar onderwerp van discussie geweest met de besluitvorming in het kader van de Projectnota/MER en het Tracébesluit in 1994 juist door de Tweede Kamer gehonoreerd als onderdeel van de Noordelijke Randweg.

MER

Tijdens de fase van de Projectnota/MER zijn diverse varianten bestudeerd voor de aanleg van de Noordelijke Randweg. Met betrekking tot het Meest

K:\num1\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RCG/ARB/133265A

Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) wordt gesteld, dat uit de verkeersanalyses blijkt dat MMA in principe beschouwd kan worden als een geldig alternatief in die zin dat het een oplossing biedt voor de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in het studiegebied. Een verbetering van de leefbaarheid (zowel natuurlijk als woon- en leefmilieu) kan alleen worden bereikt door het treffen van zeer ingrijpende sturende en dwingende maatregelen in de automobilititeit en het aanbieden van extreem veel infrastructuur voor het openbaar vervoer. Een aantal onderdelen uit het maatregelpakket is (nog) niet vertaald in vastgesteld beleid. Deze maatregelen zullen naar verwachting financieel niet haalbaar zijn en veel weerstand ontmoeten, zowel op landelijk als lokaal niveau. De initiatiefnemers hebben geconcludeerd dat het MMA alleen beschouwd kan worden als een erkenning van mogelijkheden voor mobiliteitsbeperkende maatregelen, maar niet als een reële oplossing voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen, zoals die zich voordoen in het studiegebied van de Noordelijke Randweg.

Ook is een zogenaamd openbaarvervoermaximalisatiealternatief onderzocht. De conclusie uit het MER is, dat dit alternatief goed scoort ten aanzien van de leefbaarheid, maar geen oplossing biedt voor de bereikbaarheid en voorts hoge kosten met zich meebrengt. Naast de aanleg van de Noordelijke Randweg - die overigens in Voorburg en Leidschendam uitgevoerd zal worden met vrije openbaarvervoerbanen - wordt in de regio Haaglanden ook rekening gehouden met de aanleg van Randstad Rail en Aggloniet. Uiteindelijk is gezamenlijk gekozen voor de variant Deels Verdiepte Stadsrandweg, waarbij extra investeringen door het Rijk zijn gedaan om een aantal knelpunten langs het tracé op te lossen. De aanleg van de Noordelijke Randweg over de gehele lengte vanaf de A4 tot aan het Hubertusviaduct in een tunnel is met name vanuit financieel oogpunt daarbij niet realistisch, net zo min als er gedacht is aan het verlengen van de tunnel tot voorbij Madurodam. De capaciteit van de Prof. B.M. Telldersweg is voldoende om de verwachte vervoersstromen te kunnen verwerken. Ook voor het gedeelte Mariahoeve/Marlot wordt door het Rijk niet uitgegaan van de aanleg van een tunnel.

Aantasting natuur, milieu, bufferzone

In de paragraaf "Verdere overwegingen" van het Tracébesluit van 24 april 1994 van de minister is gesteld dat bij de voorbereiding van de wegaanleg (de zogenaamde planuitwerking) de mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur en landschap verder moeten worden uitgewerkt in een afzonderlijk Compensatieplan.

Uitgangspunt hierbij is het compensatiebeginsel zoals opgenomen in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR), deel 3, Kabinetsstandpunt. Daarnaast is de Tweede Boswet onlangs in werking getreden, op grond waarvan de bossen die gekapt moeten worden voor de aanleg van de Noordelijke Randweg, gecompenseerd dienen te worden door middel van herplant. De Tweede Boswet heeft met name betrekking op gebieden buiten de bebouwde kom, binnen de bebouwde kom is de gemeentelijke Bomenverordening van toepassing. Deze verordening is op 30 april 1996 in werking getreden. Tussen de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is bovendien een samenwerkingsovereenkomst gesloten die inhoudt dat niet

K:\num1\133265A\jdv-A

alleen bomen maar ook alle andere beplantingen gecompenseerd zullen worden.

Ook wij hebben besloten het compensatiebeginsel toe te passen op alle binnen de provinciale ecologische hoofdstructuur vallende gebieden plus nog een aantal andere categorieën. In de te sluiten overeenkomst tussen Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en de gemeente is eveneens een verplichting tot het toepassen van het compensatiebeginsel opgenomen. Gezien de grote raakvlakken tussen het SCR, de Tweede Boswet en de samenwerkingsovereenkomst worden deze tezamen in het op te stellen Compensatietraject opgenomen.

Uitgangspunt bij het compensatiebeginsel is dat schade aan natuur en landschap zoveel mogelijk moet worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. Indien desondanks nettoverlies optreedt van de actuele of potentiële natuurwaarden (uitgedrukt in natuurdoeltypen) in de compensatieplichtige gebiedscategorieën, dan dient hiervoor compensatie plaats te vinden. Deze compensatie dient plaats te vinden buiten de in het SCR genoemde en door ons vastgestelde gebiedscategorieën, maar wel zo dicht mogelijk bij de plaats van de ingreep. Vanuit ecologisch oogpunt dient het compensatiegebied ruimtelijk aan te sluiten bij de landelijke of provinciale ecologische hoofdstructuur. Zoekgebieden voor compensatie in oppervlakte zijn onder meer Groenendaal (in aansluiting op ecoduct en op basis van te ontwikkelen gebiedsvisie) en de groenzone tussen de Verlende Landscheidingsweg en Mariahoeve (op basis van een te ontwikkelen inrichtingsvisie). Een tweede belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van het Compensatieplan is het Inpassingsplan Noordelijke Randweg, waarin een aantal mitigerende maatregelen is opgenomen. Voorzover deze, indicatief aangegeven, maatregelen niet toereikend worden geacht zullen in het compensatieplan een aantal aanvullende maatregelen worden opgenomen. Aanvullende mitigerende maatregelen zijn bijvoorbeeld een op maatveld liggende en aan de spoorlijn aansluitende groene verbinding tussen de Duivenvoordse Polder en de Schenkstrook en het ecoduct tussen de Waalsdorpervlakte en Groenendaal ter hoogte van het TNO-complex (in combinatie met fietspad 10). Overigens is de aanleg van infrastructuur niet strijdig met het Rijksbufferzonebeleid. Overeenkomstig de hiervoor genoemde uitgangspunten is een Compensatieplan opgesteld, dat door de Stuurgroep Noordelijke Randweg op 18 september 1997 unaniem is geaccordeerd.

St. Hubertuspark

In het bestemmingsplan is de wijze van uitvoering van de aanleg van de tunnel onder het St. Hubertuspark niet vastgelegd, omdat de uitvoeringswijze in het kader van het bestemmingsplan planologisch niet relevant is. De gronden boven en om de tunnel heen zullen in alle gevallen bestemd zijn voor duinpark.

Voor de wijze van uitvoeren bestaat een aantal mogelijkheden. De mogelijkheden verschillen wat betreft financiën en de gevolgen voor het park. De uitvoeringswijze "afgraven" kan gefinancierd worden uit de bijdragen van het Rijk. Onderzoek naar andere technische mogelijkheden en de daarbijbehorende financiële dekking is nog gaande.

De wijze van uitvoeren heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de verschijningsvorm van het duinpark. Het is duidelijk dat bij de methode

"afgraven" een veel groter deel zal moeten worden heringericht dan bij een techniek als "doorpersen". Welke mogelijkheid ook gekozen zal worden, het beleid zal er altijd op gericht zijn om het park na de aanleg van de tunnel daar waar nodig op nieuw in te richten, zodat weer sprake zal zijn van een duinpark. De bestemming "Duinpark" en de dubbelbestemming "Duinpark/Verkeersdoelinden" zijn hierop gericht.

Tunnel Frederikkazerne

In de jaren 1988-1992 zijn talloze studies uitgevoerd om te bezien wat het beste alternatief zou zijn voor de versmalde Waalsdorperweg. Alternatieve tracés tussen de Frederikkazerne en Klein Zwitserland zijn daarbij ook bestudeerd. Op 24 maart 1994 heeft de gemeenteraad uiteindelijk besloten tot de aanleg van een tunnel onder het terrein van de Frederikkazerne. Het belangrijkste bezwaar betreft het feit dat voor de omwonenden niet duidelijk is waar en hoe de tunnel op het terrein van de Frederikkazerne zal worden gebouwd. Bij de definitieve bepaling van de ligging van de tunnel zal rekening worden gehouden met de wens om de tunnel niet direct tegen de tuinen van de Waalsdorperweg en de Van Voorschotenlaan aan te bouwen. Een afstand van 10 m van de tuinen zal wellicht niet overal haalbaar zijn. Uitgangspunt van de gemeente blijft wel de tunnel op het terrein van Defensie te situeren en ervoor te zorgen dat de afstand tot de tuinen zo groot mogelijk blijft/wordt. In overleg met de bewoners zal afgesproken worden hoe de erfafscheiding geregeld gaat worden. Wij kunnen hiermee instemmen.

Zoals wij hierboven reeds hebben aangegeven, is het de bedoeling van de gemeente om bij de aanleg van de tunnel de voetpadenstructuur in en rond het St. Hubertuspark (waaronder ook het voetpad achter de Van Voorschotenlaan) zoveel mogelijk te handhaven respectievelijk te herstellen. Dit geldt ook voor de nog aanwezig brandgang. 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 retourenbaling de waterstand in de omgeving gelijk te houden en slechts water te onttrekken aan het gebied waar gegraven/geboord wordt. Met de bewoners van de aangrenzende panden zal voordat de werkzaamheden zullen starten van uit 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 opmerapporten van de bestaande woningen voordat de bouwactiviteiten plaatsvinden en daarna. Voorts zullen in dit overleg afspraken gemaakt worden om de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden zoveel 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.

Immiddels is het overleg gestart. Een eerste bijeenkomst is geweest op 17 april 1997. Daaruit is een aantal concrete afspraken voortgevloeid. In dezen betreffen het naar onze mening uitvoeringsaspecten. Ter zitting

Ons kenmerk: RCG/ARB/133265A

hebben wij vernomen dat er meer bijeenkomsten zullen volgen, waarin ge-
tracht zal worden om consensus te bereiken.

Wijzigingsbevoegdheid Tunnel/Defensiedoelinden

Wij merken op dat de grens van de bestemming "Tunnel" en "Wonen" bij ge-
bruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid niet zal veranderen. Deze wijzi-
gingsbevoegdheid is opgenomen omdat het definitieve ruimtbeslag van de
tunnel nog niet exact bekend is. De tunnel zal echter niet dichter bij de
percelen van de woningen komen te liggen.

Vaagheid plan

Reclamanten doelen met name op de globale verkeersbestemming vanaf de
Van Alkemadeaan tot aan de gemeentegrens.

Het gaat in dezen om de keuze tussen een lange tunnel of een korte tun-
nel. Wij spreken onze voorkeur uit voor een lange tunnel. Een lange tun-
nel brengt de minste schade toe aan het woon- en leefmilieu. Omdat hier
echter nog geen financiële zekerheid over bestaat, is in het plan een
globale bestemming met uitwerkingsregels opgenomen. Wij kunnen hiermee
instemmen.

Doorsteek

Ter hoogte van TNO, richting Theo Mann Bouwmeesterlaan is een zogenaamde
doorsteek opgenomen. De doorsteek is bedoeld als tijdelijke omleidings-
weg, als ontsluitingsweg voor een woningbouwlocatie op het Alexanderter-
rein en als ontsluitingsweg voor de wijk Duinzigt. Wij menen dat een tij-
delijke omleidingsweg niet in een bestemmingsplan geregeld hoeft te wor-
den. Naar onze mening wordt de woningbouw op het Alexanderterrein, welke
door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt, niet
binnen de planperiode gerealiseerd. Ter zitting heeft het Ministerie van
Defensie ons verzekerd dat het terrein niet te verwerven is. Naar een
ontsluitingsmogelijkheid van de wijk Duinzigt is nog onderzoek gaande.
Wij achten het niet opportuun, gezien het belang van het Bospark, om onze
goedkeuring te verlenen aan de zogenaamde doorsteek. Op grond van het
bovenstaande achten wij de bedenkingen betreffende de doorsteek gegrond.

Geluid

De gemeente heeft in 1987 een gemeenschappelijke regeling gesloten met de
provincie Zuid-Holland, waarin afspraken zijn gemaakt over de uitoefening
van provinciale bevoegdheden onder meer op het terrein van milieu, waar-
onder het vaststellen van hogere waarden wegverkeerslawaai uit de Wet ge-
luidhinder, door Burgemeester en Wethouders. Bij deze gemeenschappelijke
regeling is, in afwachting van een delegatiebepaling in de nieuwe Provin-
ciewet, een vorm van delegatie nagestreefd, welke recht doet aan de ver-
sterking van de bestuurlijke positie van Den Haag. Deze gemeenschappelij-
ke regeling is per 1 maart 1996 omgezet in een delegatiebesluit, omdat
artikel 107 van de Provinciewet de mogelijkheid van delegatie van provin-
ciale medebewindsbevoegdheden biedt. Op grond van dit delegatiebesluit
zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd tot het verlenen van ontheffing
van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. De uitwerking van
de twee varianten in het akoestisch rapport geeft aan dat in beide geval-
len, behalve het gebruik van geluidsscherm, aanvullende maatregelen
in de vorm van een geluidsscherm of geluidswal ter hoogte van de

K:\numa\133265A\jdv-A

Ons kenmerk: RCG/ARB/133265A

Cees Laseurlaan noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de geluidsbe-
lasting op de woningen langs dit gedeelte van de Noordelijke Randweg niet
toeneemt. Aangezien de afscherming direct langs de weg zal worden aange-
legd om een zo groot mogelijk effect te bereiken heeft de sloop of hand-
having van de bebouwing van de Kleine Alexanderkazerne hierop geen in-
vloed. De Wet geluidhinder bepaalt dat sprake is van een reconstructie on-
als de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB(A) of meer. Het akoestisch on-
derzoek toont aan dat hiervan sprake is indien geen maatregelen door de
wegaanlegger zouden worden getroffen.

Door maatregelen, zoals geluidsscherm asfalt en de plaatsing van schermen
en/of geluidswallen, is het niet mogelijk om het geluidsniveau te beper-
ken tot onder de 50 dB(A), maar wordt wel bereikt dat er geen sprake is
van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Naar aanleiding
van de opmerking dat een gevelbelasting van 57 dB(A) hoog is, merken wij
op dat dit geluidsniveau niet ongebruikelijk is in de stad. Thans ligt de
geluidsbelasting aan de Cees Laseurlaan tussen de 51 dB(A) en de
56 dB(A). Nadat maatregelen zijn getroffen zal de geluidsbelasting tussen
de 47 dB(A) en 57 dB(A) liggen. De maximale waarden liggen aanzienlijk
hoger. Afhankelijk van de situatie kunnen deze 65 dB(A) tot 70 dB(A) be-
dragen. De vormgeving van de wal of het scherm zal afgestemd zijn op de
situatie in het Benoordenhout, dat wil zeggen dat rekening zal worden
gehouden met het aangrenzende Bospark.

Wat betreft het laten meten van de gevelbelasting na de ingebruikname van
de weg, merken wij op dat bij meting in het veld alle geluiden geregi-
streerd worden. Daarom is ook wettelijk bepaald dat bij meting en be-
rekening, de uitkomsten van de berekening bepalend zijn. Een van de re-
clamanten voert aan dat de geluidsbelasting op de woningen op de kop van
de Koninginnegracht boven het redelijk toelaatbare ligt. Voor de kop van
de Koninginnegracht geldt dat bij de huidige geluidsbelasting een sane-
ringssituatie bestaat. In verband met prioriteiten in uitvoering en fi-
nanciering van saneringen per januari 1997 wordt voorrang gegeven aan het
aanpakken van woningen met een geluidsbelasting van 70 dB(A) of meer,
uitvoering volgens de zogenaamde A-lijst. Na uitvoering van deze A-lijst
zal naar verwachting worden aangevangen met de groep woningen in de klas-
se 65 dB(A) tot 70 dB(A), een en ander afhankelijk van het beschikbaar
komen van rijksmiddelen. De woningen aan de Koninginnegracht vallen onder
de laatstgenoemde klasse. Dat het Hubertusviaduct/Raamweg niet in het MDR
zijn onderzocht, omdat hier geen maatregelen mogelijk zouden zijn, is
onjuist. De Raamweg is betrokken bij het geluidsonderzoek in het kader
van het MDR. Voor de woningen op de kop van de Koninginnegracht zal er ook
zonder maatregelen geen sprake zijn van een reconstructie in de zin van
de wet. Wel zal nog nagegaan worden of ter hoogte van de kop van de
Koninginnegracht het plaatsen van een transparant scherm van 1 à 1,5 m
mogelijk is. Het geluid op de gevel zal hierdoor afnemen. Door toepassing
van geluidsscherm asfalt of steenmastiekasfalt zal de toename ten gevolge
van de Noordelijke Randweg worden teruggedrongen. Er is dan geen sprake
van een reconstructie. Wat betreft het gestelde dat het geluidsniveau in
de Scheveningse Bosjes zal stijgen, merken wij op dat zich hier volgens
de Wet geluidhinder geen geluidsgevoelige bestemmingen bevinden en dat de
toekomstige verkeersintensiteit op het Teldersstracé zowel met als zonder
de aanleg van de Noordelijke Randweg hetzelfde zal zijn.

K:\numa\133265A\jdv-A

Naar aanleiding van het in een bedenking gestelde dat bij aanleg van de Noordelijke Randweg sprake zou zijn van een nieuwe situatie en niet van een reconstructie, merken wij het volgende op. Volgens de definitie van reconstructie dient het om een wijziging op of aan een aanwezige weg te gaan. Naar onze mening bestaat de reconstructie uit het verbreden en gedeeltelijk 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 kan overeenkomstig de richtlijnen van de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat ook van een reconstructie worden 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 geluidsgevoelige bestemmingen bevinden.

Luchtkwaliteit

In het kader van het MER van de Noordelijke Randweg zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie en de situatie in 2010 bij autonome ontwikkelingen en bij realisatie van de Noordelijke Randweg. Ondanks een verwachte toename van het gemotoriseerde wegverkeer, blijkt dat de emissies van luchtverontreinigde stoffen zullen afnemen ten opzichte van 1986. Uit deze berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit over het gehele tracé gerekend in 2010 ten opzichte van de huidige situatie langs het tracé van de Noordelijke Randweg in het algemeen zal verbeteren (Deelrapportage MER, Onderzoek natuur en milieu, pagina 73 en bijlage 3). De lagere emissies van schadelijke stoffen door motorvoertuigen vormen de belangrijkste oorzaak van deze verbetering. De richtwaarden voor stikstofdioxide (80 ng/m^3) en voor benzo(a)pyreen ($0,5 \text{ ng/m}^3$) worden overschreden.

Voor geen van de beschouwde componenten wordt volgens het MER echter de grenswaarde overschreden. In het studiegebied zal per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreden ten opzichte van de situatie met autonome ontwikkelingen in 2010.

Defensie

Wat betreft de bestemming "Waterstaatsdoeleinden-Landscheiding" merken wij op dat deze bestemming in overeenstemming is met onze nota Planbeoordeling.

Met het Ministerie van Defensie menen wij dat in verband met een efficiënte bedrijfsvoering en de herstructurering van te verplaatsen diensten of reeds in het plangebied gehuisveste diensten, nieuwbouw en/of uitbreiding bij recht aanvaardbaar is. Nieuwbouw door middel van een vrijstellingsbevoegdheid geeft naar onze mening te weinig rechtszekerheid. Om die reden achten wij een verhoging bij recht voor de vlakken met de bestemming "Defensiedoeleinden I respectievelijk II" tot 50.000 m^2 respectievelijk 160.000 m^2 aanvaardbaar. Wat betreft de herbouw van gebouwen, welke vanwege de realisering van de tunnel (gedeeltelijk) moeten worden gesloopt menen wij dat het plan de mogelijkheid tot herbouw te veel beperkt. Wij menen dat een volledige herbouw mogelijk moet zijn. Wat betreft de extra strook met een bestemming "Defensiedoeleinden" van 5 m menen wij dat de bepalingen in artikel 16 het mogelijk maken om minimaal 5 m voor defensiedoeleinden te bestemmen. Op grond van het bovenstaande

achten wij de bedenkingen van het Ministerie van Defensie gedeeltelijk gegrond.

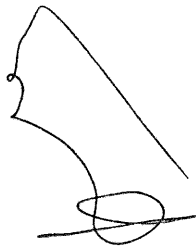
VI. Beslissing

Gezien het voorgaande en mede gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening besluiten wij:

1. de bedenkingen van reclamanten, voorzover hiervoor niet gegrond geacht, ongegrond te verklaren;
2. aan het plan goedkeuring te onthouden wat betreft de plankkaart: het met rood omlijnde gedeelte; wat betreft 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;
3. het plan voor het overige goed te keuren;
4. het gemeentebestuur te wijzen op artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
5. wat betreft beroep tegen dit besluit te wijzen op het gestelde in artikel 28 van die wet;
6. dit besluit te zenden aan:
 - a. Burgemeester en Wethouders van Den Haag;
 - b. de Raad van de gemeente Den Haag;
 - c. de onder IV genoemde reclamanten;
 - d. de Provinciale Planologische Commissie in Zuid-Holland;
 - e. de inspecteur van de ruimtelijke ordening, inspectie West.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
lo. griffier,

voorzitter,



B. v.d. Velden

J.M. Leemhuis-Stout

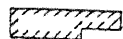
Verzonden: 26 SEP. 1997

VERKLARING:

ZIE VOOR NADERE OMSCHRIJVING BIJBEHORENDE
"VOORSCHRIFTEN BESTEMMINGSPLAN NOORDERLIJKE
RANDWEG (BENOORDENHOUT)"

AANDUIDINGEN:

artikelen van de
voorschriften



bestaande bebouwing



grens van het plan



begrenzing bestemmingsvlak



begrenzing bouwstrook



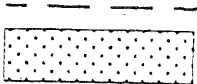
begrenzing bebouwingsvlak

h=15

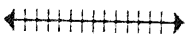
getal geeft de bouwhoogte in meters aan t.o.v. peil

45 %

getal geeft het maximum bebouwingspercentage aan
grens tussen gebieden binnen een bestemmingsvlak
waarvoor een verschillende hoogte geldt



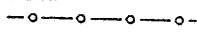
gebied waar geen aan- en bijgebouwen zijn toegestaan



gebied waarbinnen startpunt voor verkeersweg is gelegen



startpunt verkeersweg



grens wijzigingsbevoegdheid (Alexanderkazerne)

22

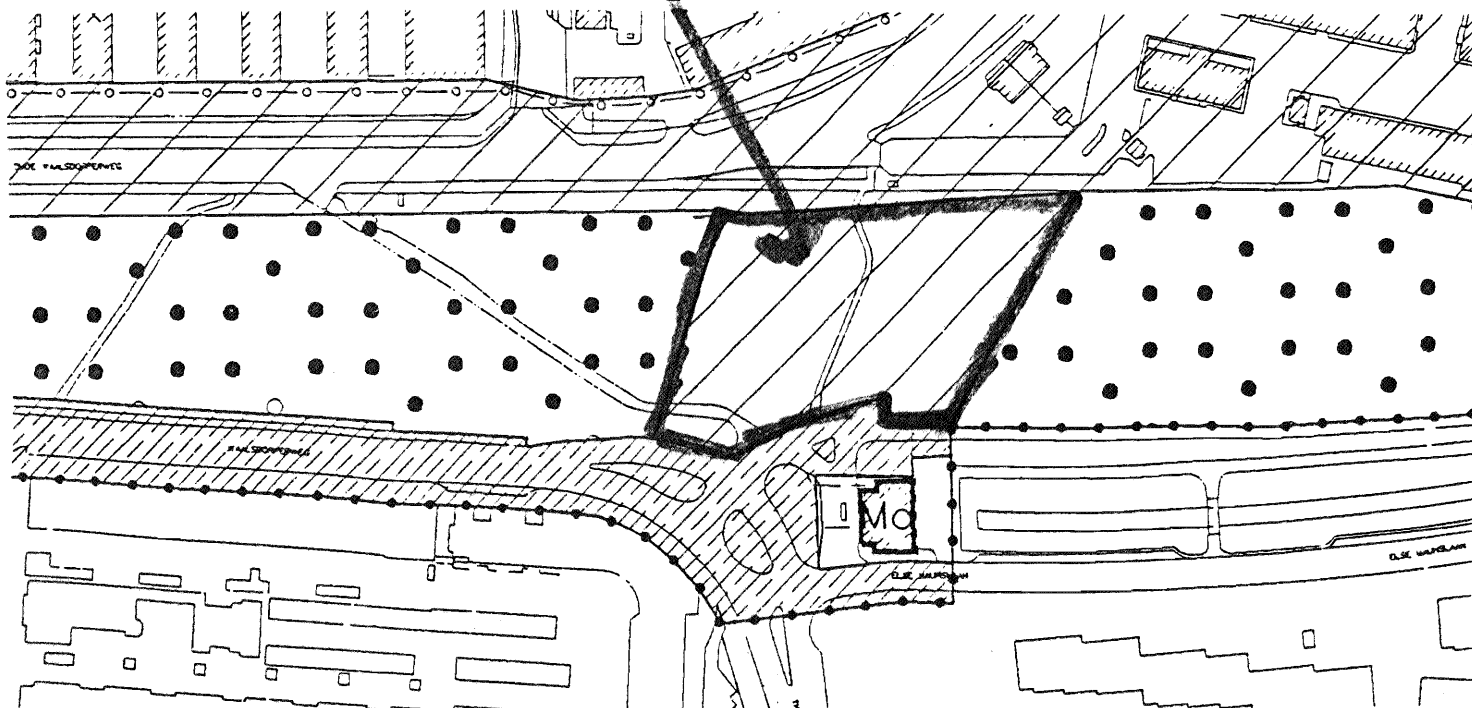
(2)

getal geeft maximum aantal bouwlagen aan

k

kapverdieping verplicht

Bij besluit van gedeputeerde staten
van Zuid-Holland, d.d. 23-09-1997,
kenmerk RGG/ARB/133265A, goedkeuring
onthouden.



No. FOL.97.0394.
Datum uitspraak: 13 mei 1998.

BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE RANDWEG (BENOORDENHOUT)

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op de verzoeken om toepassing van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht in het geding tussen onder meer:

1. de raad van de gemeente Den Haag te Den Haag,
2. het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg te Leiden,
3. G.P. Elzenga te Den Haag,
4. ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn, beiden te Den Haag, (verzoekers)

en

gedeputeerde staten van Zuid-Holland (verweerders).

De raad van de gemeente Den Haag heeft bij besluit van 30 januari 1997 het bestemmingsplan "Noordelijke Randweg (Benoordenhout)" vastgesteld.

Verweerders hebben bij besluit van 23 september 1997, kenmerk RGG/ARB/133265A, beslist omtrent de goedkeuring van dat plan.

Tegen dit besluit hebben de gemeenteraad van Den Haag (verder: de gemeenteraad) bij schrijven van 4 december 1997, het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg (verder: het Platform) bij brief van 11 december 1997, G.P. Elzenga, bij brief van 28 november 1997, en ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn, bij brief van 10 december 1997, beroep ingesteld.

Daarnaast hebben deze appellanten zich bij brieven van respectievelijk 4 december 1997, 12 december 1997, 28 november 1997 en 10 december 1997 tot de Voorzitter gewend met het verzoek een voorlopige voorziening te treffen als bedoeld in artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht.

Tijdens de zitting op 3 april 1998 hebben de gemeenteraad, vertegenwoordigd door mr P.J. Bouterse en ing. A.J.H.T. Eggen, het Platform, vertegenwoordigd door W.J. ter Keurs, G.P. Elzenga, in persoon, ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn, in persoon, en verweerders, vertegenwoordigd door mr J. de Haas en mr P. Severijns, hun standpunten toegelicht.

Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat hebben mr C.M. Bom en ir F. Lous het woord gevoerd.

Verder zijn J.S.H. Gieskes, namens de Wijkvereniging Benoordenhout, mr J.S.W. Holtrop, R. Feber en ir W.F.A. Roell, (mede) namens de Bewonersvereniging Waalsdorp en Van der Burchlaan even nummers, en dr L.M. Kingma verschenen.

Nader is ingekomen een memorie van het Platform, gedateerd 25 april 1998.

In rechte

In artikel 36, eerste lid, van de Wet op de Raad van State is, voorzover hier van belang, bepaald dat hoofdstuk 8 van de Algemene wet

bestuursrecht van overeenkomstige toepassing is indien bij de Afdeling beroep kan worden ingesteld.

Ingevolge artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht is het mogelijk om, indien tegen een besluit beroep is ingesteld dan wel voortgaand aan een mogelijk beroep bezwaar is gemaakt, op verzoek een voorlopige voorziening te treffen indien onverwijld spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voorzover de daartoe uit te voeren toetsing meebrengt dat het geding in de bodemprocedure wordt beoordeeld, heeft het oordeel van de Voorzitter daaromtrent een voorlopig karakter en is dat niet bindend in die procedure.

Het plan heeft onder meer betrekking op het in de gemeente Den Haag gelegen deel van de Noordelijke Randweg Haagse Regio (verder: de NORAH) tussen het Hubertusviaduct en de gemeentegrens met Wassenaar. De NORAH strekt zich uit over verschillende gemeenten. Met de aanleg van die weg wordt beoogd (deels) een oplossing te bieden voor enkele huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Het in dit plan opgenomen deel van de NORAH zal tussen het Hubertusviaduct en de Van Alkemadeaan voor het grootste deel in een tunnel lopen.

Het plan voorziet erin dat deze tunnel óf kort na de Van Alkemadeaan (de zogenoemde korte tunnel), óf ter hoogte van het TNO-complex (de zogenoemde lange tunnel) bovengronds komt. Aangezien ten tijde van de vaststelling (en de goedkeuring) nog niet was gekozen voor de lange of de korte tunnel, voorziet het plan ten noorden van de Van Alkemadeaan wat de weg betreft in een uit te werken bestemming. Tevens bevindt zich in het plangebied een aantal terreinen dat bij het Ministerie van Defensie in eigendom en gebruik is.

Het verzoek van de gemeenteraad heeft betrekking op de onthouding van goedkeuring aan de zinsnede "De totale bruto vloeroppervlak van de bebouwing mag voor het bestemmingsvlak aangeduid met I niet meer bedragen dan 41.500 m²" in artikel 8, tweede lid, onder f, van de planvoorschriften.

Verweerders hebben daaraan goedkeuring onthouden aangezien zij menen dat het maximum op 50.000 m² dient te worden gesteld.

Dat artikeldeel heeft betrekking op het terrein van de Alexanderkazerne. Verzoeker wenst op die gronden op termijn woningbouw te realiseren en meent dat uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden op dat kazerneterrein strijdig is met het lange termijn perspectief.

Nieuwbouw van Defensie dient volgens verzoeker op het terrein van de Frederikkazerne plaats te vinden.

De gemeenteraad gaat ervan uit dat, indien ten aanzien van de onthouding van goedkeuring geen voorlopige voorziening wordt getroffen, bouwvergunningen zullen moeten worden verleend waardoor het maximum van 41.500 m² wordt overschreden. Zij vrezen namelijk dat de aanhoudingsplicht zal vervallen voordat op het beroepschrift is beslist.

Hierin kan de Voorzitter verzoeker niet volgen. Naar verwachting zal geruime tijd voordat de aanhoudingsplicht op grond van artikel 50 van de Woningwet vervalt, de Afdeling hebben beslist in de zaak ten gronde.

Nu verzoeker ook anderszins geen gronden heeft aangevoerd die nopen tot het treffen van een voorlopige voorziening, dient het verzoek van de gemeenteraad wegens het ontbreken van een spoedeisend belang te worden afgewezen.

Het Platform, G.P. Elzenga en ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn kunnen zich niet verenigen met de aanleg van (dit deel) van de NORAH en, zo de weg al wordt aangelegd, met de wijze van uitvoering.

Het Platform heeft bezwaren die betrekking hebben op (het nut van) de NORAH als geheel en de in het kader van de besluitvorming daaromtrent opgestelde milieu-effectrapportage.

Dienaangaande verwijst de Voorzitter naar zijn uitspraak van 21 oktober 1997, no. F01.96.0295 (aan deze uitspraak gehecht), die betrekking heeft op verzoeken (van onder meer het Platform) om toepassing van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht inzake het bestemmingsplan "Sijtwende" van de gemeente Voorburg. Dat plan ziet op het in de gemeente Voorburg gelegen deel van de NORAH. In die uitspraak heeft de Voorzitter ten aanzien van de algemene bezwaren tegen de NORAH onder meer geoordeeld dat de aangevoerde grieven geen aanleiding geven om aan te nemen dat de milieu-effectrapportage ontoereikend is. Tevens heeft hij in die uitspraak geoordeeld dat het standpunt van verweerders dat de aanleg van de NORAH positieve gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de Haagse regio als gevolg van de verschuiving van het verkeer van het stedelijke wegennet naar de nieuwe randweg, hem niet onjuist voorkomt en dat wat betreft de functie van de weg als ontsluiting van Leidschenveen in westelijke richting aannemelijk is geworden dat een nieuwe ontsluiting in die richting nodig is om te voorkomen dat de bestaande wegen (nog) zwaarder worden belast.

De Voorzitter ziet geen aanleiding om daarover thans anders te oordelen.

Verder kan worden geconstateerd dat de weg pas over geruime tijd klaar zal zijn voor gebruik. Naar verwachting zal de Afdeling lang daarvoor uitspraak hebben gedaan in de zaak ten gronde. In zoverre zal afwijzing van de verzoeken dan ook niet leiden tot een onomkeerbare situatie en is het spoedeisend belang van verzoekers bij het treffen van een voorlopige voorziening beperkt. Dat geldt in het bijzonder wat betreft de bezwaren die betrekking hebben op de verwachte overlast van het gebruik van de weg.

Wel zullen reeds eerder voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden.

Deze zijn nodig om te waarborgen dat alle delen van de NORAH gelijktijdig en overeenkomstig de planning klaar zullen zijn. In zoverre bestaat belang bij de inwerkingtreding van het plan.

Het Platform vreeft aantasting van het Hubertusduin door de aanleg van de tunnel daarin.

Daarover hebben verweersders overwogen dat, welke uitvoeringsmethode ook wordt gekozen, het beleid er steeds op gericht zal zijn om het park na de aanleg van de tunnel daar waar nodig opnieuw in te richten, zodat weer sprake zal zijn van een duinpark.

De desbetreffende plandelen zijn bestemd tot "Duinpark/Verkeersdoeleinden", welke bestemming een tunnel onder het duinpark toelaat, en "Duinpark".

Voorts kan worden geconstateerd dat de aantasting van het Hubertusduin in het kader van de totstandkoming van het natuurcompensatieplan is betrokken. Ter zitting heeft de gemeenteraad onbestreden gesteld dat bij het bepalen van de compensatie is uitgegaan van afgraving van de tunnel, de meest schadelijke variant.

De Stuurgroep Noordelijke Randweg heeft het natuurcompensatieplan op 18 september 1997 bekrachtigd. Ook de Provinciale Planologische Commissie heeft ermee ingestemd. Niet is gebleken dat de compensatie ontoereikend zou zijn of dat deze niet zal worden uitgevoerd.

De Voorzitter ziet onvoldoende aanleiding voor het oordeel dat de aantasting van het Hubertusduin zo groot zal zijn dat verweersders in verband daarmee in redelijkheid het plan op dit punt niet hebben kunnen goedkeuren. Evenmin acht hij het onjuist dat de uitvoeringswijze van de tunnel (afgraven of doorpersen) niet in het plan is geregeld, nog daargelaten de mogelijkheid daartoe in het algemeen.

Voor zover G.P. Elzenga vreeft voor opstoppen bij de afslag richting Scheveningen ter hoogte van de tunnelingang bij het TNO-complex door de versmalling tot één rijbaan van de Van Alkemadelaan, overweegt de Voorzitter dat de Van Alkemadelaan in de richting van Scheveningen niet worden versmald tot één rijbaan. Die versmalling zal enkel plaatsvinden tussen de Waalsdorperweg en de Benoordehoutseweg.

Het Platform, G.P. Elzenga en ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn wensen alle de eerdergenoemde, lange tunnel. Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting heeft de lange tunnel voordelen boven de korte tunnel. Zo zal de NORAH met de lange tunnel minder belastend zijn voor de omgeving. Ook de gemeenteraad en verweersders wensen de lange tunnel. Nu voorts ter zitting is gebleken dat de Minister van Verkeer en Waterstaat gelden heeft toegezegd om de lange tunnel aan te leggen, ziet de Voorzitter aanleiding om een voorlopige voorziening te treffen in die zin dat de weg niet in de korte tunnel-variant kan worden aangelegd.

Wat betreft de door ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn gevreesde verkleining van het zogenaamde Bospark, heeft de gemeenteraad ter zitting gesteld dat het Bospark alleen bij de kruising met de Van Alkemadelaan enigszins zal worden verkleind en dat het groen aan de oostkant van de weg zelfs zal toenemen. Niet is gebleken dat dit onjuist is.

Voor zover deze verzoekers hebben gesteld dat de bewoners van de Waalsdorperweg tegenover het Bospark in onzekerheid verkeren omtrent de verkeersafwikkeling tijdens en na de aanleg van de weg, overweegt de Voorzitter dat niet aannemelijk is dat een aanvaardbare oplossing niet mogelijk is. Niet is gebleken dat ter plaatse zodanige verkeersproblemen zullen ontstaan dat verweersders het plan niet hadden mogen goedkeuren zonder dat het door verzoekers gewenste verkeersplan was opgesteld.

G.P. Elzenga en ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn hebben zich verder gericht tegen de in het plan mogelijk gemaakte doorsteek ter hoogte van het TNO-complex in de richting van de Theo Mann Bouwmeesterlaan. Verweersders hebben echter op dat punt goedkeuring aan het plan onthouden. Ter zitting heeft de gemeenteraad gesteld dat voor de aanleg van de doorsteek ten behoeve van bouwverkeer een aparte procedure zal moeten worden gevoerd. Dit standpunt komt de Voorzitter juist voor.

Mede in aanmerking genomen hetgeen hiervoor is overwogen over het spoedeisend belang van verzoekers wat betreft de bezwaren die betrekking hebben op de verwachte overlast van het gebruik van de weg, ziet de Voorzitter in het gestelde ten aanzien van de van het wegverkeer te duchten geluidhinder onvoldoende aanleiding voor het treffen van een voorlopige voorziening.

Een en ander kan worden gezien bij de behandeling van de zaak ten gronde door de Afdeling.

Gelet op het vorenstaande, doet zich naar het oordeel van de Voorzitter, behoudens wat betreft de korte tunnel, geen onverwijldde spoed voor als bedoeld in artikel 8:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

De verzoeken van het Platform, G.P. Elzenga en ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn komen deels voor inwilliging in aanmerking.

De Voorzitter acht geen termen aanwezig toepassing te geven aan artikel 8:75 van de Algemene wet bestuursrecht, nu niet is gebleken van voor vergoeding in aanmerking komende proceskosten.

Beslissing

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,

- I. wijst het verzoek van de raad van de gemeente Den Haag af;
- II. treft de voorlopige voorziening dat het besluit van verweerders van 23 september 1997, kenmerk RGS/ARB/133265A, inzake het door de raad van de gemeente Den Haag bij besluit van 30 januari 1997 vastgestelde bestemmingsplan "Noordelijke Randweg (Benoordenhout)", is geschorst voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan de volgende onderdelen van de planvoorschriften:
 - artikel 16, tweede lid, onder a, de passage "dan wel een weg op maaiveld met een tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemadelaan";
 - artikel 16, tweede lid, onder b, de passage "Indien de tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemadelaan wordt aangelegd, is op maaiveldniveau een hoofdverkeersweg toegestaan. Ook deze weg mag niet breder zijn dan 25 m en het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken van deze weg, mag niet meer dan 2 + 2 bedragen."
- III. wijst de verzoeken van het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg, G.P. Elzenga en ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn voor het overige af;
- IV. gelast dat de provincie Zuid-Holland aan het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg het door hem gestorte recht (f 410,--) en aan ir R.J. van Kroon en T. van Kroon-Heijn en aan G.P. Elzenga, afzonderlijk, het door hen gestorte recht (f 210,--) vergoedt.

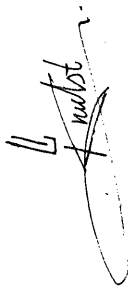
Aldus vastgesteld te Den Haag op 13 mei 1998 door mr J. de Vries, in tegenwoordigheid van mr J.O. van der Loo, ambtenaar van Staat.

w.g. De Vries
Voorzitter

w.g. Van der Loo
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar overeenkomstig artikel 8:78 van de
Algemene wet bestuursrecht.

Voor eensluidend afschrift,
de Secretaris van de Raad van State,
voor deze



no. F01.97.0394/223

VERZONDEN 12 AUG. 1998

No. F01.96.0295.

Datum uitspraak: 21 oktober 1997.

GEMEENTE VOORBURG

BESTEMMINGSPLAN "SIJTWENDE"

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op de verzoeken om toepassing van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht in het geding tussen onder meer:

1. Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg te Leiden,
2. F.P.J. van Alkemade en anderen, handelende onder de naam "Verontruste Voorburgers", allen te Voorburg, en
3. de Stichting Damsigt-Park Leeuwensteyn te Voorburg, (verzoekers)

en

gedeputeerde staten van Zuid-Holland (verweerders).

Verweerders hebben bij besluit van 21 maart 1995, kenmerk DRG/ARB/103520, met toepassing van artikel 37, vierde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de gemeenteraad van Voorburg verplicht tot herziening van bestemmingsplannen om de realisering van het in die gemeente voorziene deel van de Noordelijke Randweg Haagse regio (verder te noemen de NORAH) mogelijk te maken. Tevens zijn met toepassing van artikel 37, vijfde lid, aanwijzingen gegeven.

De raad van de gemeente Voorburg heeft bij besluit van 28 maart 1996 het bestemmingsplan "Sijtwende" vastgesteld.

Verweerders hebben bij besluit van 16 juli 1996, kenmerk DRG/ARB/120460A, beslist omtrent de goedkeuring van dat plan.

Beroep is ingesteld door het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg bij brief 16 oktober 1996, F.P.J. van Alkemade en anderen bij brief van 17 oktober 1996, de Stichting Damsigt-Park Leeuwensteyn bij brief van 18 oktober 1996, het Hoogheemraadschap van Delfland bij brief van 17 oktober 1996 en N.V. Duinwatermaatschappij Zuid-Holland bij brief van 18 oktober 1996.

Daarnaast hebben deze appellanten zich bij brieven van respectievelijk 16 oktober 1996, 17 oktober 1996, 21 oktober 1996, 18 oktober 1996 en 18 oktober 1996 tot de Voorzitter gewend met het verzoek een voorlopige voorziening te treffen als bedoeld in artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht.

Tijdens de zitting op 10 januari 1997 hebben mr M. Haijntink en ing. T. van Aken namens het Hoogheemraadschap Delfland, mr W.J.B. Claassen-Dales, mr R.M. Shantiprekash en ir G Huijboom namens N.V. Duinwatermaatschappij Zuid-Holland, W.J. ter Keurs, E. Meelis en ir J.J. Wolters namens het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg, mr A.M.C. Marius-van Eeghen namens F.P.J. van Alkemade en anderen, mr A.M.C. Marius-van Eeghen en H.J. Muller namens Stichting Damsigt-Park Leeuwensteyn, mr J. de Haas, R.A. Kösters en P. Severijns namens verweerders, P. van der Ark en

J.P. Poot namens de raad van de gemeente Voorburg, mr C.M. Bom namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en mr J.G.J.M. de Zwaan en P.H. van Hemmen namens Sijtwende B.V. hun standpunten nader uiteengezet.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (verder te noemen: Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) heeft een onderzoek ingesteld en een verslag daarvan uitgebracht, gedateerd 21 mei 1997.

Ingekomen zijn memories van het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg, gedateerd 16 januari 1997 en 7 juni 1997, F.P.J. van Alkemade en anderen, gedateerd 30 juni 1997, 4 juli 1997 en 20 augustus 1997, de Stichting Damsigt-Park Leeuwensteyn, gedateerd 27 juni 1997 en 5 augustus 1997, het Hoogheemraadschap van Delfland, gedateerd 23 juni 1997, verweeters, gedateerd 30 juni 1997, de Minister van Verkeer en Waterstaat, gedateerd 30 juni 1997, Sijtwende B.V., gedateerd 1 juli 1997, burgemeester en wethouders van Voorburg, gedateerd 25 juni 1997, en burgemeester en wethouders van Den Haag, gedateerd 30 juni 1997.

Het Hoogheemraadschap van Delfland en N.V. Duinwatermaatschappij Zuid-Holland hebben hun verzoeken om een voorlopige voorziening bij brieven van 21 augustus 1997 ingetrokken.

Tijdens de zitting op 22 augustus 1997 hebben E. Meelis namens het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg, mr A.M.C. Marius-van Eeghen namens F.P.J. van Alkemade en anderen en de Stichting Damsigt-Park Leeuwensteyn, mr J. de Haas, R.A. Kösters en P. Severijns namens verweeters, mr A.M.G. Klooswijk, ir M. Bos, ing. F. Lous, H. van Raalte en A.W. Dersjant namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, mr D.M.C. Schuurmans en P. van der Ark namens de raad van de gemeente Voorburg, en mr J.G.J.M. de Zwaan, J. Boneveld en S. Roostenberg namens Sijtwende B.V. hun standpunten nader uiteengezet.

In rechte

In artikel 36, eerste lid, van de Wet op de Raad van State is, voorzover hier van belang, bepaald dat hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing is indien bij de Afdeling beroep kan worden ingesteld.

Ingevolge artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht is het mogelijk om, indien tegen een besluit beroep is ingesteld dan wel voorafgaand aan een mogelijk beroep bezwaar is gemaakt, op verzoek een voorlopige voorziening te treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voorzover de daartoe uit te voeren toetsing meebrengt dat het geding in de bodamprocedure wordt beoordeeld, heeft het oordeel van de Voorzitter daaromtrent een voorlopig karakter en is dat niet bindend in die procedure.

Bij schrijven van 29 april 1994 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal - onder meer - medegedeeld het tracébesluit, inhoudende de aanleg van een deels verdiepte standsrandweg tussen rijksweg 4 en rijksweg 44, te hebben vastgesteld.

Dienaangaande heeft de Afdeling bij uitspraak van 6 mei 1996, no. H01.95.0326, - de aangevallen uitspraak van de

arrondissementsrechtbank te Den Haag bevestigend - reeds geoordeeld dat het tracébesluit, waarop de Tracéwet niet van toepassing is, geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht is, zodat geen mogelijkheid van bezwaar en beroep daartegen openstaat.

Verweeters hebben met toepassing van artikel 37, vierde en vijfde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de gemeenteraad van Voorburg verplicht tot herziening van bestemmingsplannen om de aanleg van de NORAH, die in het desbetreffende streekplan is opgenomen, mogelijk te maken.

De gemeenteraad heeft vervolgens het bestemmingsplan "Sijtwende" vastgesteld, waarin die weg, voor zover gelegen op de gronden van de gemeente, is opgenomen. Tevens zijn in het plan andere ontwikkelingen voorzien, waaronder woningbouw.

Verweerders hebben het plan grotendeels goedgekeurd.

De NORAH strekt zich uit over verschillende gemeenten.

Met de aanleg van die weg wordt beoogd (deels) een oplossing te bieden voor enkele huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

Bij de voorbereiding van de besluitvorming omtrent de weg zijn die problemen geïnventariseerd.

Als bereikbaarheidsknelpunt kan worden genoemd het overschrijden van het gewenste congestieniveau van de rijkswegen 4, 12 en 44 en de Utrechtsebaan (rijksweg 731). Vooral tijdens de spitsperiodes treedt plaatselijk ernstige congestie op.

Verder worden op een aantal wegvakken van het onderliggende wegennet de intensiteiten die horen bij de functie van de weg in belangrijke mate overschreden. Daarbij speelt een rol dat doorgaand verkeer van die wegen gebruik maakt.

Tevens zijn leefbaarheidsknelpunten geconstateerd die verband houden met de verkeerssituatie in het gebied. In dit verband is onder meer gewezen op geluidhinder en op plaatselijke overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ en de richtwaarde voor SO₂, welke overschrijding kan leiden tot gezondheidsproblemen van de aanwonenden.

Ook ligt het aantal ongelukken op sommige plaatsen ruim boven het gemiddelde.

Het deel van de NORAH tussen de rijkswegen 4 en 44 (rijksweg 14) moet een schakel vormen tussen de bollenstreek en de Rotterdamse regio.

Verder zal de weg onderdeel uitmaken van het te realiseren zogenoemde Haagse hoefijzer.

Volgens verweerders zal daardoor een deel van het verkeer van het stedelijke wegennet verschuiven naar de nieuwe randweg, hetgeen positieve gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de Haagse regio.

Tenslotte dient de weg ter ontsluiting in westelijke richting van de VINEX-locatie Leidschenveen, ten oosten van de rijksweg 4.

Verzoekers verzetten zich tegen de aanleg van de NORAH. Zij menen dat de weg geen oplossing biedt voor de bestaande problemen en zelfs zal leiden tot een verergering daarvan.

De Voorzitter wijst er met nadruk op dat de in het plan opgenomen weg deel uitmaakt van de NORAH, die zich over de gronden van meer gemeenten uitstrekt, en daarvan niet los kan worden gezien. Bij de beoordeling van het plan dienen dan ook het doel en de gevolgen van de NORAH als geheel te worden betrokken.

Dit neemt niet weg dat het in het plan opgenomen wegdeel tevens een functie vervult als ontsluiting van de toekomstige woonwijk Leidschenveen.

Verzoekers hebben een aantal grieven gericht tegen de op de NORAH betrekking hebbende milieu-effectrapportage.

Zij menen dat daarin ten onrechte het zogenoemde meest milieuvriendelijke alternatief (alternatief D2) niet volledig is uitgewerkt.

Blijkens de aan de milieu-effectrapportage ten grondslag liggende Startnotitie rijksweg 14 en Richtlijnen milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie rijksweg 14 diende het meest milieuvriendelijke alternatief tijdens het opstellen van de milieu-effectrapportage gestalte te krijgen.

In de milieu-effectrapportage zijn - naast andere - twee van dergelijke alternatieven opgenomen; de alternatieven D1 en D2.

Alternatief D1 gaat uit van aanleg van de NORAH met zoveel mogelijk maatregelen om de effecten voor de woon- en leefomgeving, de natuur en het milieu te beperken. Dit alternatief is op alle aspecten onderzocht en vergeleken met andere alternatieven.

Alternatief D2 vertrekt vanuit de doelstellingen van het milieubeleid. Met een uitgebreid pakket mobiliteitsmaatregelen (onder andere geen aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande wegen, dus ook geen aanleg van de NORAH) wordt in dit alternatief gestreefd naar het terugdringen van het autoverkeer in de Haagse regio.

Dit alternatief is in de milieu-effectrapportage niet op gelijke wijze uitgewerkt als de andere alternatieven.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar toetsingsadvies aangegeven dat bij de besluitvorming nadere informatie over het alternatief nodig was.

Geconstateerd kan worden dat aan dit alternatief in de milieu-effectrapportage aandacht is besteed.

Op 22 december 1993 is aanvullende informatie betreffende dit alternatief beschikbaar gekomen, waarbij tevens de realiteitswaarde van het alternatief is bezien.

Uit de stukken blijkt dat voor verwezenlijking van alternatief D2 vergaande maatregelen nodig zijn.

Zo moeten zogenoemde tolpleinen/transferia worden aangelegd en moeten wegen worden voorzien van doelgroepstroken.

Verder is het noodzakelijk het parkeerbeleid aan te scherpen door, onder meer, de sterke uitbreiding van betaald parkeren en de verduubeling van de parkeertarieven.

Tevens moeten wegen worden afgesloten en grote investeringen in het openbaar vervoer worden gedaan.

Verweersers menen dat onvoldoende maatschappelijk draagvlak aanwezig is om deze variant te realiseren; de maatregelen gaan veel verder dan de maatschappelijk gedragen maatregelen ter uitvoering van het beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (verder te noemen SVV-II) waarvan thans redelijkerwijs moet worden uitgegaan.

Derhalve zou, aldus verweersers, uitwerking van dit alternatief betekenen dat binnen dit project nieuw beleid moet worden ontwikkeld, hetgeen volgens hen te ver gaat. Verweersers beschouwen dit alternatief dan ook als een verkenning.

Blijkens het Rapport van Bevindingen inzake de milieu-effectrapportage van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur van 26 april 1994, menen de deelnemers, op twee na, dat alternatief D2 buiten beschouwing dient te worden gelaten, onder meer aangezien de uitvoerbaarheid wordt betwijfeld. In dat verband wordt onder meer opgemerkt dat het - zelfs ten opzichte van SVV-II - verscherpte parkeerbeleid voor diverse gemeenten niet acceptabel is, dat tolpleinen nog niet in geldend beleid zijn neergelegd en dat de kosten van maatregelen met betrekking tot openbaar vervoer buitenproportioneel zijn.

Gelet op het vorenstaande, waarbij moet worden bijklemd dat alternatief D1 wel volledig is uitgewerkt, ziet de Voorzitter in de omstandigheid dat alternatief D2 niet volledig is uitgewerkt geen aanleiding voor het oordeel dat de milieu-effectrapportage ontoereikend is.

Overigens is geen wettelijke of andere bepaling aan te wijzen op grond waarvan de verplichting zou bestaan om te kiezen voor het meest milieuvriendelijke alternatief.

Verder is aangevoerd dat het voorliggende plan "Sijtwende" als zodanig niet aan de orde is geweest in de milieu-effectrapportage.

Dienaangaande hebben verweersers overwogen dat de voorziene, deels verdiepte stadsrandweg een combinatie is van de in de milieu-effectrapportage onderzochte tracévarianten en dat de in het plan vastgelegde weg geen significant andere milieu-effecten met zich brengt. De relevante effecten zijn in de milieu-effectrapportage voldoende onderzocht, aldus verweersers.

Geconstateerd kan worden dat het tracé niet of nauwelijks afwijkt van de in de milieu-effectrapportage onderzochte varianten. Wel wijkt de voorziene uitvoering af van die varianten.

Hetgeen verweersers hebben aangevoerd leidt de Voorzitter niet tot het oordeel dat de in het plan opgenomen uitvoeringsvariant zodanig afwijkt van de in de milieu-effectrapportage opgenomen varianten dat de effecten van de gekozen variant niet uit de milieu-effectrapportage zouden kunnen worden opgemaakt.

Voorts hebben verweersers overwogen dat ten tijde van het opstellen van de milieu-effectrapportage en de besluitvorming rond de aanleg van de weg nog geen sprake was van woningbouw rond de NORAH. Niet is gebleken dat dit onjuist is.

Ten aanzien van de woningbouw zelf bestaat, gelet op het aantal woningen, geen verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapportage.

In deze grief ziet de Voorzitter dan ook evenmin aanleiding om aan te nemen dat sprake is van een ontoereikende milieu-effectrapportage. Wel is, zoals verweersers terecht hebben overwogen, een milieuparagraaf nodig, om te kunnen beoordelen of, in verband met de aanwezigheid van de weg, een aanvaardbaar leefklimaat ter plaatse van de voorziene woningen kan worden gegarandeerd. Een dergelijke milieuparagraaf is in het plan opgenomen.

Wat de door verweersers genoemde alternatieve tracés betreft, kan worden gewezen op eerdergenoemde Startnotitie rijksweg 14, waarin van een aantal alternatieven gemotiveerd is aangegeven dat het geen reële varianten betreft en waarin is geconcludeerd dat het onderzoeken van tracévarianten voor rijksweg 14 niet zinvol is, welke conclusie de Commissie voor de milieu-effectrapportage in haar advies van 31

oktober 1990 ten aanzien van de richtlijnen voor de te houden milieu-effectrapportage heeft onderschreven.

Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting is de Voorzitter er niet van gebleken dat naast de in de milieu-effectrapportage opgenomen varianten, sprake is van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Ook in hetgeen verzoekers verder ten aanzien van de milieu-effectrapportage hebben aangevoerd ziet hij onvoldoende aanleiding om te oordelen dat deze ontoereikend is.

Daarbij neemt hij in aanmerking dat de Commissie voor de milieu-effectrapportage blijkens haar toetsingsadvies van 22 december 1993, dat de signalering van eventuele onjuistheden in de milieu-effectrapportage betreft en waarin is getoetst aan de richtlijnen en de wettelijke regels voor de inhoud van de milieu-effectrapportage, van mening is dat de milieu-effectrapportage een helder en overzichtelijk document is en voldoende gegevens bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over de voorgenomen realisering van de NORAH.

Zoals hiervoor reeds is overwogen, moet de aanleg van de weg (deels) een oplossing bieden voor enkele bestaande en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de Haagse regio en menen verzoekers dat de NORAH die oplossing niet biedt.

Met verzoekers betwijfelt de Voorzitter, gezien de stukken, of de weg een adequate oplossing kan bieden voor de te hoge congestie op de rijkswegen.

Het verkeerskundige belang bij de aanleg van de weg is dan ook met name te ontlenen aan de bijdrage aan het oplossen van de te zware belasting van het onderliggende wegennet.

Daarover stellen verweerders dat door de aanleg van de NORAH autoverkeer van het onderliggende wegennet naar de randweg wordt getrokken, zodat onder meer kansen worden geschapen om verdere maatregelen aan het onderliggende wegennet te treffen. Door het beter benutten van het stedelijk hoofdwegennet - door onder meer betere doorstroming - wordt volgens verweerders het verkeer aan de verblijfsgebieden onttrokken, hetgeen de leefbaarheid bevordert. Met betrekking tot de functie van een deel van de NORAH (de verbinding van de rijkswegen 4 en 44) als schakel tussen de bollenstreek en de

Rotterdamse regio is voldoende aannemelijk geworden dat verweerders ervan hebben kunnen uitgaan dat in elk geval een deel van het doorgaande verkeer tussen die regio's zal worden onttrokken aan het onderliggende wegennet.

Zo is in de milieu-effectrapportage gesteld dat als gevolg van de aanleg van de NORAH het aandeel van het verkeer op de Utrechtsebaan met als herkomst/bestemming Den Haag Centrum en Bezuidenhout enigszins meer ruimte krijgt doordat minder verkeer met herkomst/bestemming de Bollenstreek en Rotterdam van die weg gebruik zal maken, hetgeen een gunstig effect heeft op het stedelijk wegennet.

Verder wordt de weg noodzakelijk geacht voor het realiseren van het zogenoemde Haagse hooflijzer. Het voltooien daarvan zal er volgens verweerders eveneens toe leiden dat de Utrechtsebaan wordt ontlast en dat verkeer zal worden onttrokken aan het onderliggende wegennet (vanuit de woonwijken naar de rand). Niet is gebleken dat dit standpunt onjuist is.

In de milieu-effectrapportage is opgemerkt dat de NORAH een deel van het verkeer naar zich toe trekt van de wegen, onder meer in Voorburg, die als knelpunt zijn aangemerkt. Daarbij gaat het met name om doorgaand verkeer.

Gelet op het vorenstaande komt de Voorzitter het standpunt van verweerders dat de aanleg van de NORAH positieve gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de Haagse regio als gevolg van de verschuiving van het verkeer van het stedelijke wegennet naar de nieuwe randweg, niet onjuist voor.

Wat betreft de functie van de weg als ontsluiting van Leidschenveen in westelijke richting is aannemelijk geworden dat een nieuwe ontsluiting in die richting nodig is om te voorkomen dat de bestaande wegen (nog) zwaarder worden belast.

Voor zover verzoekers vrezen dat de NORAH juist een verkeersaantrekkende werking heeft, hebben verweerders er terecht op gewezen dat blijkens de milieu-effectrapportage die aanleg niet of nauwelijks bijdraagt aan de toename van het aantal voertuigenkilometers in het studiegebied, boven de trendmatige groei. Niet aannemelijk is dan ook dat de aanleg van de weg in strijd is met het rijksbeleid inzake automobilititeit, dat is gericht op beperking van de groei. Daarbij is ook van belang dat rijksweg 14 is opgenomen in SVV-II.

Onbestreden is dat bij de aansluitpunten op de NORAH plaatselijk een concentratie van verkeer zal plaatsvinden. Het verkeer op zowel Mgr. van Steelaan als de Prins Bernhardlaan zal toenemen. Verweerders achten aansluiting op die wegen echter noodzakelijk. Het weglaten van een van de kruisingen zou volgens hen overbelasting van de andere tot gevolg hebben, terwijl het weglaten van beide kruisingen zou betekenen dat de overheveling van verkeer uit de wijken naar de NORAH minder zou worden.

Verzoekers hebben niet aannemelijk gemaakt dat de toename van het verkeer op genoemde wegen zodanig zal zijn dat sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woonklimaat ter plaatse.

Evenmin is gebleken dat elders sprake zal zijn van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en verblijfsklimaat. Daarbij is van belang dat delen van de weg worden ondertunneld en verdiept worden aangelegd. In aanmerking genomen hetgeen dienaangaande in de milieu-effectrapportage is gesteld, bestaat er geen aanleiding om aan te nemen dat een uit een oogpunt van verkeersveiligheid onaanvaardbare situatie zal ontstaan.

Voor zover verzoekers stellen dat de aanleg van de weg reizigers aan het openbaar vervoer zal onttrekken en de ontwikkeling daarvan zal stoppen, hebben verweerders gesteld dat uit de milieu-effectrapportage blijkt dat aanleg van de weg geen negatief effect heeft op het openbaar vervoer.

Blijkens de uitkomsten van de milieu-effectrapportage bestaat wat intensiteiten van het autoverkeer betreft weinig verschil tussen het alternatief waarin wordt uitgegaan van maximalisatie van het openbaar vervoer en het nul-alternatief. Daarbij wordt als verklaring opgegeven dat het openbaar vervoer in het nul-alternatief reeds zodanig is uitgebreid dat verbetering voor de doelgroep (automobilisten op rijksweg 14) nauwelijks is te bereiken. Dit komt, aldus de milieu-effectrapportage, vooral door de zeer verspreide herkomsten/bestemmingen van het autoverkeer op rijksweg 14/NORAH.

Er bestaat onvoldoende aanleiding om het standpunt van verweerders op dit punt onjuist te achten.

Verder is niet gebleken van bijzondere natuurwaarden die nopen tot het open houden van het plangebied. Evenmin is gebleken dat ten gevolge van bijvoorbeeld van de weg afkomstig(e) geluid en trillingen buiten

het plan ernstige gevolgen optreden die een negatieve invloed hebben op de natuur, zoals op de weidevogelstand.

De Voorzitter ziet voorts niet in dat de omstandigheid dat in het Benoordenhout wel en in Voorburg geen volledige ondertunneling van de weg plaatsvindt, strijd met het gelijkheidsbeginsel oplevert.

Ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid van de plannen hebben verweerders in hun bestreden besluit er op gewezen dat daarvoor waarborgen zijn gegeven in het bestuurlijk overleg tussen verschillende betrokken overheden en Sijtwende B.V.. Mede in verband daarmee en nu gebleken is dat speedige realisering van de plannen wordt nagestreefd, ziet de Voorzitter geen reden om te twijfelen aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

Geliet op het vorenoverwogene ziet de Voorzitter in hetgeen verzoekers hebben aangevoerd onvoldoende aanleiding voor de conclusie dat verweerders de aanleg van het Voorburgse deel van de NORAH niet in redelijkheid aanvaardbaar hebben kunnen oordelen.

Geliet op de betrokken belangen, doet zich naar het oordeel van de Voorzitter geen onverwijlde spoed voor als bedoeld in artikel 8:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht. De verzoeken tot het treffen van een voorlopige voorziening dienen dan ook te worden afgewezen.

De Voorzitter acht geen termen aanwezig toepassing te geven aan artikel 8:75 van de Algemene wet bestuursrecht.

Beslissing

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,

wijst de verzoeken af.

Aldus vastgesteld te Den Haag op 21 oktober 1997 door mr J. de Vries,
in tegenwoordigheid van mr J.O. van der Loo, ambtenaar van Staat.

w.g. De Vries
Voorzitter

w.g. Van der Loo
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar overeenkomstig artikel 8:78 van de
Algemene wet bestuursrecht.

Voor eensluidend afschrift,
de Secretaris van de Raad van State,
voor deze,

no. F01.96.0295/223

VERZONDEN 23 OKT. 1997



Gemeente Den Haag

Origineel kenmerk
DSO982087 I

BESTEMMINGSPLANNEN

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

maken bekend:

dat de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij de uitspraken van 13 mei 1998 de verzoeken om voorlopige voorziening, ten aanzien van de besluiten van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 23 september 1997 omtrent de goedkeuring van de bestemmingsplannen:

a. Noordelijke Randweg (Benoordenhout), gedeeltelijk heeft toegewezen voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan de volgende onderdelen van de planvoorschriften:

- artikel 16, tweede lid, onder a, de passage "dan wel een weg op maaiveld met een tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemade laan";
- artikel 16, tweede lid, onder b, de passage "Indien de tunnelmond ter hoogte van de Van Alkemade laan wordt aangelegd, is op maaiveldniveau een hoofdverkeersweg toegestaan. Ook deze weg mag niet breder zijn dan 25 m en het aantal rijstroken van deze weg, mag niet meer dan 2 + 2 bedragen.";

b. Noordelijke Randweg (Marlot/Mariahoeve), heeft afgewezen.

Met uitzondering van de onder a. genoemde onderdelen zijn de bestemmingsplannen voor het overige op 13 mei 1998 in werking getreden.

De uitspraken zijn vanaf 8 september 1998 in te zien bij het Gemeentelijk Informatiecentrum, Spui 70 (maandag t/m vrijdag van 10.00 tot 17.00 uur en zaterdag van 10.00 tot 16.00 uur) en Stadsdeelkantoor Haagse Hout, Het Kleine Loo 364 (elke werkdag van 08.30 tot 16.00 uur).

DSO982087 I

De uitspraak genoemd onder a. ligt ook ter inzage in Stadsdeelkantoor Scheveningen, Duinstraat 10 (elke werkdag van 08.30 tot 16.00 uur).

Den Haag, 4 september 1998

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
de secretaris,

J.A.M. KROESE-DUIJSTERS W.J. DEETMAN

E01.97.0649.

Datum uitspraak: 18 mei 2000.

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. G.F. Elzenga en H. Elzenga-Ouwehand te Den Haag,
2. de Bewonersvereniging Waalsdorp en Van der Burchlaan even nummers te Den Haag,
3. ir. W.F.A. Röell te Den Haag,
4. de Wijkvereniging Benoordenhout te Den Haag,
5. mr. J.M.A. Hosman te Den Haag,
6. dr. L.M. Kingma e.a. te Den Haag,
7. ir. R.J. van Kroon en I. van Kroon-Heijn te Den Haag,
8. het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg te Leiden, appellanten,

en

gedeputeerde staten van Zuid-Holland,
verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 30 januari 1997 heeft de gemeenteraad van Den Haag, op voorstel van burgemeester en wethouders van 21 januari 1997, vastgesteld het bestemmingsplan "Noordelijke randweg (Benoordenhout)".

Het besluit van de gemeenteraad en het voorstel van burgemeester en wethouders zijn aan deze uitspraak gehecht.

Verweerders hebben bij hun besluit van 23 september 1997, RGG/ARB/1 33265A, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan. Het besluit van verweerders is aangehecht.

Tegen dit besluit hebben appellanten sub 1 bij brief van 28 november 1997, bij de Raad van State ingekomen op 3 december 1997, appellante sub 2 bij brief van 9 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 10 december 1997, appellante sub 3 bij brief van 10 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 10 december 1997, appellante sub 4 bij brief van 10 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 11 december 1997, appellante sub 5 bij brief van 10 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 11 december 1997, appellanten sub 6 bij brief van 8 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 12 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 12 december 1997, en appellante sub 8 bij brief van 11 december 1997, bij de Raad van State ingekomen op 15 december 1997, beroep ingesteld. Deze brieven zijn aangehecht.

Bij brief van 22 oktober 1998 hebben verweerders een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 3 april 2000, waar appellante sub 2, vertegenwoordigd door G.J. Otten, appellante sub 3 in persoon, appellante sub 4, vertegenwoordigd door mr. H.A. Groeneveld, appellante sub 5 in persoon, appellanten sub 6, vertegenwoordigd door dr. L.M. Kingma, appellante sub 8, vertegenwoordigd door E. Meelis en verweerders, vertegenwoordigd door mr. J.M. de Haas-Rood zijn verschenen. Voorts zijn daar namens de gemeenteraad van Den Haag mr. P.J. Bouterse en ing. A.J.H.T. Eggen, namens de minister van Verkeer en Waterstaat mr. P.C. Bakker en ir. F. Lous, namens de Staatssecretaris van Defensie mr. A.J. van Heusden en mr. A. Dalmijn, namens de Vereniging van eigenaren Theo Mann Bouwmeesterlaan-Else Mauhslaan ir. J.N. Ringers en namens E.A. van der Spiegel-Nolten e.a. W. van der Spiegel gehoord. Appellanten sub 1 en 7 zijn niet verschenen.

Ter zitting heeft appellante sub 4 haar beroep met betrekking tot artikel 22, eerste en tweede lid, van de planvoorschriften ingetrokken nu is gebleken dat verweerders hieraan bij het bestreden besluit reeds goedkeuring hebben onthouden.

2. Overwegingen

2.1. Het plan heeft betrekking op een onderdeel van de Noordelijke Randweg Haagse Regio (hierna: de NORAH). Met de NORAH, die zich uitstrekt over verscheidene gemeenten, wordt beoogd de ontsluiting van het noordelijke deel van de Haagse regio te verbeteren. In het plan is opgenomen het in de gemeente Den Haag gelegen tracédeel aan de noordwestzijde van het Benoordenhout tussen het Hubertusviaduct en de gemeentegrens van Wassenaar.

2.2. Bij het bestreden besluit hebben verweerders het plan gedeeltelijk goedgekeurd.

2.3. Appellant sub 3 is van mening dat te weinig overleg heeft plaatsgevonden dat bovendien niet constructief van aard was.

Uit de stukken blijkt dat het plan is voorbereid met gebruikmaking van de procedure als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze procedure biedt de mogelijkheid tot inspraak en het indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad en van bedenkingen bij verweerders. Het is in zoverre niet gebleken dat het bestreden besluit dan wel het daaraan ten grondslag liggende plan is opgesteld zonder anderen er in voldoende mate bij te betrekken. Tevens is de Afdeling niet gebleken dat een en ander niet op constructieve wijze heeft plaatsgevonden.

2.4. Appellant sub 8 voert aan dat het in het aan het plan ten grondslag liggende milieueffectrapport (hierna: MER) opgenomen meest milieuvriendelijke alternatief (hierna: MMA) ten onrechte niet op vergelijkbare wijze met de andere beschreven alternatieven is uitgewerkt.

2.4.1. Volgens de aan het MER ten grondslag liggende startnotitie rijksweg 14 en Richtlijnen milieueffectrapportage ten behoeve van rijksweg 14 moest het MMA tijdens het opstellen van het MER gestalte krijgen. In het MER zijn twee van dergelijke alternatieven opgenomen, te weten D1 en D2. Alternatief D1 gaat uit van de aanleg van de NORAH met zoveel mogelijk maatregelen om de effecten op natuur en milieu en de woon- en leefomgeving te beperken. Dit alternatief is op alle aspecten onderzocht en vergeleken met de andere alternatieven. Alternatief D2 vertrekt vanuit de doelstelling van het milieubeleid. Met een uitgebreid pakket mobiliteitsmaatregelen zoals bijvoorbeeld geen aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande wegen en een beperkte toelating van autoverkeer tot het stedelijke gebied (door parkeermaatregelen en tolheffing) wordt bij dit alternatief gestreefd naar het terugdringen van het autoverkeer in de Haagse regio. Dit alternatief is in het MER niet op gelijke wijze als de andere alternatieven uitgewerkt.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar toetsingsadvies ter zake van 22 december 1993 gesteld dat nadere informatie over alternatief D2 noodzakelijk is. Zij heeft in dat kader met instemming kennis genomen van het feit dat alternatief D2 alsnog zodanig zal worden uitgewerkt en gepresenteerd dat een vergelijking met de andere

alternatieven mogelijk is. Uit deze nadere uitwerking komt naar voren dat voor verwezenlijking van alternatief D2 vergaande maatregelen noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld de aanleg van tolpleinen en transferia en een investering van ongeveer 1,2 miljard gulden in het openbaar vervoer. Uit het rapport van bevindingen inzake het MER van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur van 26 april 1994 blijkt dat de deelnemers, op twee na, menen dat alternatief D2 buiten beschouwing moet worden gelaten omdat aan de uitvoerbaarheid wordt getwijfeld aangezien de daarin voorziene parkeermaatregelen niet reëel zijn, de tolpleinen nog niet zijn opgenomen in bestaand beleid en de kosten van het daarin voorziene openbaar vervoer buitenproportioneel zijn.

2.4.2. De Afdeling stelt vast dat alternatief D1 volledig is uitgewerkt. Aan alternatief D2 is in het MER aandacht besteed en overeenkomstig het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is over dit alternatief nadere informatie verstrekt. Niet is gebleken dat de uitkomsten van het bovengenoemde rapport van 26 april 1994 niet juist zijn. In aansluiting op dit rapport overwegen verweerders dat alternatief D2 een verkenning van de mogelijkheden is doch niet als een reëel alternatief kan worden beschouwd aangezien dit alternatief het treffen van een aantal zeer ingrijpende sturende en dwingende maatregelen ten aanzien van de automobilititeit en het aanbieden van infrastructuur voor het openbaar vervoer betekent en deze maatregelen maatschappelijk en financieel niet haalbaar zijn.

Ingevolge artikel 7:10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer, voor zover thans van belang, bevat een MER ten minste een beschrijving van de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen. Gelet op het bovenstaande komt de stelling dat aan alternatief D2 binnen de thans bekende randvoorwaarden en binnen het kader van dit project redelijkerwijs geen uitvoering kan worden gegeven, de Afdeling niet onjuist voor. Alternatief D2 is derhalve niet ten onrechte binnen het kader van het MER voor de NORAH niet verder uitgewerkt.

2.5. Een aantal appellanten is van mening dat de verkeerseffecten van de NORAH onvoldoende zijn onderzocht. Appellante sub 4 meent in dat kader dat nut en noodzaak van de NORAH niet zijn aangetoond. Appellanten sub 1, 4 en 8 voeren aan dat niet is gebleken dat de NORAH een oplossing biedt voor de congestie in de Haagse regio en evenmin dat de aanleg van de NORAH het onderliggende wegennet zal ontlasten. Appellanten sub 4 en 8 vrezen dat de aanleg van de NORAH een verkeersaantrekkende werking zal hebben. Extra wegen genereren immers extra verkeer. Het toegepaste verkeersmodel houdt hiermee geen rekening, aldus appellanten sub 4 en 8. Appellanten sub 7 menen dat de verkeerseffecten, in het bijzonder ter hoogte van de Waalsdorperweg, onvoldoende zijn bezien.

2.5.1. In het MER is onderzocht welke invloed de aanleg van de NORAH heeft op de congestie op de hoofdwegen, de concentratie van verkeer op hoofdwegen, de gevolgen voor het onderliggende verkeerswegennet en de totale verkeersontwikkeling. Daarbij is het nul-alternatief, te weten geen aanleg van de NORAH, vergeleken met andere alternatieven die wel in de

aanleg van de NORAH voorzien. Niet gebleken is dat het daartoe toegepaste verkeerskundig rekenmodel, het zogeheten Randstadmodel, tekort schiet.

Uit de berekeningen volgt dat er wat betreft congestie op de hoofdwegen weinig significante verschillen bestaan. Dat wordt veroorzaakt doordat de op de hoofdwegen door de aanleg van de NORAH gecreëerde ruimte wordt opgevuld met ander verkeer, in het bijzonder verkeer dat nu van het zogeheten onderliggende verkeerswegennet gebruik maakt. De aanleg van de NORAH zal er in die zin wel toe leiden dat meer verkeer wordt geconcentreerd op de hoofdwegen. De gevolgen voor het onderliggende wegennet zijn dan ook positief en de (over)belasting van deze wegen zal significant afnemen. Bovenlokaal doorgaand verkeer dat nu door woonwijken gaat over wegen die daartoe wat betreft doorstromingscapaciteit en wegprofiel ongeschikt zijn, zal van de NORAH gebruik maken. Tenslotte zal de totale verkeersontwikkeling in de regio, in het bijzonder het aantal voertuigkilometers, door de aanleg van de NORAH, boven de trendmatige groei, nauwelijks toenemen, aldus het MER. De verkeerseffecten van de NORAH zijn in het MER derhalve voldoende onderzocht.

Voor zover appellante sub 8 nog aanvoert dat de verkeersveiligheid als gevolg van de NORAH zal afnemen, is daarentegen aannemelijk geworden dat, mede gelet op de verminderde verkeersintensiteiten in woongebieden, de verkeersveiligheid over de gehele betrokken regio gezien, zal toenemen.

2.6. Appellante sub 4 meent dat onvoldoende is gemotiveerd waarom het Compensatieplan geacht kan worden voldoende te voorzien in compensatie voor de aantasting van natuur en landschap door aanleg van de NORAH.

Het compensatieplan voldoet, aldus verweerders, aan de desbetreffende uitgangspunten, te weten dat schade aan natuur en landschap zoveel mogelijk moet worden voorkomen door mitigerende maatregelen en dat, indien niettemin schade optreedt, die moet worden gecompenseerd. Compensatie dient plaats te vinden buiten de in het Structuurschema Groene Ruimte genoemde gebieden maar wel zo dicht mogelijk bij de plaats van de ingreep. Voorts dient het voor compensatie in aanmerking komende gebied aan te sluiten bij de ecologische hoofdstructuur. In het inpassingsplan Noordelijke Randweg en het compensatieplan is een aantal mitigerende maatregelen opgenomen en zijn ten behoeve van compensatie zoekgebieden aangewezen in Groenendaal en de groenzone tussen de verlengde Landscheidingsweg en Mariahoeve. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat voldoende is gemotiveerd dat het Compensatieplan in zoverre afdoende voorziet in compensatie voor de aantasting van natuur en landschap.

2.7. Appellante sub 8 voert aan dat de aanleg van de NORAH een negatief effect zal hebben op de natuurwaarden in de bufferzone tussen Den Haag en Leiden.

Alhoewel de aanleg van de NORAH enige verstoring van de natuurwaarden in bovengenoemde zone teweeg zal brengen, heeft appellante niet aannemelijk gemaakt dat verweerders reeds hierom geen goedkeuring aan het plan hadden kunnen geven, mede gelet op de ligging van de NORAH

direct tegen de kern Den Haag en de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen.

2.8. Appellanten sub 4 en 8 zijn van mening dat de natuurwaarden binnen het plangebied ernstig worden aangetast.

Binnen het plangebied zijn twee waardevolle gebieden aanwezig, te weten het Sint Hubertuspark en de strook tussen de woonbebouwing aan de Elze Mauhslaan/Waalsdorperweg en de Oude Waalsdorperweg/Landscheidingsweg, het zogeheten bospark. Het plan voorziet erin dat beide gebieden zullen worden behouden zodat een ernstige aantasting van de aanwezige natuurwaarden in zoverre niet zal optreden. Dat zich tijdens de aanleg van de NORAH enige verstoring zal voordoen, maakt dit niet anders.

2.9. Appellanten sub 1, 3 en 8 zijn van mening dat de aanleg van de NORAH ertoe zal leiden dat de luchtverontreiniging onaanvaardbaar zal toenemen.

Uit het MER en de toelichting bij het plan blijkt dat bij de aanleg van de NORAH in het studiegebied in 2010 per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden ten opzichte van de situatie zonder aanleg van de NORAH. Door de aanleg van de NORAH zullen de concentraties koolmonoxide, stikstofdioxide en benzeen in 2010 ten opzichte van 1998 nauwelijks toenemen. Gelet hierop is niet gebleken dat de aanleg van de NORAH in zoverre tot een onaanvaardbare toeneming van de luchtverontreiniging zal leiden.

2.10. Voorts menen appellanten sub 1, 3 en 8 dat in het plan onvoldoende aandacht wordt besteed aan de geluidsaspecten. De in het plan voorziene geluidwerende maatregelen zijn volgens hen onvoldoende.

Ten aanzien van het plan heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat, zonder het treffen van aanvullende maatregelen, in sommige gevallen sprake zou zijn van een toeneming van de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 db(A) of meer en derhalve van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door het toepassen van aanvullende maatregelen zoals geluidsam asfalt en geluidsschermen wordt dit voorkomen. Voorts is niet gebleken dat het plan onvoldoende in geluidwerende maatregelen voorziet of dat de geluidseffecten niet voldoende zijn onderzocht.

2.11. Appellante sub 4 voert aan dat de verwerkingscapaciteit van de NORAH nadelig zal worden beïnvloed door de verschillende kruisingen en verkeerslichten.

Uit de stukken blijkt dat de NORAH wordt uitgevoerd als een zogeheten stadstrandweg met in beginsel gelijkvloerse kruisingen. De kruising met de N44 (Leidse Straatweg) zal ongelijkvloers worden uitgevoerd. Appellante heeft niet aannemelijk gemaakt dat de door het plan mogelijk gemaakte uitvoeringen van de NORAH de verwerkingscapaciteit onaanvaardbaar zouden beperken.

2.12. Appellanten sub 1 zijn van mening dat de versmalling van de Van Alkemadelaan tot 1 rijstrook verkeerscongestie tot gevolg heeft.

Wat betreft het in het plangebied opgenomen deel van de Van Alkemadelaan ten noorden van de Waalsdorperweg bepaalt artikel 18 van de planvoorschriften dat het aantal rijstroken, exclusief opstel- en afrijstroken, niet meer mag bedragen dan 2 + 2. Op dit gedeelte van de Van Alkemadelaan komen, zo blijkt uit het vaststellingsbesluit, geen busbanen. De Van Alkemadelaan in het plangebied zal derhalve niet worden versmald.

2.13. Appellant sub 3 voert aan dat geen doorgaand verkeer over de Waalsdorperweg moet worden toegestaan in verband met de aangrenzende woningen. Indien de maximale capaciteit van de NORAH ter plaatse is bereikt zal het verkeer immers over de Waalsdorperweg zijn weg vervolgen.

Het plan geeft aan het betrokken deel van de Waalsdorperweg de bestemming "Straat" en ingevolge artikel 19 van de planvoorschriften mag het aantal rijstroken ter plaatse niet meer bedragen dan 1 + 1. Gelet op deze bestemming en in aanmerking genomen dat het doorgaande verkeer ter plaatse via de voziene tunnel naar het Hubertusviaduct zijn weg zal vervolgen, is de Afdeling van oordeel dat in het plan niet wordt voorzien dat de Waalsdorperweg een hoofdverkeersweg met doorgaand verkeer zal worden. Uit de stukken blijkt ook dat is beoogd de Waalsdorperweg vanaf het Hubertusviaduct tot aan de Van Berwaerdenweg slechts voor eenrichtingsverkeer open te stellen.

2.14. Appellanten sub 2 en 3 komen op tegen de onthouding van goedkeuring aan artikel 17, derde lid, onder a, van de planvoorschriften voor zover het betreft de woorden "van de Van Voorschotenlaan" en "ten behoeve van een wachtaccommodatie". Als gevolg hiervan is het gedeelte van het artikel dat is goedgekeurd onlogisch en onbegrijpelijk.

Artikel 17, derde lid, onder a, van de planvoorschriften luidt, na de bovengenoemde onthouding van goedkeuring, aldus: "De hoogte van de bouwwerken, met uitzondering van die voor de tunnel, mag niet meer bedragen dan 3,5 m. Ter hoogte zijn gebouwtjes voor het aangrenzende kazerneterrein toegestaan. De hoogte van deze gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m."

Uit het goedgekeurde gedeelte van voornoemd artikel blijkt derhalve niet duidelijk ter hoogte waarvan gebouwtjes voor het aangrenzende kazerneterrein zijn toegestaan. Dit artikel is in zoverre niet begrijpelijk. Voor zover verweerders bij het bestreden besluit goedkeuring hebben gegeven aan artikel 17, derde lid, onder a, komt het bestreden besluit voor vernietiging in aanmerking wegens strijd met de rechtszekerheid. Het beroep is in zoverre gegrond.

Verweerders geven in het verweerschrift voorts aan dat met de betrokken onthouding van goedkeuring is beoogd de volledige herbouw van gebouwen die vanwege de realisering van de tunnel zijn gesloopt mogelijk te maken. De Afdeling is evenwel niet gebleken dat de desbetreffende onthouding van goedkeuring dit mogelijk maakt. In zoverre strookt de onthouding van goedkeuring aan artikel 17, derde lid, onder a, van de planvoorschriften voor zover het betreft de woorden "van de Van Voorschotenlaan" en "ten behoeve van een wachtaccommodatie" niet met

de bovengeschetste bedoeling van verweerders zodat het bestreden besluit in zoverre voor vernietiging in aanmerking komt wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Het beroep is in zoverre gegrond.

Het bezwaar van appellanten dat bebouwing van 6 meter hoogte tot op de perceelsgrenzen, mede gelet op het talud ter plaatse, het woongenot van de aanliggende woningen onaanvaardbaar aantast, kan in het kader van het nieuwe ter zake door verweerders te nemen besluit ten volle aan de orde komen, zodat de Afdeling geen redenen ziet hierop nu in te gaan.

2.15. Appellanten sub 3, 4, 5 en 6 pleiten ervoor dat tussen de tuinen van de woningen aan de westzijde van de Waalsdorperweg en de tunnel een groenstrook/afscheiding wordt gerealiseerd met een minimumbreedte van 10 meter. Daarbij dient de ter plaatse bestaande duinrug met schuiling te blijven bestaan. Appellant sub 5 meent verder nog dat de tunnel niet kan worden aangelegd zonder schade en hinder voor de aangrenzende percelen, nu het plan de aanleg van de tunnel direct aansluitend aan de tuinen mogelijk maakt.

Voorop staat dat de uitvoering van het plan in deze procedure niet aan de orde kan komen. Voor zover appellanten met hun bezwaar bedoelen dat bij de in het plan opgenomen ligging van de tunnel onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van de aanwonenden, overweegt de Afdeling het volgende.

Verweerders overwegen dat een afstand van 10 meter tussen de tuinen en de tunnel wellicht niet overal haalbaar is, doch uitgangspunt is dat de tunnel op het terrein van Defensie zal worden gesitueerd en de afstand tot de tuinen zo groot mogelijk blijft. In overleg met de bewoners zal de erfafscheiding worden geregeld.

De gronden waarop de woningen en tuinen zijn gelegen hebben de bestemming "Wonen" en sluiten direct aan op gronden met de bestemming "Tunnel". Gronden met deze bestemming zijn blijkens artikel 17, eerste lid, van de planvoorschriften bestemd voor een ondergrondse hoofdverkeersweg, defensiedoeleinden en groenvoorzieningen. Het plan maakt het derhalve weliswaar mogelijk dat tussen de tuinen en de tunnel een groenstrook van 10 meter wordt aangelegd doch biedt ter zake geen zekerheid in die zin dat het plan niet voorziet in een als zodanig bestemde groenstrook van 10 meter tussen de tuinen en de tunnel. Nu de weg ter plaatse volledig ondergronds wordt aangelegd en het aannemelijk is dat achter de bestaande tuinen een voldoende brede groenstrook wordt verwezenlijkt en de bestaande duinrug zal worden behouden, is de Afdeling van oordeel dat met de bij de woningen betrokken belangen voldoende rekening is gehouden en het bestreden besluit in zoverre niet onredelijk is.

2.16. Appellante sub 4 voert aan dat de tunnel onder het Sint Hubertuspark niet voldoende exact op de plankaat is aangegeven.

De Afdeling stelt voorop dat de exacte ligging van de tunnel onder het Sint Hubertuspark niet in het plan is opgenomen. Het behoort evenwel in beginsel tot de beleidsvrijheid van de gemeenteraad om de mate van gedetailleerdheid van een plan te bepalen. Of de betrokken bestemmingsregeling aanvaardbaar is, dient per geval aan de hand van de zich voordoiende feiten en omstandigheden te worden beoordeeld. In dat

kader is van belang dat de exacte ondergrondse ligging van de tunnel geen grote ruimtelijke gevolgen zal hebben en dat is gebleken dat het in verband met de technische uitvoering van de tunnel van belang is het ondergrondse tracé niet te gedetailleerd vast te leggen. Gelet hierop is niet gebleken van feiten en omstandigheden die ertoe hadden moeten leiden dat de ligging van de tunnel gedetailleerder in het plan had moeten worden opgenomen.

2.17. Appellante sub 4 kan zich niet verenigen met het feit dat het plan het afgraven van het Sint Hubertuspark mogelijk maakt. Appellante wil dat in het plan wordt opgenomen dat er een geperste tunnel zal worden gebouwd aangezien anders de aanwezige waarden onaanvaardbaar en onherstelbaar worden aangetast. Appellanten sub 7 komen er eveneens tegen op dat het plan het mogelijk maakt dat de tunnel onder het Sint Hubertuspark wordt verwezenlijkt middels de graafmethode.

Uit het compensatieplan blijkt dat een gegraven tunnel weliswaar enige bijvande effecten heeft op de in het Sint Hubertuspark aanwezige natuur- en landschapswaarden doch dat deze van beperkte aard zijn. In zoverre hebben verweerders derhalve in redelijkheid hun goedkeuring aan het plan kunnen geven.

2.18. Appellante sub 4 meent dat de onthouding van goedkeuring aan de doorsteek door het Bospark zich eveneens had dienen uit te strekken over artikel 14, eerste lid en artikel 16, tweede lid van de planvoorschriften.

Verweerders hebben in het bestreden besluit goedkeuring onthouden aan het rood omlijnde gedeelte op de plankaart. Hieruit volgt dat voor dit deel van het plangebied een plan als bedoeld in artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening moet worden vastgesteld. Voor dit deel van het plangebied zijn de artikelen 14, eerste lid en 16, tweede lid, van de planvoorschriften derhalve niet van toepassing.

2.19. Appellanten sub 1 zijn tenslotte van mening dat de tijdelijke doorsteek vanaf het TNO-complex naar de Theo Mann-Bouwmeesterlaan, bedoeld voor het werkverkeer, onaanvaardbaar is.

De Afdeling stelt voorop dat bovengenoemde doorsteek in het plan is opgenomen doch dat verweerders aan dit plandeel hun goedkeuring hebben onthouden. Ingevolge artikel 17, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, voor zover thans van belang, kunnen burgemeester en wethouders met het oog op een voor een bepaalde termijn voorgenoemen afwijking van een bestemmingsplan voor die termijn vrijstelling verlenen van dat plan. In zoverre heeft een tijdelijke doorsteek geen regeling in het plan te vinden. Indien deze vrijstelling wordt verleend kunnen appellanten in die procedure rechtsmiddelen aanwenden. Het bezwaar van appellanten sub 1 kan in deze procedure derhalve niet aan de orde komen.

2.20. Gezien het vorenstaande en ook overigens ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd, behoudens het gestelde onder

2.14, geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit is voorbereid of genomen in strijd met enige geschreven of ongeschreven rechtsregel, dan wel met enig algemeen rechtsbeginsel. De beroepen van appellanten sub 2 en 3 zijn deels gegrond. Voor het overige zijn de beroepen ongegrond.

2.21. Verweerders dienen in beginsel in de proceskosten te worden veroordeeld, doch niet is gebleken van kosten die daarvoor in aanmerking komen.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart de beroepen van appellanten sub 2 en 3 gedeeltelijk gegrond;
- II. vernietigt het besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 23 september 1997, RGG/ARB/133265A, voor zover het betreft de goedkeuring aan artikel 17, derde lid, onder a, van de planvoorschriften 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;
- III. verklaart de beroepen voor het overige ongegrond;
- IV. gelast dat provincie Zuid-Holland aan appellanten sub 2 en 3 het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht (f 420,- voor appellante sub 2 en f 210,- voor appellant sub 3) vergoedt.

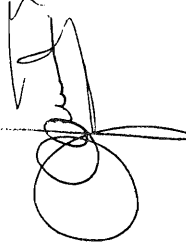
Aldus vastgesteld door dr. D. Dolman, Voorzitter, en mr. A. Kosto en mr. J.J. Vis, Leden, in tegenwoordigheid van mr. J.J.W.P. van Gastel, ambtenaar van Staat,

w.g. Dolman
Voorzitter

w.g. Van Gastel
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 18 mei 2000.

Voor eensluidend afschrift,
de Secrétaaris van de Raad van State,
voor deze,





Ons kenmerk
DSO20001559 I

BESTEMMINGSPLAN

Burgemeester en wethouders van Den Haag, maken bekend dat, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 31 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, met ingang van 15 juni 2000 voor een ieder in het Gemeentelijk Informatiecentrum, Spui 70 (maandag t/m vrijdag van 09.00 tot 16.00 uur en zaterdag van 10.00 tot 16.00 uur) en Stadsdeelkantoor Haagse Hout, Het Kleine Loo 364 (elke werkdag van 08.30 tot 16.00 uur) ter inzage ligt het Bestemmingsplan Noordelijke Randweg (Benoordenhout), alsmede de daarop betrekking hebbende uitspraak van de Raad van State van 18 mei 2000.

De Raad van State heeft het besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland (G.S.) van 23 september 1997, nr. RGG/ARB/133265A, gedeeltelijk vernietigd. Hierdoor is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden met uitzondering van de bebouwingsbepalingen van artikel 17, lid 3, onder a.

G.S. zullen op grond van artikel 8:72 van de Algemene wet bestuursrecht omtrent deze bepalingen een nieuw besluit nemen.

Den Haag, 8 juni 2000

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen
het hoofd van de Afdeling Juridische Zaken
van de directie Bouwen en Monumentenzorg
mr. J.H. Potter.