

Let op:

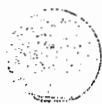
Het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, vastgesteld op 26 februari 1998, is grotendeels geactualiseerd door de volgende bestemmingsplannen:

- Ypenburg - Nootdorp 1^e herziening van de 2^e herziening (Deelplan 19), vastgesteld op 2 december 2010;
- Ypenburg - Nootdorp 3^e herziening (Deelplan 26, Prins Willem Alexanderkwartier), vastgesteld op 22 december 2011;
- Ypenburg, vastgesteld op 17 oktober 2013;
- Ypenburg Warmtekrachtcentrale, vastgesteld op 18 september 2014;
- Ypenburg - Deelplan 20, vastgesteld op 16 februari 2017.

nootdorp

bestemmingsplan

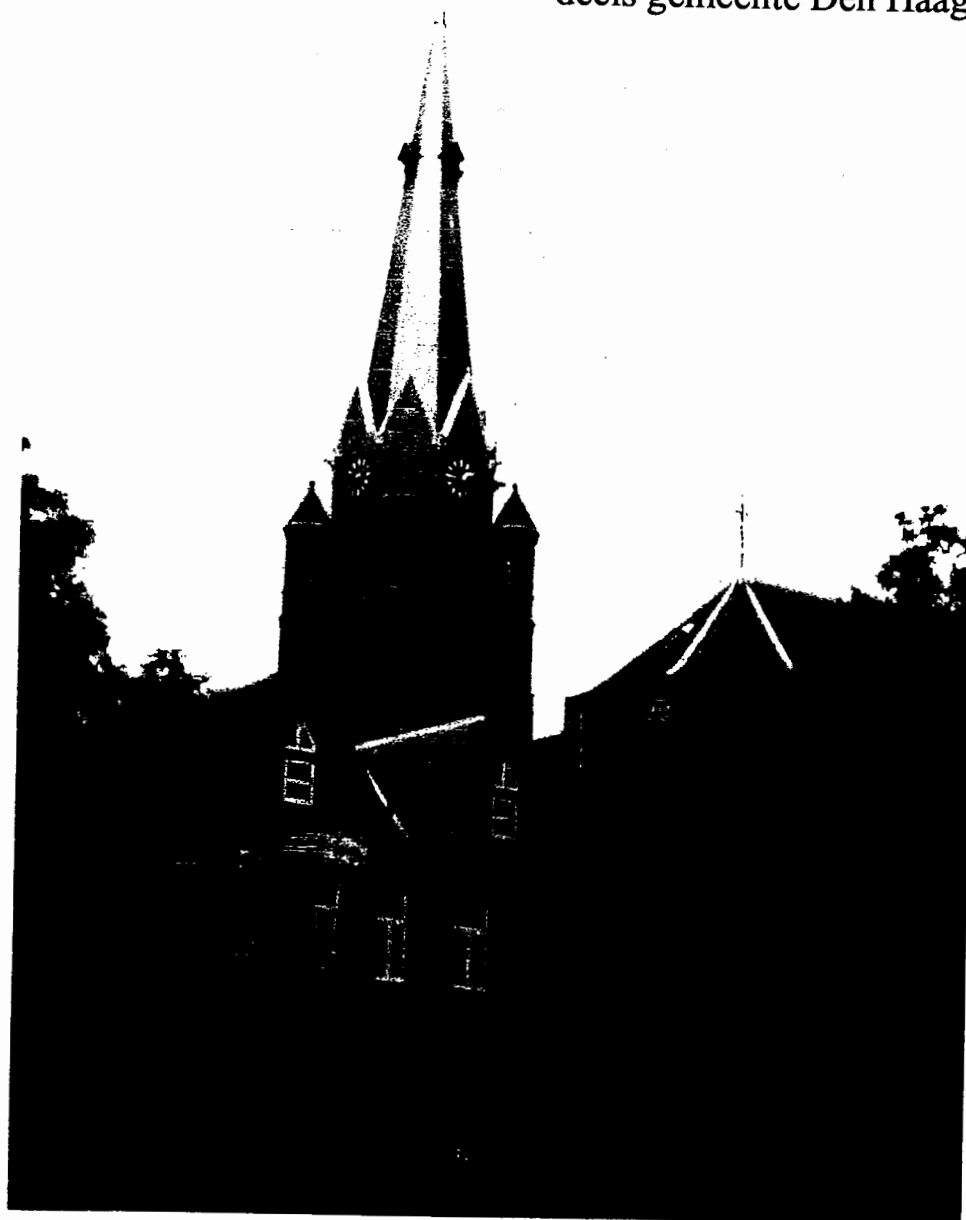
Op dit bestemmingsplan is ook van toepassing het
Bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk.
Vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25-11-2004



ypenburg-nootdorp

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

Met ingang van 1 januari 2002
deels gemeente Den Haag



vaststellingsdatum
26 februari 1998

Buitenplaats



Ypenburg

BESTEMMINGSPLAN YPENBURG-NOOTDORP

Vastgesteld bij raadsbesluit 26-02-1998, nr. 98024.

Bij G.S.-besluit, d.d. 15-10-1998, kenmerk RGG/ARB/150130A, goedkeuring onthouden aan:

- de voorschriften, te weten:
 - artikel 10, lid 3 (integraal);
 - artikel 11, lid 3, onder y, de zinsnede, luidende: “daartoe zal de in de bijlage op de toelichting opgenomen checklist “Duurzaam bouwen” van het Samenwerkingsverband Ypenburg worden gehanteerd”;
 - artikel 11, lid 3, onder dd (integraal);
 - artikel 15, lid 2, onder g, de zinsnede, luidende: “in afwijking van het bepaalde onder e”;
 - artikel 16, lid 10 (integraal);
 - artikel 18, lid 3, onder a (integraal);
 - artikel 18, lid 4 (integraal);
 - artikel 19, lid 5 (integraal);
 - artikel 200, lid 7, de letter “N”, voor de kantlijn;
 - artikel 23, lid 8 (integraal);
 - artikel 32, lid 1, aanhef, het cijfer “16” en de letter “a”;
- plankaarten (nader op de kaarten aangegeven)
 - “Primaire waterkering” (blad 2);
 - “Verkeersdoeleinden (V)”, voorzover gelegen op een deel van het Defensieterrein en de voormalige GAVI-kavel;
 - “Infrastructuur elementen”, subbestemming “ontsluiting t.b.v. langzaam verkeer”, voorzover gelegen op de gronden met de bestemming “Defensiedoeleinden (DEF)” .

Bij uitspraak RvSt, d.d. 02-01-2001, nr. E01.98.0677/1, goedkeuring onthouden aan:

- het plandeel met de bestemming “Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden (UB)” en de aanduiding “(2)”, voorzover gelegen op een afstand van minder dan 30 meter van het plandeel met de bestemming “Woondoeleinden (W)” (nader op de kaart (blad 1) aangegeven);
- het plandeel met de bestemming “Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden (UB)” en de aanduiding “(2)”, voorzover gelegen op een afstand van minder dan 30 meter van het plandeel met de bestemming “Woondoeleinden (W)”.

Bij G.S.-besluit, d.d. 26-06-2001, kenmerk DRGG/ARB/01/1667A, de bestemming “Woongebied (WG)”, waaraan door de RvSt. goedkeuring was onthouden, goed te keuren, onder de voorwaarden en condities zoals omschreven in hoofdstuk IX, Overwegingen GS (2001), onder 1, Externe veiligheid (munitieopslag en bijzondere laboratoria) en onder 2, Luchtkwaliteit.

Bij herzieningsbesluit G.S., d.d. 08-01-2002, kenmerk DRGG/ARB/01/11060A, goedkeuring onthouden aan het plandeel met de bestemming “Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden (UB)” en de aanduiding “(2)” voorzover gelegen op een afstand van minder dan 30 meter van het plandeel met de bestemming “Woondoeleinden (W)”, zoals nader op de plankaart aangegeven.

Bij uitspraak RvSt, d.d. 26-06-2002, nr. 2001045539/1, is het besluit van G.S., d.d. 26-01-2001, kenmerk DRGG/ARB/01/1667A, vernietigd en alsnog goedkeuring verleend aan het plandeel met de bestemming “Woongebied (WG)”, zoals nader op de kaart is aangegeven.

Aan de lezer/gebruiker

De VINEX-bouwlocatie Ypenburg valt binnen het grondgebied van drie gemeenten: Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk. Formeel gezien is er dan ook sprake van drie bestemmingsplannen, te weten:

- het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp van de gemeente Nootdorp;
- het bestemmingsplan Ypenburg-Pijnacker van de gemeente Pijnacker;
- het bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk van de gemeente Rijswijk.

Terwille van het inzicht in de samenhang zijn de drie bestemmingsplannen als één geïntegreerd document uitgebracht.

De bestemmingsplannen bestaan uit toelichting, kaart en voorschriften.

Toelichting

De drie bestemmingsplannen beschikken over één gemeenschappelijke toelichting.

Kaart

Op de kaart is het gehele gebied van de bouwlocatie aangeduid. Voor de afzonderlijke bestemmingsplangebieden is per gemeente het toepasselijke deel van de kaart lichter uitgevoerd, de aanduidingen op de kaart voor de overige twee bestemmingsplannen zijn donker uitgevoerd. De donker uitgevoerde delen van de kaart zijn niet van toepassing voor het bestemmingsplan dat op de kaart lichter is aangegeven.

Het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp van de gemeente Nootdorp bevat twee kaarten; het gebied van het bestaande bebouwingslint en omgeving is op een afzonderlijke kaart (schaal 1:2000) ondergebracht.

Voorschriften

De drie bestemmingsplannen beschikken over een gemeenschappelijk stelsel van voorschriften. Waar in de marge de letter N, P of R is geplaatst heeft het corresponderende deel van de voorschriften uitsluitend betrekking op respectievelijk het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, het bestemmingsplan Ypenburg-Pijnacker en het bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk.

Waar in de marge geen letter N, P of R is geplaatst hebben de voorschriften betrekking op zowel het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp als het bestemmingsplan Ypenburg-Pijnacker en het bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk.

toelichting

1. INLEIDING	blz. 3
1.1. Ligging plangebied	3
1.2. Vigerende regelingen	3
1.3. Aanleiding en vormgeving plan	3
2. BELEIDSKADER	7
2.1. Rijksbeleid	7
2.2. Provinciaal en regionaal beleid	9
2.3. Lokaal beleid	13
3. BESCHRIJVING PLANGEBIED	15
3.1. Inleiding	15
3.2. Ruimtelijke situatie	15
3.3. Bestaand grondgebruik	19
3.4. Waterhuishouding	19
4. MER EN BESTEMMINGSPLAN	21
4.1. Milieueffectrapportage	21
4.2. Afwegingen ten behoeve van het bestemmingsplan	22
5. PROGRAMMATISCHE UITGANGSPUNTEN	27
5.1. Woningbouw	27
5.2. Detailhandel	30
5.3. Overige voorzieningen	31
5.3.1. Onderwijs	32
5.3.2. Sport en recreatie	32
5.3.3. Cultuur, welzijn, zorg en overige maatschappelijke functies	33
5.4. Bedrijvenlocaties	34
6. RUIMTELIJK PLAN	41
6.1. Stedebouwkundige opzet	41
6.2. Landschap en ecologie	46
6.3. Duurzaam bouwen	53
6.4. Aanpasbaar bouwen	55
7. VERKEER	57
7.1. Inleiding	57
7.2. Openbaar vervoer	57
7.3. Langzaam verkeer	59
7.4. Gemotoriseerd verkeer	61
7.5. Parkeren	63
7.6. Verkeersveiligheid	64
8. MILIEUASPECTEN	67
8.1. Bedrijven en milieuhinder	67
8.2. Externe veiligheid	71
8.3. Wegverkeerslawaai	73
8.4. Spoorweglawaai	80
8.5. Waterhuishouding	80
8.6. Bodemkwaliteit	83
9. PLANBESCHRIJVING	85
9.1. Planvorm	85
9.2. Artikelsgewijze toelichting	85
10. UITVOERINGSASPECTEN	97

11. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID blz. 99

12. INSPRAAK EN OVERLEG	101
12.1. Inspraak ingevolge artikel 6a WRO	101
12.2. Overleg ingevolge artikel 10 Bro	131
12.3. Inspraak over het milieueffectrapport	149

BIJLAGEN:

1. Buitenplaats Ypenburg; Checklist Duurzaam Bouwen.
2. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten 1995.
3. Bedrijfsinventarisatie.
4. Vergelijking van de alternatieven in het MER.
5. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
6. Verslagen inspraakavonden.
7. Brieven overleginstanties.

LIJST VAN FIGUREN:

1.1. Ligging en begrenzing plangebied	blz. 4
2.1. Uitsnede streekplan Zuid-Holland West (ontwerp)	10
3.1. Landschappelijke context	16
3.2. Ruimtelijke elementen	17
3.3. Bestaande waterhuishouding	18
4.1. Inrichtingsalternatieven MER	23
5.1. Bebouwingsdichtheid	28
5.2. Stapelingspercentage (indicatief)	29
5.3. Bedrijvenlocaties	36
6.1. Palmboom	40
6.2. Het raamwerk	42
6.3. De velden	42
6.4. Collage met sfeer-/referentiebeelden	43
6.5. Structuurschets Ypenburg	47
6.6. Ligging recreatie- en bosgebieden	50
7.1. Openbaar vervoer (progressief alternatief)	58
7.2. Langzaam verkeer (progressief alternatief)	60
7.3. Gemotoriseerd verkeer (progressief alternatief)	62
8.1. Milieuzonering bedrijventerreinen	68
8.2. Veiligheidszones rondom munitie-opslag	70
8.3. Geluidwerende voorzieningen langs snelwegen en geluidscontouren na maatregelen	76
8.4. Ligging wegvakken	78
8.5. Ontworpen waterkarakteristiek	81
12.1. opp. Bruto bedrijventerrein	135

1.1. Ligging plangebied

De bouwlocatie Ypenburg ligt centraal in de Randstad. Het plangebied (figuur 1) wordt omgeven door de rijkswegen A13, A4 en A12 en het bebouwingslint van Nootdorp. Het gebied omvat grondgebied van de gemeenten Nootdorp (oostelijk deel), Pijnacker (zuid-westelijk deel) en Rijswijk (noord-westelijk deel).

Hemelsbreed zijn de afstanden tussen het plangebied en de omliggende stedelijke centra (Den Haag, Delft) en hoogwaardige recreatiegebieden (Vlietrand, Delftse Hout c.a.) klein, de rijkswegen vormen echter zowel fysiek als gevoelsmatig zware barrières.

1.2. Vigerende regelingen

De tabel hieronder geeft per gemeente een overzicht van de vigerende regelingen in het plangebied.

Gemeente	Bestemmingsplan	Goedgekeurd
Nootdorp	Plan in Hoofdzaak	21-08-1963
	Craeyenburg	09-12-1970
	Buitengebied	04-09-1974
	Dorp West/Sportpark	12-09-1978
	Veenweg 1977	21-08-1979
	LG Leidschendam '78	24-07-1979
	LG Leidschendam hz.	24-05-1988
Pijnacker	Buitengebied	19-08-1982 (KB)
	Buitengebied 1e hz	07-05-1985
Rijswijk	Plan in Hoofdzaak	11-03-1954
	Ypenburg-oost	27-07-1982
	Ypenburg-oost, 1e wz	03-09-1985

Bovenstaande plannen verschillen sterk in zowel ouderdom als opzet en regelgeving. Aangezien er veelal een geheel nieuwe bestemming gerealiseerd zal worden en de meeste regelingen sterk verouderd zijn, wordt niet nader ingegaan op de inhoud/strekking van de vigerende regelingen.

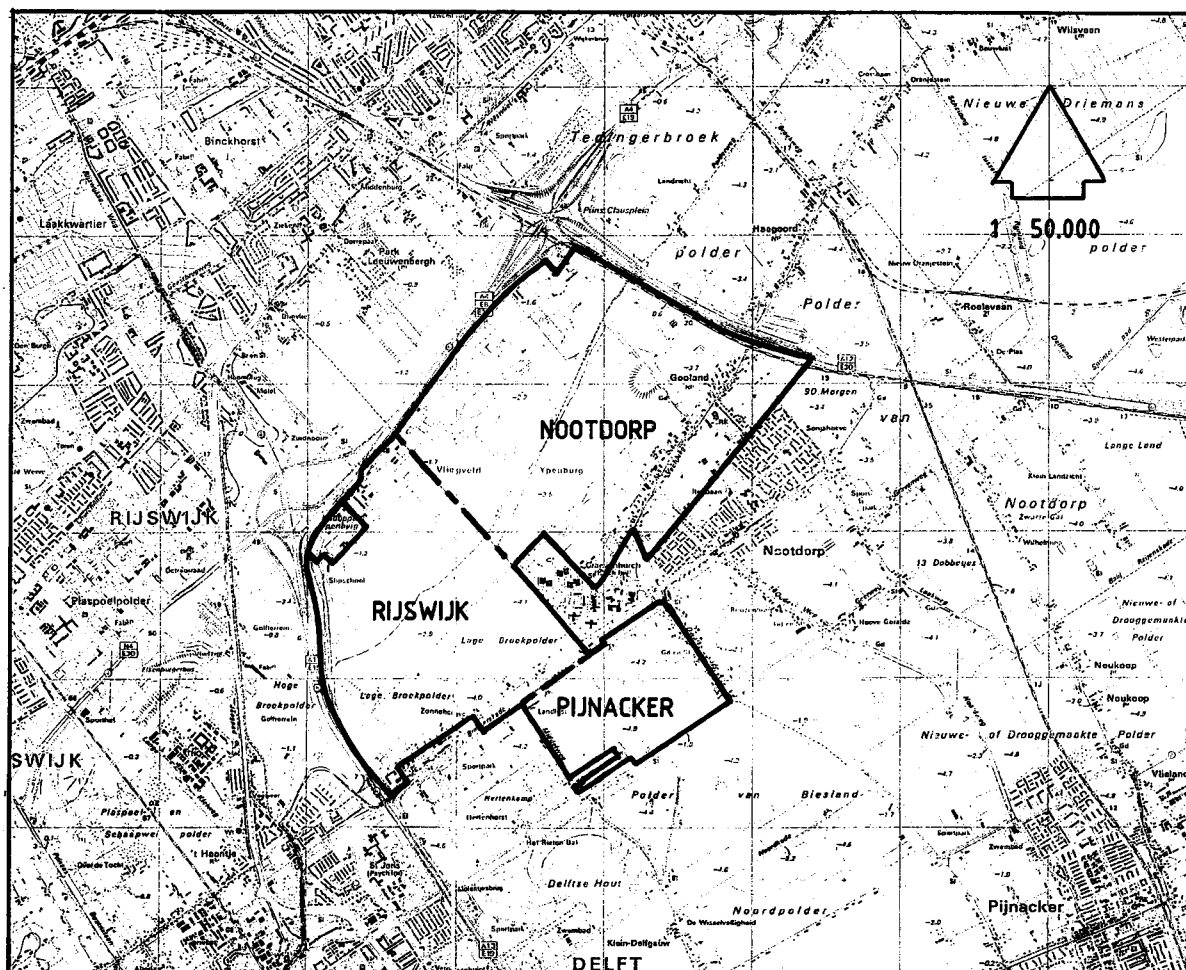
1.3. Aanleiding en vormgeving plan

De bouwlocatie Ypenburg maakt onderdeel uit van de VINEX¹⁾-opgave voor het Stadsgewest Haaglanden. Met een capaciteit van circa 12.000 woningen kan in het gebied voor een kwart van de vóór het jaar 2005 te realiseren woningen ruimte worden gevonden. Voor het VINEX-uitvoeringsconvenant vormt de realisering van 9.000 woningen voor 2005 uitgangspunt. Daarnaast biedt het plangebied ruimte voor circa 87 hectare bedrijfsterrein (bruto). Dit komt overeen met 56,7 hectare netto.

Aangezien het plangebied zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeenten Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk en de ontwikkeling van groot belang is voor de gemeente Den Haag, hebben de vier gemeenten het Samenwerkingsverband Ypenburg opgericht.

1) Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening-Extra.

Figuur 1.1 LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED



Legenda

- Plangrens
 Gemeentegrens

Het stedenbouwkundig plan, dat is opgesteld onder supervisie van de stedenbouwkundige Frits Palmboom, is eind 1994 onderschreven door de deelnemers van het Bestuurlijk Overleg Ypenburg en dient als basis voor het voorliggende bestemmingsplan. Daarnaast vormen de gemaakte afspraken in het kader van de VINEX-operatie uitgangspunt. Deze zijn verwoord in het VINEX-uitvoeringsconvenant voor het Stads-gewest Haaglanden dat op 29 juni 1995 ondertekend is.

Parallel aan het opstellen van dit bestemmingsplan is een MER (Milieu-effectrapport) opgesteld.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is de provincie vroegtijdig betrokken. Hierdoor was het mogelijk om al in de ontwikkelingsfase van het plan rekening te houden met zeer actueel provinciaal beleid.

Het voorliggende plan is grotendeels globaal van opzet. Hierdoor is het, gelet op de uitvoeringstermijn van bijna 10 jaar, mogelijk om flexibel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Om de rechtszekerheid van vooral de bewoners van de "linten" te verzekeren is aldaar gekozen voor een meer gedetailleerde opzet van het plan.

Het realiseren van één bouwlocatie met één exploitatie vormt uitgangspunt voor de ontwikkeling. Daarom is gekozen voor een zodanige opzet van het bestemmingsplan dat het totale plan beschreven wordt en inzichtelijk wordt gemaakt. De drie betrokken gemeenteraden hebben echter elk het deel van "Ypenburg" dat op "eigen" grondgebied ligt, vastgesteld.

2.1. Rijksbeleid

Ruimtelijk beleid

Het rijksbeleid op het gebied van de ruimtelijke ordening is weergegeven in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Het rijk gaat uit van opvang van de ruimtelijke behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen binnen regio's. Afvloeiing van de druk naar andere regio's moet worden tegengegaan. Er wordt gestreefd naar bundeling van ruimtebehoevende activiteiten binnen stadsgewesten, met als doel het stedelijk draagvlak te vergroten, de groei van de automobiliteit te beperken en de open ruimten te sparen. Op basis van een aantal locatiecriteria worden nieuwe gebieden aangewezen ten behoeve van verstedelijking. Per stadsgewest dienen hierover nadere afspraken (door middel van uitvoeringsconvenanten) gemaakt te worden, tussen de diverse departementen, de provinciale overheid en betrokken (samenwerkende) gemeenten.

Voor het Haagse stadsgewest wordt in de VINEX de sluiting van vliegveld Ypenburg aangekondigd ten behoeve van de realisering van woningbouw. Voorts wordt de aanleg van een sneltram aangekondigd van Den Haag-Centrum naar Ypenburg, als onderdeel van een hoogwaardig stadsgewestelijk openbaarvervoernetwerk. Voorts wordt de mogelijkheid van een nieuw station op de spoorlijn Gouda-Den Haag onderzocht. Ontwikkeling van locaties ten behoeve van kantoren en bedrijvigheid moet plaatsvinden in het centrumgebied van Den Haag en rond knooppunten van bestaande en nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerlijnen.

Het gebied waar de locatie Ypenburg deel van uitmaakt is gelegen binnen het werkgebied van de Randstadgroenstructuur, de "landgoederenzone Haaglanden". In het Structuurschema Groene Ruimte heeft dit gebied de aanduiding "zoekgebied ten behoeve van een groot groengebied" (bosontwikkeling). Ontwikkeling van woningbouw zou hiermee in strijd zijn. In de nadere afweging tussen rijk en provincie is echter wat betreft het plangebied Ypenburg toch gekozen voor de ontwikkeling van Ypenburg als bouwlocatie, en is het zoekgebied voor groen beperkt tot het oostelijk van Ypenburg gelegen gebied.

Woningbouw

Het rijksbeleid op het gebied van woningbouw is weergegeven in de Nota Volkshuisvesting in de negentiger jaren. Kern van het beleid is dat de (object)subsidies voor woningbouw zullen worden afgebouwd, en de nadruk op versterking van het eigen woningbezit wordt gelegd. Richtlijn voor woningbouw in grote stadsgewestelijke woningbouwlocaties is dat maximaal 30% van het aantal woningen in de sociale sector wordt gerealiseerd en minimaal 70% in de ongesubsidieerde sector.

Bedrijvigheid/locatiebeleid

Het rijksbeleid met betrekking tot bedrijvigheid (VINEX) heeft met name betrekking op de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren. Er wordt een koppeling gelegd tussen de vestigingsplaats van bedrijven en kantoren en de mobiliteit die bedrijvigheid met zich meebrengt. Globaal betekent dit dat bedrijven en kantoren met veel werknemers en bezoekers zich bij voorkeur op goed door openbaar vervoer ontsloten locaties dienen te vestigen (locaties met profiel A), en dat bedrijven met lage aantallen werknemers en bezoekers, en met hoge eisen aan de bereikbaarheid per (vracht)auto in aanmerking komen voor een locatie met profiel C (goed ontsloten op de weginfrastructuur). Het betreft vooral nieuwe vestigingen. Het aanbod aan bedrijven en kanto-

renlocaties moet dusdanig zijn dat vestiging op ongewenste locaties tegengegaan kan worden. Een goede afstemming op regionaal niveau is hierbij van groot belang. Locaties die zowel goed met het openbaar vervoer als met de auto bereikbaar zijn, hebben een B-profiel.

Verkeer en vervoer

Uitgangspunt van het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer, verwoord in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) is het terugdringen van de groei van de automobiliteit, stimulering van alternatieven voor de auto, en een selectieve uitbreiding van de weginfrastructuur die sterk gericht is op de bereikbaarheid van de mainports. Dit houdt in dat wonen, werken, recreëren en voorzieningen zoveel mogelijk in elkaars nabijheid moeten worden gesitueerd, en dat bij de planning van wonen, werken en (recreatie)voorzieningen de openbaarvervoervoorzieningen richtinggevend zijn. Dit betekent dat iedere grote woningbouwlocatie dient te worden gesitueerd aan een verbinding van hoogwaardig openbaar vervoer. Op lager schaalniveau zal het verkeer zoveel mogelijk gebundeld moeten worden op de hoofdverkeersaders, teneinde de leefbaarheid in de woongebieden veilig te stellen.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het toekomstige mobiliteitsbeleid vertaald in een verkeers- en vervoersstrategie en een daarmee samenhangend pakket van maatregelen. De groei van het autoverkeer dient over de periode 1986-2010 te worden beperkt tot maximaal 35%. Naast een aanpak aan de bron zijn maatregelen nodig voor het terugdringen en geleiden van de mobiliteit. Prijsbeleid en locatiebeleid (o.a. VINEX-locaties en A, B, C-locaties) trachten de aantrekkelijkheid van het autogebruik te verminderen en het openbaar vervoer in een betere uitgangspositie te brengen. De vervoeralternatieven voor de auto dienen te worden verbeterd (openbaar vervoer, langzaam verkeer). Nieuwe grote locaties voor wonen en werken in de stadsgewesten moeten aansluiting krijgen op het stadsgewestelijke openbaarvervoernet waarbij onder andere een hoogwaardige openbaarvervoerlijn de locatie ontsluit. Vervolgens dient een selectieve bereikbaarheid over de weg te worden geboden. Ook de verkeersonveiligheid dient te worden verminderd. Gestreefd wordt het aantal verkeersdoden in 2010 met 50% en het aantal gewonden met 40% te verminderen ten opzichte van 1995. Voor de inrichting van stedelijk gebied in verkeersgebieden en verblijfsgebieden, de zogenaamde 30 km-gebieden, worden dan ook extra middelen uitgetrokken.

De visies ten aanzien van het fietsverkeer zijn uitgewerkt in het Masterplan Fiets. Hierin is de doelstelling opgenomen: "Een toename van het gebruik van de fiets als alternatief voor het autogebruik, onder de voorwaarde dat de kans op ongevallen voor fietsers (en bromfietsers) drastisch vermindert". Het fietsen zal worden bevorderd terwijl het aantal slachtoffers van het fietsverkeer niet mag toenemen. Directe en aantrekkelijke fietsroutes dienen te worden gecreëerd. Bijzondere aandacht moet daarbij worden geschonken aan de veiligheid van de fietser. De langzaamverkeersvoorzieningen dienen zodanig op het openbaar vervoer te worden afgestemd dat de fiets in combinatie met openbaar vervoer ook op grotere afstanden een alternatief voor de auto vormt. De OV-halten kunnen worden opgenomen in het hoofdrouthenetwerk voor de fiets waarbij diefstalveilige en innovatieve stallingsmogelijkheden worden gecreëerd. Koppeling van stedelijke en buitenstedelijke fietsroutenetwerken en goede bovenlokale bewegwijzering is noodzakelijk om de fiets een belangrijke rol in het recreatieverkeer te laten spelen.

Het Mobiliteitsplan Zuidvleugel Randstad is een concrete vertaling van

het SVV II en het Nationaal Milieubeleids Plan (NMP) op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid voor de Zuidvleugel van de Randstad. Het plan bestaat uit twee delen, te weten een mobiliteitsstrategie met een streefbeeld voor het jaar 2010 en een mobiliteitsprogramma met prioriteiten tot het jaar 2000. Hieruit komt naar voren dat het spoorwegnet de drager dient te zijn voor het regionaal openbaarvervoerstelsel. Er bestaat een voorkeur voor woonlocaties die via het openbaar vervoer concurrerend op meerdere steden en centra kunnen worden aangesloten. Daarnaast is een aantal regionale rail- en busverbindingen gewenst en dient het fietsverkeer te worden bevorderd.

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

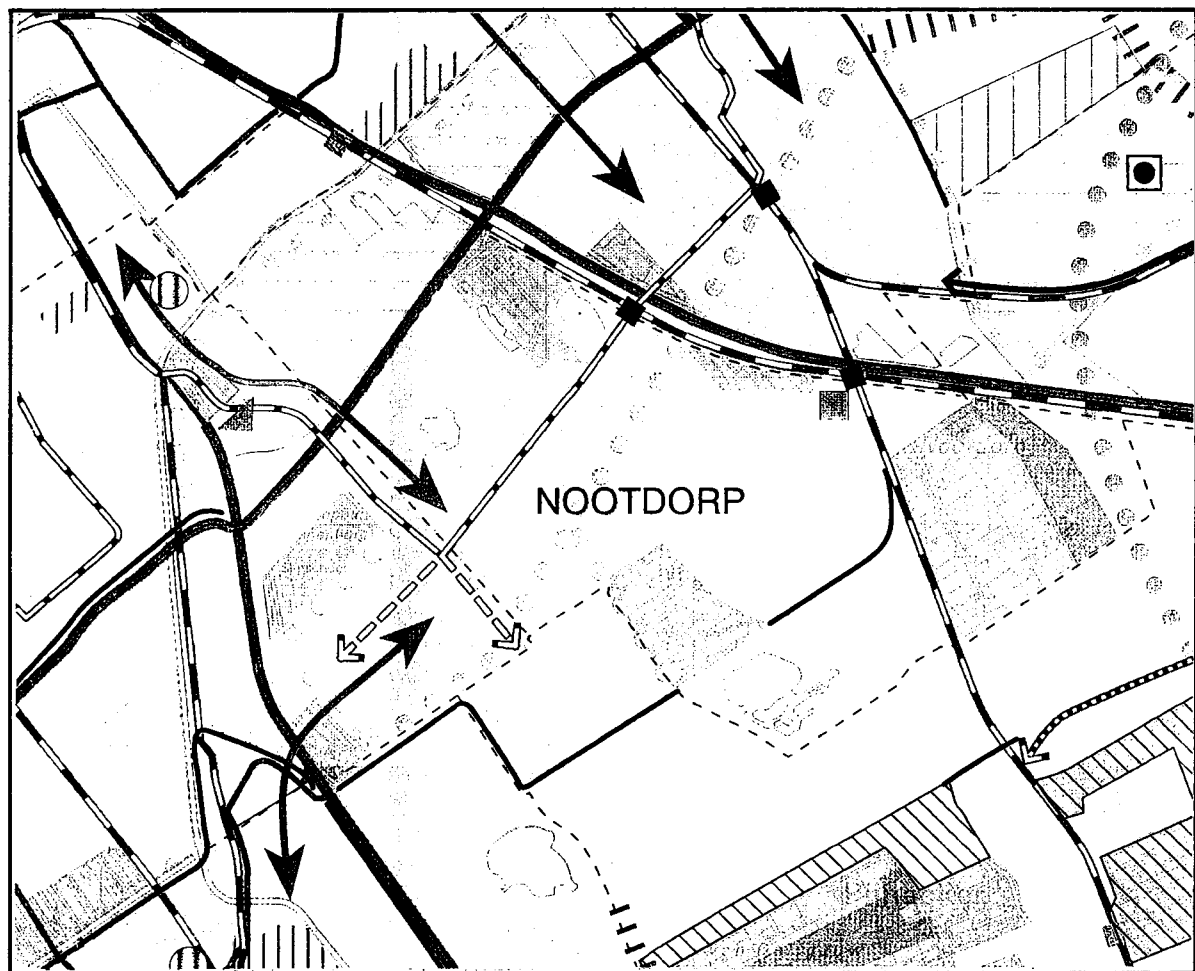
Ruimtelijk beleid

Het provinciaal ruimtelijk beleid is opgenomen in het streekplan Zuid-Holland West (1997) (zie figuur 2.1). Daarin worden randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Ypenburg nader uitgewerkt. De capaciteit is 11.300 woningen, waarvan er in de periode 1995-2005 ten minste 9.000 gerealiseerd zouden moeten worden. Daarnaast vormt Ypenburg binnen de regio een belangrijke locatie voor de opvang van het tekort aan bedrijventerrein. Aangegeven is dat er binnen Ypenburg ruimte is voor de realisering van een grootschalig en gevarieerd aanbod van bedrijventerreinen, die door interne zonering ook ruimte moeten bieden voor milieuhinderlijke bedrijvigheid. Omdat er een fors aanbod aan kantorenlocaties binnen het stadsgewest is, dient de ontwikkeling van nieuwe locaties selectief plaats te vinden. Met name aan ruimte bij A- en B-locaties is geen tekort. Dit betekent dat er op B-locaties heroverweging dient plaats te vinden en dat hier ruimte gevonden kan worden voor arbeidsintensieve bedrijvigheid. Fasering van de ontwikkeling moet vooral op regionaal niveau uitgewerkt worden.

Uitgangspunten en randvoorwaarden voor Ypenburg in het streekplan zijn:

- De hoofdontsluiting voor het openbaar vervoer moet geïntegreerd worden in AggloNet. AggloNet is het netwerk van agglomeratief verbindende hoogwaardige OV-lijnen in het stadsgewest Haaglanden. Primair dient integratie plaats te vinden door middel van een tramlijn Den Haag/Rijswijk-Nootdorp, een extra halte op de spoorlijn Den Haag-Utrecht en op termijn aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer langs een route Leidschenvveen-Ypenburg-Rijswijk/Delft. Op de lange termijn mag een verbinding Den Haag-Ypenburg-Delfgauw-Plijnacker ruimtelijk niet onmogelijk worden gemaakt.
- De hoofdontsluiting voor autoverkeer vindt plaats vanaf de A12, de A13 en de Laan van Hoornwijck (onderdoorgang en indirecte aansluiting op A4 ter hoogte van de voormalige Fokkervestiging). De koppeling met de hoofdontsluiting voor Leidschenvveen mag geen doorgaand verkeer door de bouwlocaties tot gevolg hebben. Het snelweggedeelte Prins Clausplein-Ypenburg-Harnasch Knooppunt zal worden verbreed en worden voorzien van breiwerken.
- Een gevarieerd aanbod aan bedrijventerreinen wordt voorzien. Langs de A12 biedt de strook, afhankelijk van de realisering en situering van een nieuw station, ook mogelijkheden voor kantoren.

Figuur 2.1 UITSNEDE STREEKPLANKAART ZUID-HOLLAND WEST (ONTWERP)



Legenda

Algemeen

- Plangrens tevens provinciegrens
- Plangrens tevens gemeentegrens
- - - Gemeentegrens
- - - Nader uit te werken gebied
- Stads- en dorpsgebied**
- Bestaand stads- en dorpsgebied
- Nieuw stads- en dorpsgebied, ontworpen of in voorbereiding
- Nieuwe bouwlocatie
- Bouwlocatie, nadere studie
- Ontwikkelingsrichting stads- en dorpsgebied
- Studiezone ten behoeve van verstedelijking na 2025
- Bestaand bedrijfsterrain
- Nieuw bedrijfsterrain, ontworpen of in voorbereiding
- Nieuwe locatie bedrijfsterrain
- Bedrijfsterrainlocatie, te reserveren
- Bedrijfsterrainlocatie, nadere studie
- Ontwikkelingsrichting bedrijfsterrain
- Stadscentrum / revalidatiecentrum
- Stads- of dorpsgebied met grote cultuurhistorische waarde
- Indicateur cultuurhistorische waarde in stads- of dorpsgebied
- Stedebouwkundige relatie
- Bebouwingcontour
- Bebouwingcontour nader vast te stellen

Landelijk gebied

- Bebouwingstrook
- Bebouwing met grote cultuurhistorische en landschappelijke waarde
- Agrarisch gebied
- Agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden
- Bestaand glastuinbouwgebied
- Nieuw glastuinbouwgebied
- Werkingsgebied glastuinbouwbesluit
- Bolenteeltgebied
- Wijveringszone ondersteunend glas (vrijstelling tot 3000m² na toelating)
- Landschappelijke uitwerkingszone
- Agrarische bedrijfsterrain, bestaand of nieuw
- Natuurgebied in agrarisch gebied
- Natuurgebied duin
- Natuurgebied landgoedbos
- Natuurontwikkelingsgebied
- Eco ader
- Bestaand recreatiegebied
- Nieuw recreatiegebied met natuur- en/of landschapspauze
- Ontwikkelingszone recreatie natuur- en landschapspauze
- Groene ader
- Water

Verbindingen

- Bestaande of te verbeteren wegverbinding hoofdwegenet
- Nieuwe wegverbinding hoofdwegenet
- Geprojecteerde wegverbinding hoofdwegenet
- Bestaande of te verbeteren wegverbinding regionaal wegenet
- Nieuwe wegverbinding regionaal wegenet
- Geprojecteerde wegverbinding regionaal wegenet
- Studieproject wegverbinding
- Hogesnelheidslijn (Rijksvoorkaartstrade)
- Bijzondere ingangsvoorwaarden hogesnelheidslijn
- Bestaande nationale railverbinding
- Bestaande of om te bouwen regionale railverbinding
- Nader uit te werken regionale railverbinding
- Geprojecteerde regionale railverbinding
- Optie regionale railverbinding
- Bestaand station/halte
- Nieuw station/halte
- Belangrijke vaarverbinding
- Leidingsstrook (te reserveren)

Milieuvoorzieningen

- Milieubeschermingsgebied voor grondwater
- Milieubeschermingsgebied voor stoffen
- Stortlocatie voor bouw-, sloop- en bedrijfsafval (te reserveren)
- Stortlocatie voor baggerspecie (voorlopige stoffen)
- Stortlocatie voor baggerspecie (reservelokaal)
- Diversen**
- Vliegveld
- Hoog(hoofd)waterkering of zeekering
- Uitbreiding zandwinning met recreatieve eindbestemming

Provincie Zuid-Holland



- De karakteristieke linten Veenweg, Brasserskade en Dwarskade moeten behouden blijven. De relatie met het omliggende landschap (stadslandschap Rijswijk, Delftse Hout, Balij en Vlietrand) moeten ruimtelijk en functioneel worden bevorderd. Er dient een groen-recreatieve verknoping tussen de Delftse Hout en het stadslandschap Rijswijk te worden vormgegeven.
- Snelle uitbouw van de tramlijn moet zorgen voor tijdige openbaarvervoerontsluiting van het gebied.

Structuurplan Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden heeft een regionaal Structuurplan in voorbereiding genomen.

VINEX-Haaglanden

In het VINEX-uitvoeringsconvenant (vastgesteld 29 juni 1995) voor Haaglanden is tussen de betrokken partijen (het rijk, provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden en de gemeenten van het stadsgewest) overeenstemming bereikt over de ontwikkelingsrichting voor woningbouw en woningdifferentiatie, infrastructuur, bedrijventerreinen, grondtransacties en bodemsanering. Hierin zijn tevens afspraken vastgelegd over de financiële bijdragen van de verschillende partijen voor de totale ontwikkeling van Ypenburg.

Woningbouw

Het Stadsgewest Haaglanden heeft voor wat betreft de woningbouw-ontwikkeling een regiefunctie toebedeeld gekregen.

In het VINEX-uitvoeringsconvenant is tussen de betrokken partijen overeenstemming bereikt over de ontwikkelingsrichtingen voor woningbouw en de woningdifferentiatie.

Voor Ypenburg is voor de periode 1995-2005 een capaciteit van ten minste 9.000 woningen opgenomen, met voor na 2004 nog een restcapaciteit van ongeveer 2.300 woningen. De verdeling over de drie gemeenten is als volgt: 4.000 woningen in Rijswijk, 2.300 in Pijnacker en 5.000 in Nootdorp.

De volgende differentiatie wordt voorgestaan:

- 30% goedkoop;
- 45% middelduur;
- 25% duur.

Van deze woningen zal circa 15% in gestapelde vorm gerealiseerd worden.

Deze differentiatie is gericht op het huisvesten van een grote menging van huishoudens, zowel naar type als naar inkomenssituatie. Het nader naar prijsniveaus gedetailleerde programma is opgenomen in paragraaf 5.1.

Detailhandel

Een visie met betrekking tot het regionale beleid voor de detailhandel is neergelegd in de Regionale Structuurvisie Haaglanden (december 1995). In deze visie wordt gesteld dat de na te streven winkelstructuur gebaseerd dient te zijn op een goede onderlinge afstemming van detailhandelsbeleid met als doel een voor de toekomst levensvatbare regionale detailhandelsstructuur. Door afstemming van zowel fasering als invulling zal een deel van de in het onderzoek gesignaleerde knelpunten (de geplande uitbreidingen in de regio gaan de toename van het draagvlak te boven) opgelost moeten worden. Daarbij is in de visie gekozen voor een versterking van de regionaal-verzorgende winkelcentra in de regio.

Om die reden wordt voor de detailhandel in Ypenburg (het Rijswijkse deel) een invulling met alleen de basisvoorzieningen bepleit (inclusief een beperkt aanbod aan niet-dagelijkse artikelen). Hiervoor wordt gedacht aan een winkelconcentratie van circa 5.000 m² vvo (= ca. 7.000 m² bvo), waarvan ruim de helft dagelijkse artikelen.

De draagvlakverruiming die door de woningbouw ontstaat zou vooral benut moeten worden voor versterking van het bestaande winkelapparaat in Nootdorp. In de toekomstige structuur dient Nootdorp een verzorgende functie te hebben op wijkniveau voor (het Nootdorpse deel van) Ypenburg.

De detailhandelsontwikkeling op Ypenburg dient getoetst te worden aan de bovenstaande uitgangspunten.

Bedrijvigheid/locatiebeleid

Het regionale beleid met betrekking tot bedrijvigheid is neergelegd in de nota Locatiebeleid Haaglanden (1994). In de nota wordt een overschot geconstateerd aan kantoorlocaties en hoogwaardige bedrijfsterreinen en een tekort aan traditioneel bedrijfsterrein. Deze discrepantie is in regionaal overleg aan de orde gesteld. In Ypenburg is de wens tot realisering van kantoorlocaties en hoogwaardige bedrijfsterreinen gehandhaafd, omdat bij de keus voor te ontwikkelen locaties ruimtelijk aansluiting is gezocht bij de toekomstige woningbouwlocatie. De ontsluiting heeft dan zowel voor wonen als voor werken een functie. In totaal gaat het om 58 hectare netto bedrijven- en zo mogelijk kantoorterrein (ca. 89 ha bruto) (zie ook paragraaf 5.4). In principe hebben alle aangegeven bedrijvenlocaties een C-profiel.

Indien investeringen in het openbaar vervoer zullen plaatsvinden conform het wensbeeld zoals dat weergegeven is in het Regionale verkeers- en vervoerplan, kan de locatie bij de A12 het gewenste B-profiel verkrijgen.

Verkeer en vervoer

Het RVVP (Regionaal Verkeers- en Vervoerplan) geeft aan hoe de vervoerregio de problemen op het gebied van bereikbaarheid en milieu als gevolg van wegverkeer in de regio wil aanpakken. Het RVVP geeft voorstellen betreffende zowel de infrastructuur als de ruimtelijke ordening en het flankerend beleid. Het RVVP is afgestemd op het Rijksbeleid en het provinciale beleid.

In het Regionaal Fietsplan worden maatregelen voorgesteld om de doelstellingen van de rijksoverheid te halen. Het aanbieden van goede, veilige en snelle verbindingen en goede stallingsvoorzieningen, promotie en voorlichting voor de fiets is daarbij van groot belang.

Het stadsgewest Haaglanden en de Haagse Tram maatschappij willen het aandeel reizigers in het openbaar vervoer vergroten door kwaliteitsverbetering. Hiertoe wil men uitvoering geven aan AggloNet, een agglomeratief hoogwaardig openbaarvervoersysteem dat bedoeld is voor vervoer over korte afstanden binnen het Stadsgewest Haaglanden. Er bestaat echter nog onzekerheid over het tijdstip van de realisering en de exacte situering van het nieuwe NS-station ter hoogte van Ypenburg.

In het uitvoeringsconvenant zijn op hoofdlijnen afspraken gemaakt omtrent de realisering van infrastructuur (ten behoeve van aanleg van tram- en buslijnen f 200,- mln. rijksbijdrage). In januari 1996 is met het Rijk overeenstemming bereikt over de aanleg van een sneltramverbinding naar Hoornwijck en de status van dit gebied als B-locatie.

2.3. Lokaal beleid

Er is met betrekking tot de ontwikkeling van Ypenburg eigenlijk geen sprake van lokaal beleid, omdat de locatie binnen het grondgebied van drie gemeenten (Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker) valt. Veel beleid en afspraken zijn daarom in regionaal verband reeds gemaakt (zie het voorgaande), en de individuele gemeenten hebben in dat kader hun beleidsinbreng gehad.

Het is in dit kader echter wel zinvol aan te geven wat in structuurplannen en dergelijke over Ypenburg staat beschreven.

In 1990 is de Structuurschets Nootdorp vastgesteld. Een groot deel van de Nootdorpse gronden van Ypenburg behoorden toen echter nog tot de gemeente Leidschendam. Pijnacker heeft de beschikking over de Structuurvisie Pijnacker (1992). In 1993 is door de gemeente Rijswijk het structuurplan Rijswijk op weg naar het jaar 2000 vastgesteld.

Uit deze nota's komen ten aanzien van de ontwikkeling op de bouwlocatie Ypenburg de volgende beleidsuitspraken;

- Nootdorp: Inspelend op de regionale behoefte kunnen rondom Nootdorp meerdere locaties ontwikkeld worden. Voor de ontsluiting van deze sterk onderling samenhangende locaties dient een rondweg aangelegd te worden.
- Pijnacker: De Bras is een potentiële bouwlocatie die op relatief korte termijn ingevuld kan worden maar geen directe ruimtelijke relatie met de kern van Pijnacker heeft.
- Rijswijk: De bouwlocatie Ypenburg maakt in de vorm van een structuurschets in het structuurplan "Rijswijk op weg naar het jaar 2000" onderdeel uit van het gemeentelijk beleid.

Voor de locatie Ypenburg is – in opdracht van het Samenwerkingsverband Ypenburg – een stedenbouwkundig plan (Buitenplaats Ypenburg, stedenbouwkundig plan, 1994) opgesteld, dat beschouwd kan worden als een door de betrokken gemeenten gedragen integraal lokaal beleidskader. Dit kan daarmee tevens als uitgangspunt worden beschouwd voor verdere uitwerkingen, zoals het bestemmingsplan.

Het beleid met betrekking tot de ontwikkeling van de locatie Ypenburg is in het plan uitgesplitst in een kwantitatief programma en een thematisch programma. Wat betreft het kwantitatieve programma wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Het thematisch programma is uitgesplitst in twaalf deelthema's, die de basis zijn geweest voor het ontwerpstedebouwkundig plan. Deze thema's zijn:

1. Het ruimtelijk plan voor Ypenburg moet een bijdrage leveren aan een regionaal structuurbeeld.
2. Extra aandacht moet besteed worden aan de barrières van het plangebied met de omgeving.
3. Ypenburg moet een eigen identiteit krijgen.
4. De kern Nootdorp en de landschappelijke ondergrond zijn belangrijke dragers voor het ontwerp.
5. Het ontwerp moet een verband van groen en water scheppen.
6. Gestreefd wordt naar een gedifferentieerd woonmilieu voor een zo breed mogelijk samengestelde bevolking met de nadruk op laagbouw en licht- en ongesubsidieerde woningen.
7. Prioriteit voor openbaar vervoer en langzaam verkeer.
8. De hoofdverkeersontsluiting moet een integraal onderdeel van het ruimtelijk ontwerp zijn.
9. Winkelvoorzieningen worden in Ypenburg afgestemd op de eigen behoefte.

10. Er moet ruimte komen voor een gevarieerd pakket van bedrijvigheid, en waar mogelijk dienen wonen en werken te worden gemengd. De bedrijvenlocaties liggen grotendeels in de geluidshinderzones.
11. Het ontwerp moet worden gebaseerd op een structuur die condities schept voor een duurzaam milieu.
12. Fasering en flexibiliteit. De hoofdstructuur moet voldoende houvast bieden om onderdelen flexibel uit te werken.

In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt het stedenbouwkundig plan nader beschreven.

3.1. Inleiding

Ypenburg ligt centraal in de randstad. De afstanden tot omliggende steden en recreatiegebieden zijn over het algemeen klein. De locatie ligt echter ook zeer geïsoleerd door de omringende omvangrijke transportlijnen. Het gebied ligt op de grens van twee landschapstypen; het strandwallenlandschap en het veenlandschap (zie figuur 3.1). Daarnaast vormt het door de snelwegen gevormde landschap een belangrijke rol in de beleving van het gebied.

Ypenburg kan niet gezien worden als een "gebruikelijke" stadsuitbreiding in het omringende "lege" landschap. De opgave wordt meer gekenmerkt als een invulling en transformatie van een randstedelijk gebied waar de grens tussen stad en land vervaagt.

Aangezien een beschrijving van het plangebied ook onderdeel uitmaakt van het stedenbouwkundige plan "Buitenplaats Ypenburg" en het MER, wordt daar in de volgende paragrafen slechts beknopt op ingegaan.

3.2. Ruimtelijke situatie

Het plangebied was oorspronkelijk moerassig en veenachtig en is vanaf de 12e eeuw ontgonnen door het graven van sloten. Op enkele plaatsen binnen het plangebied is de oude kavelstructuur nog zichtbaar, bijvoorbeeld in het gebied ten oosten van de voormalige Fokkergebouwen dat gelegen is langs de snelweg A4 en in het gebied ten noorden van de Brasserskade. Voorts is de oorspronkelijke kavelstructuur nog zichtbaar aan weerszijden van de Veenweg in Nootdorp. Eén van de boerderijen die gebouwd werden op de ontgonnen gronden is in de 17e eeuw uitgebouwd tot de buitenplaats Ypenburg. Het buitenhuis was waarschijnlijk gesitueerd ter plaatse van de huidige A4; restanten van bijgebouwen kunnen wellicht nog op de bouwlocatie aangetroffen worden. In de jaren dertig werd het vliegveld Ypenburg aangelegd. Enkele gebouwen die behoorden bij dit vliegveld zijn vanwege de grote architectuurhistorische waarde aangewezen tot rijksmonument, te weten:

- het stationsgebouw;
- de oostelijk daarvan gelegen luchtvaartschool;
- de portierswoning;
- de hangar, die ingebouwd is in de grotere hangar van Fokker.

Tijdens de oorlog is het terrein bezet door de Duitsers. Enkele bunkers herinneren nog aan deze periode.

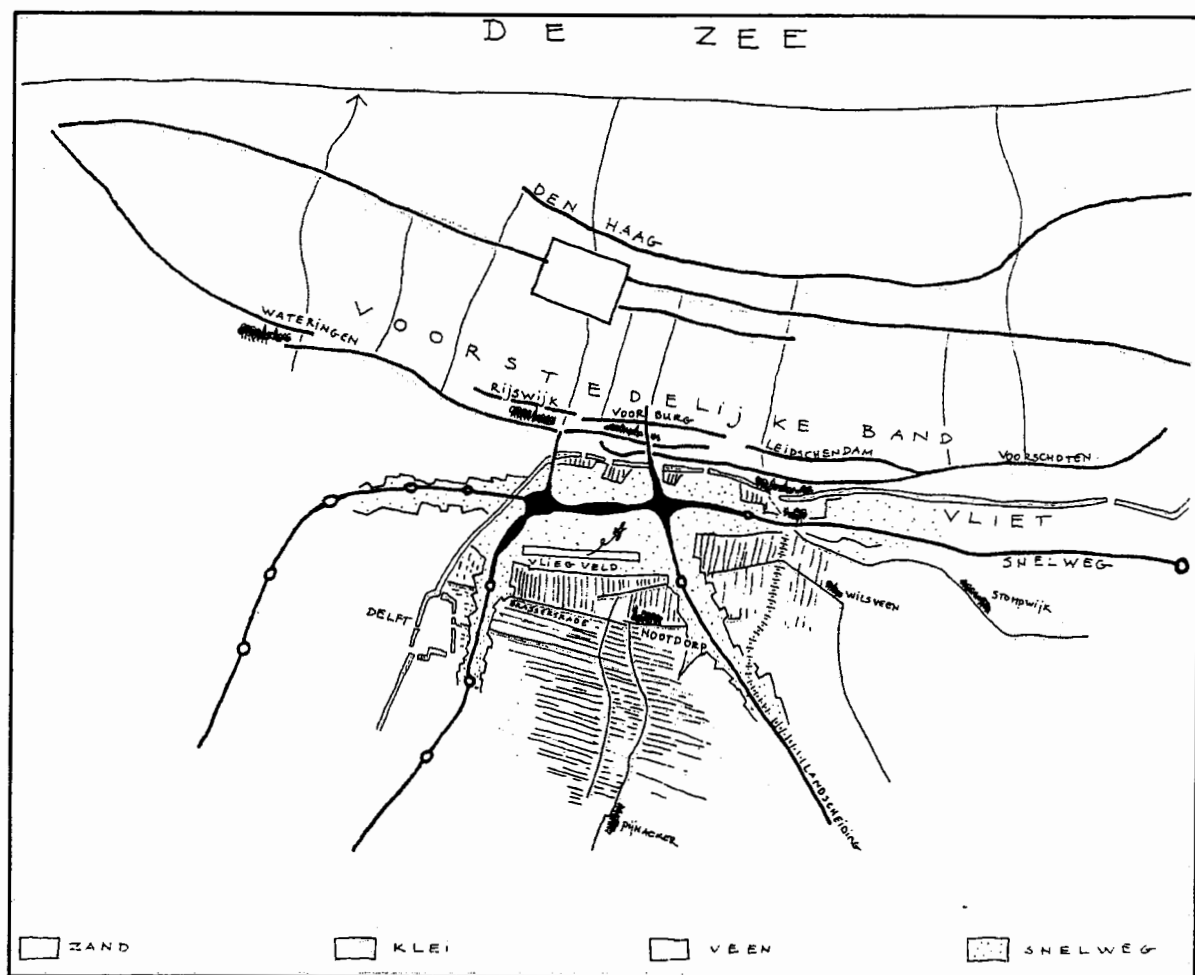
Het contrast tussen de weidsheid van het vliegveld en het snelwegenlandschap en de beslotenheid rondom de linten van Nootdorp en Pijnacker is kenmerkend voor het gebied.

Bijzondere elementen (figuur 3.2), in willekeurige volgorde zijn:

- de linten met het karakteristieke bebouwingspatroon;
- de open vlaktes (zowel de polders als het vliegveld);
- de bosgebieden (de noordrand van het vliegveld en Craeyenburch);
- de plas van Reef, de Bartholomeuskerk en de Tweemolentjesvaart.

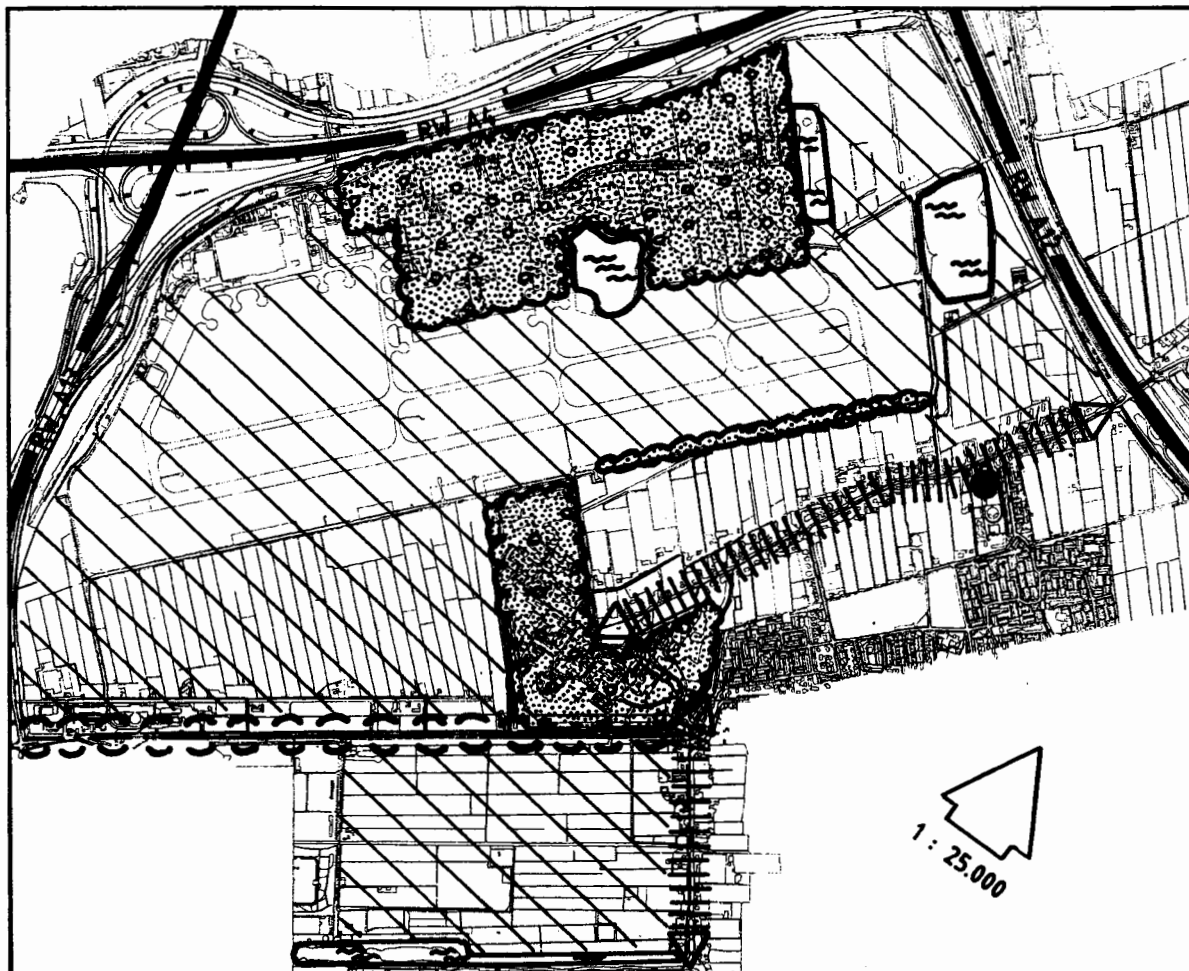
Hoogteverschillen spelen een belangrijke rol in de beleving van het gebied. Hoog gelegen waterlopen en smalle dijkjes doorsnijden de vlakke polder en bepalen zo de "wafelstructuur" van het gebied. De oude wegen en waterlopen in het gebied strekken zich uit tot ver buiten de plangrenzen en vormen zo ondanks de veelal harde doorsnij-

FIGUUR 3.1 LANDSCAPPELIJKE CONTEXT



Bron : Buitenplaats Ypenburg

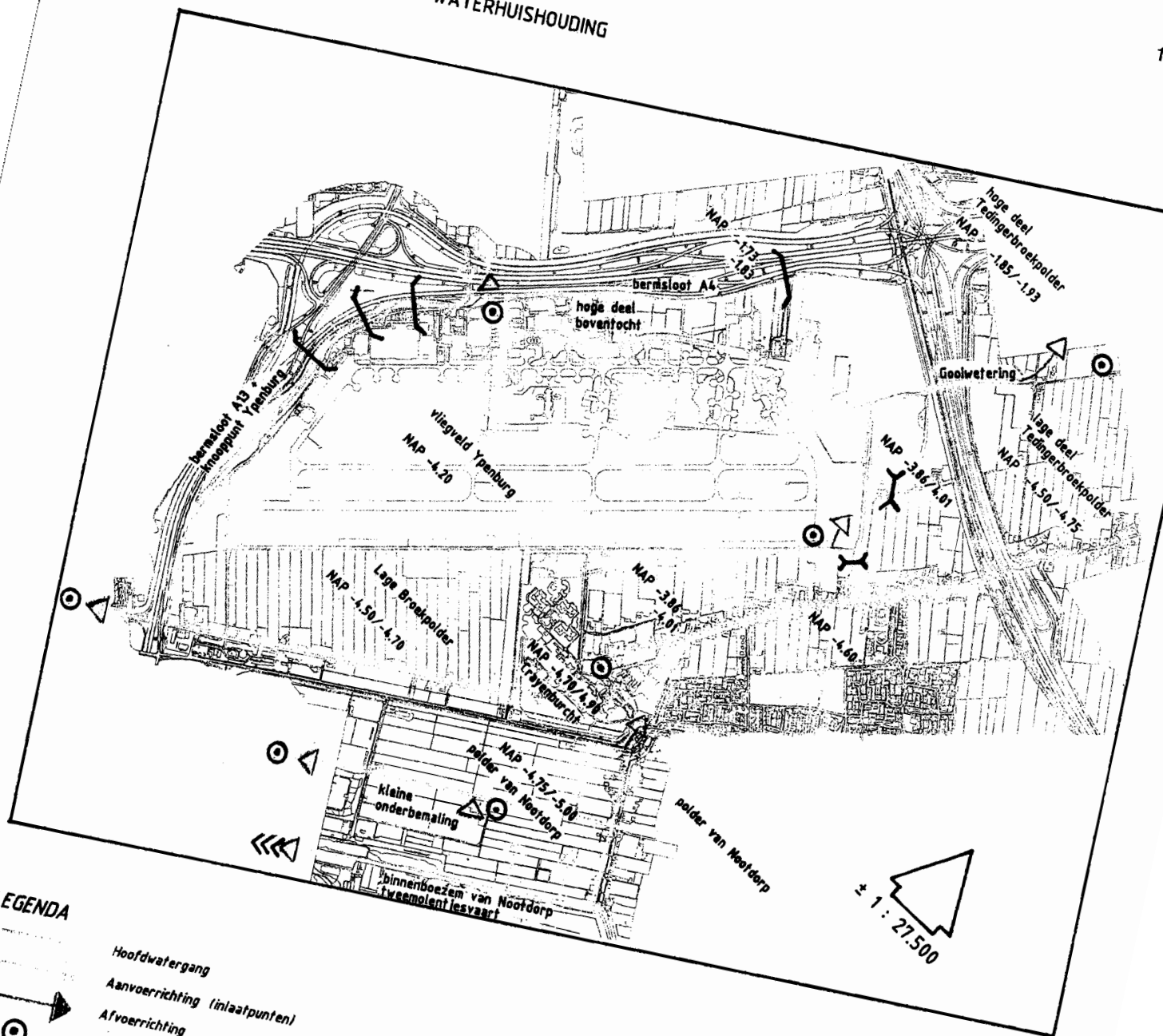
Figuur 3.2 RUIMTELIJKE ELEMENTEN



Legenda

-  De linten met het karakteristieke bebouwingspatroon
-  Open vlaktes (zowel de polders als het vliegveld)
-  De bosgebieden (de noordrand van het vliegveld en Craeyenburch)
-  De plassen en de Tweemolentjesvaart
-  De Bartholomeuskerk
-  De Brasserskade
-  Autosnelweg

Figuur 3.3 BESTAANDE WATERHUISHOUDING



LEGENDA

- Hoofdwatengang
- Aanvoerrichting (inlaatpunten)
- Afvoerrichting
- Gemaal
- Stuw
- Duiker
- Sluisje

ding door de omringende snelwegen de contactlijnen met de omgeving.

3.3. Bestaand grondgebruik

Het noordelijk deel van het plangebied was voorheen voornamelijk in gebruik als vliegveld. Tevens zijn in het noordelijke deel van het plangebied enkele bedrijfslocaties aanwezig. Aansluitend aan de woonbebouwing langs de linten is een groot aantal glastuinbouwbedrijven gevestigd. De overige gronden zijn voornamelijk in gebruik als weiland.

De bedrijvigheid nabij het vliegveld en de woningen langs de linten zullen vrijwel allemaal in het plan ingepast worden. Het vliegveld en de agrarische bedrijvigheid (zowel de glastuinbouw als de weilanden) zullen ten behoeve van de geprojecteerde woningbouw en bedrijven geheel verdwijnen uit het plangebied.

3.4. Waterhuishouding

Het plangebied Ypenburg ligt verspreid over een aantal polders, namelijk de Lage Broekpolder in het zuidwesten, de Polder van Nootdorp aan de oostkant en de Tedingerbroekpolder ten noorden en noordoosten van het voormalige vliegveld (figuur 3.3). Het plangebied bevindt zich op de grens van de wegzijgingsgebieden in de kuststrook en de kwelgebieden in de polders. In het plangebied vindt zowel kwel als inzijging plaats. In het zuidwesten treedt wegzijging op, grotendeels als gevolg van de grote grondwateronttrekking bij Delft.

De waterhuishouding in het plangebied wordt, met uitzondering van het voormalige vliegveld Ypenburg, gekenmerkt door een intensief slotenstelsel, waarin het water door meerdere gemalen op peil wordt gehouden. Overtollig water wordt door de gemalen uitgeslagen op de boezem. In droge perioden wordt via de boezems water ingelaten. Het waterbeheer is, met uitzondering van het voormalige vliegveld, in handen van het Hoogheemraadschap van Delfland. Binnen het plangebied komen in totaal zes peilgebieden voor.

De oppervlaktewaterstand op het vliegveldterrein wordt zeer laag gehouden ten behoeve van een onbelemmerde afwatering van het intensieve drainstelsel onder de start- en landingsbanen. Overtollig water wordt uitgeslagen via een gemaal aan de A4. Midden op het terrein komt een grote zandwinplas, de Tedingerbroekerplas, voor met een diepte van minstens 15.50 m, die geïsoleerd ligt van het water in de omgeving. De andere plassen in het plangebied, namelijk de Visplas en de Plas van Reef, staan wel met het water in de omgeving in verbinding.

De waterkwaliteit in de diepe zandwinplas is zeer goed. De waterkwaliteit van de andere twee plassen in het plangebied is minder goed. Met name komen hogere gehalten aan chloride, stikstof en fosfaat voor. Het polderwater is zeer voedselrijk. De fosfaat- en stikstofgehalten zijn zo hoog dat de AMK-norm (Algemene MilieuKwaliteit) nergens gehaald wordt.

4.1. Milieueffectrapportage

Algemeen

Omdat op de locatie Ypenburg meer dan 4.000 woningen worden gerealiseerd is ten behoeve van de besluitvorming over dit bestemmingsplan een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Op basis van een startnotitie, inspraakreacties en adviezen zijn door de gemeenteraden richtlijnen vastgesteld voor de inhoud van het MER. Het MER is met inachtneming van deze richtlijnen opgesteld en gelijktijdig met het voorontwerp van dit bestemmingsplan ter inzage gelegd. Doel van het MER is aan de milieuaspecten een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de inrichting van het gebied. In het MER zelf worden inrichtingsalternatieven alleen vanuit milieuoptiek afgewogen. Het belangrijkste resultaat hiervan is het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief.

Voor de planvorming zijn echter niet alleen milieuargumenten van belang. De milieueffecten en milieumaatregelen dienen ook te worden afgewogen tegen planologisch-stedebouwkundige en financiële overwegingen.

Opzet van het MER

In het MER zijn vier inrichtingsalternatieven ontwikkeld en met elkaar vergeleken (zie ook figuur 4.1). Het gaat om uitwerking van het plan "Buitenplaats Ypenburg" op verschillende manieren. Er zijn steeds dezelfde bouwstenen gebruikt: groenstructuur, watersysteem, verkeersstructuur en energievoorziening.

Standaard alternatief

De groenstructuur en de waterhuishouding zijn afgestemd op een optimaal gebruik door de toekomstige bewoners (recreatie). De verkeersstructuur is doelmatig, maar blijft zoveel mogelijk gericht op veiligheid. Dit alternatief beschrijft een leefbare wijk, zonder extra's voor natuur en milieu. Alle thema's worden op standaardniveau uitgewerkt.

Progressief alternatief

Het streven is erop gericht meer te doen voor het milieu dan gebruikelijk. Dat wil zeggen dat extra milieukwaliteit aan het plan wordt toegevoegd door meer principes van duurzaam bouwen in het plan te integreren.

Meest milieuvriendelijk alternatief (ambitieuw plan)

Hoofduitgangspunten voor dit alternatief zijn:

- zuinig omgaan met ruimte en energie;
- beperking automobilititeit en bevorderen gebruik fiets;
- optimale inpassing en een duurzame inrichting.

De bouwstenen (groen, water, verkeer en energie) worden op ambitieus niveau uitgewerkt. Het aspect landschap wordt nadrukkelijk in beschouwing genomen en er wordt uitgegaan van een maximale beperking van hinder.

Voorkeursalternatief

Het MER en het bestemmingsplan zijn deels parallel opgesteld. Tijdens de uitwerking bleek dat niet zonder meer voor één van de hierboven beschreven alternatieven zou worden gekozen. Daarom is het voorkeursalternatief ontwikkeld, waarin elementen uit de drie voorgaande alternatieven zijn gecombineerd, met als uitgangspunt het progressieve alternatief. De afwijkingen ten opzichte van het progressieve alternatief hebben betrekking op extra parkeermaatregelen, een meer zuidgerich-

te verharding en aanvullende ontwatering (standaard niveau). Het watersysteem heeft ook enkele ambitieuze kenmerken.

Resultaten onderzoek

De belangrijkste resultaten van het MER zijn in de samenvatting van het MER vermeld. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen. In bijlage 4 (bron: MER Ypenburg) wordt een puntsgewijs overzicht gegeven van de belangrijkste verschillen tussen de alternatieven, waarbij het standaardalternatief als referentiekader is gebruikt.

Aanvullende notitie MER

In het voorliggende bestemmingsplan worden ten opzichte van het MER extra ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen geboden. De nieuwe locaties voor bedrijven komen in geen van de alternatieven van het MER voor, zodat het voorgenomen besluit substantieel afwijkt van de alternatieven in het MER. Het MER is echter afgerond en heeft de procedure van inspraak en toetsing reeds doorlopen. Om het MER in overeenstemming te brengen met de bestemmingsplannen, is een aanvullende notitie opgesteld. De notitie heeft tot doel in beeld te brengen welke milieueffecten door de functieveranderingen zullen ontstaan.

4.2. Afwegingen ten behoeve van het bestemmingsplan

Algemeen

Uitgangspunt bij het formuleren van het voorkeursalternatief (= het alternatief dat in dit bestemmingsplan wordt uitgewerkt) is geweest om ambitie te koppelen aan realisme. Het realisme betreft de VINEX-doelstelling, de maatschappelijke omstandigheden waaronder Ypenburg gerealiseerd dient te worden (70% van de woningen moet in concurrentie met andere VINEX-locaties "door de markt" ontwikkeld worden) en de fysieke randvoorwaarden die iedere locatie nu eenmaal stelt. Daarbinnen is er de ambitie om een locatie te ontwikkelen die zo goed mogelijk aan milieudoelstellingen voldoet.

Het voorkeursalternatief komt het meest overeen met het progressieve alternatief. Op onderdelen zijn elementen uit het standaard alternatief of het ambitieuze alternatief opgenomen. Er is derhalve sprake van een gemengd karakter.

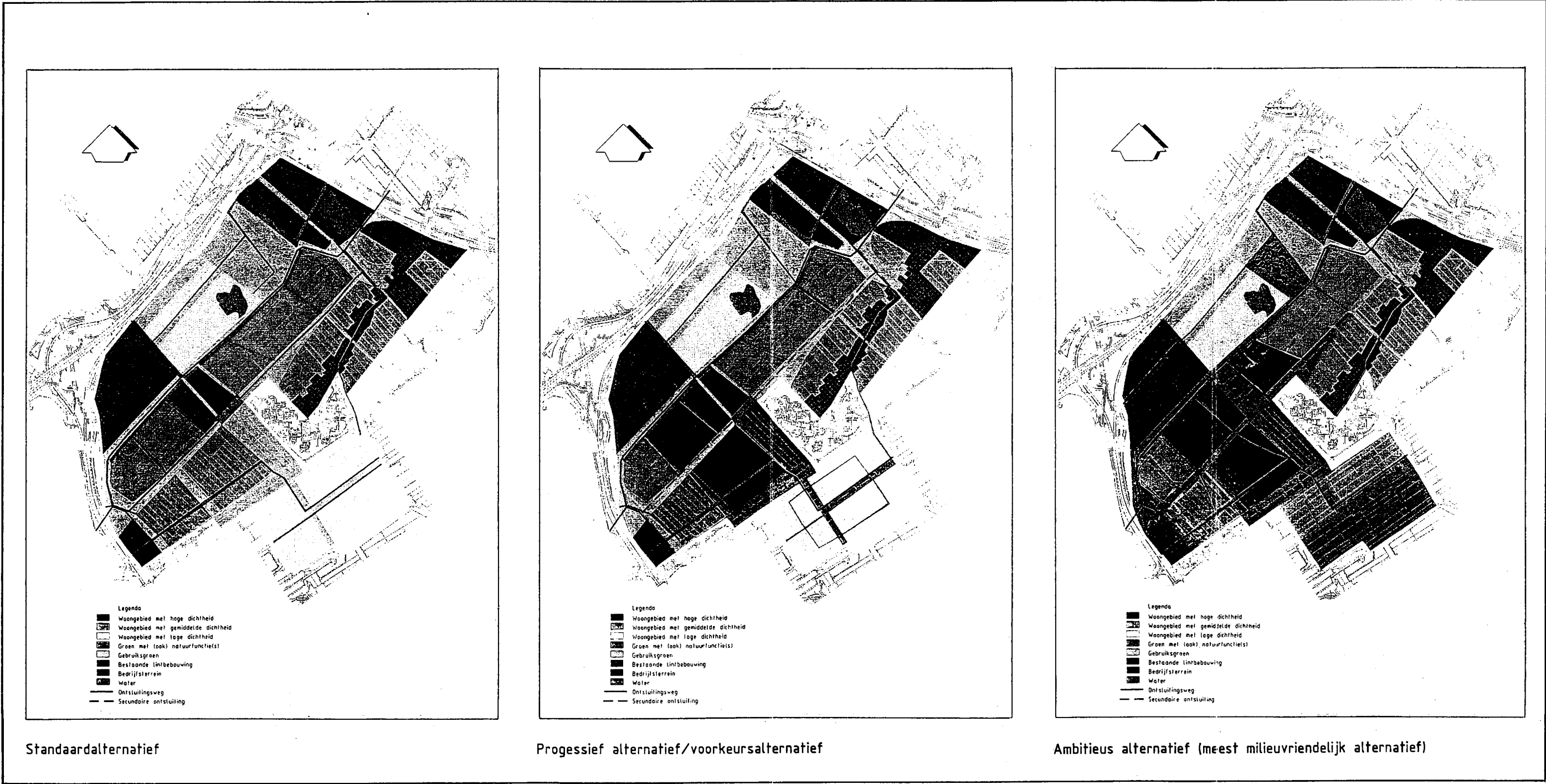
Water en groen

Het gemengde karakter van het voorkeursalternatief komt het meest tot uiting in de waterhuishouding. De omvang van de locatie en het gegeven dat de ondergrond en de maaiveldhoogte in het gebied sterk verschillen, hebben ertoe geleid dat een gedifferentieerde behandeling van de toekomstige waterhuishouding wordt voorgesteld. Sommige delen van het gebied zullen volgens het standaardalternatief worden ingericht, in andere delen wordt een meer progressieve benadering gekozen. In paragraaf 8.5 wordt de toekomstige waterhuishouding beschreven.

Ten aanzien van de in te richten groenstructuur wordt in hoofdlijnen uitgegaan van het progressieve alternatief, echter rekening houdend met de specifieke condities.

In de "waaier" van te realiseren woonmilieus zal differentiatie ontstaan door de manier waarop de waterhuishouding en de groene inrichting zijn georganiseerd en vormgegeven. Op deze wijze wordt op "natuurlijke" wijze een aangrijpingspunt geboden voor de – mede vanuit de markt – gewenste differentiatie in woonmilieus.

Figuur 4.1 INRICHTINGSMER



Bron : MER (TaufMilieu)

Verkeer

Ten aanzien van de verkeersontsluiting voor autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer volgt het voorkeursalternatief het progressieve alternatief. Dit alternatief is het meest gunstig wat betreft geluidshinder langs het interne wegennet.

In het standaardalternatief is namelijk zowel op de rondweg als in de woongebieden sprake van geluidshinder ten gevolge van autoverkeer. In het ambitieuze alternatief is in het hart van de woongebieden sprake van een rustig milieu. Daar tegenover staat echter dat al het verkeer in dit alternatief via de rondweg zal rijden, waardoor de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de rondweg voor de aanliggende woonbebouwing relatief groot is.

In het voorkeursalternatief wordt een rustig milieu in de woongebieden (30 km/uur) gekoppeld aan een zekere bundeling van geluidshinder langs de rondweg. Deze hinder is echter van zodanige mate dat zonder stedenbouwkundig onwenselijke ingrepen (zoals schermen of zeer brede profielen) een goed woonmilieu kan worden geboden.

Het voorkeursalternatief leidt ten opzichte van de standaarduitwerking tot 1% minder autokilometers en daarmee gepaard gaande emissies.

Het enige verschil ten opzichte van het progressieve alternatief is dat alleen bij de gestapelde woningen geconcentreerde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, mede gelet op het programma waarin eengezinswoningen met tuin in de koopsector worden overwogen.

Bij het voorkeursalternatief neemt het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer toe met respectievelijk 1% en 2%. Langzaam verkeer zal gericht zijn op openbaarvervoerhalten en het te realiseren NS-station aan de lijn Den Haag-Utrecht. Rond de halten zal in hogere woningdichtheden worden gebouwd. Het langzaamverkeersnetwerk bestaat bij het voorkeursalternatief uit een fijnmazig netwerk van directe verbindingen. In elke windrichting zullen minimaal twee externe ontsluitingen voor langzaam verkeer worden gerealiseerd.

Energie

Uit overleg met energiebedrijven is naar voren gekomen dat de vestiging van een centrale productie-eenheid die ook warmte levert, niet tot de mogelijkheden behoort. Dit wordt veroorzaakt door de relatief lage bebouwingsdichtheid die in het VINEX-convenant is vastgelegd en door de afwezigheid van een grote warmteleverancier in de omgeving. Ten aanzien van de mogelijkheden voor zongerichte verkaveling geldt het volgende. Er zijn twee belangrijke hoofdrichtingen om de woningbouwlocatie aan te sluiten op het omringende gebied. Juist door de ligging van Ypenburg (ingesloten door drie snelwegen) zijn deze verbindingen van groot belang. Dit wordt versterkt door een doelstelling die voor alle VINEX-locaties geldt: door zo goed mogelijke (liefst langzaamverkeers)verbindingen het draagvlak voor bestaand verstedelijkt gebied versterken. Het "alzijdig netwerk" zoals omschreven in het plan "Buitenplaats Ypenburg" is hier uitdrukkelijk voor bedoeld en daarmee een dragend motief voor het plan. Een gevolg van deze principiële keuze is dat massaal zongericht verkavelen niet tot de mogelijkheden behoort. Beperkte mogelijkheden zijn er wel in Boswijk en in delen van Waterwijk en De Bras, vooral waar het gaat om woningen aan de zuid-oost- of zuid-westzijde, die aan waterpartijen liggen.

Op woningniveau kan de energievraag verder worden gereduceerd. Maatregelen hiervoor vallen echter buiten het kader van dit bestemmingsplan en zullen in een later stadium aan de orde komen.

5.1. Woningbouw

Ypenburg werd reeds in de VINEX als locatie voor verstedelijking aangeduid. Het grootste deel van Ypenburg is bestemd voor woningbouw. De noodzaak van woningbouw op de locatie Ypenburg is vergroot doordat in de zogenaamde Trendbrief (1993) geconstateerd is dat in Zuid-Holland sprake is van een dreigende toename van het woningtekort. Dit heeft tot gevolg gehad dat de aantallen te realiseren woningen uit de VINEX naar boven bijgesteld dienden te worden. Met name in de periode 1995-2005 diende het programma te worden opgehoogd. Overigens dient te worden opgemerkt dat de VINEX-taakstelling in Haaglanden van 45.000 naar 42.500 woningen naar beneden is bijgesteld.

Ten behoeve van het gedetailleerde woningbouwprogramma in kwalitatieve zin is nader marktonderzoek verricht. Het streven is gericht op de realisering van een menging van woningtypen, waardoor zich ook een groot aantal typen huishoudens in alle levensfasen zullen kunnen vestigen in Ypenburg.

Het bouwprogramma moet worden gericht op opvang van de regionale woningvraag. De discussie rond het te realiseren woningbouwprogramma spitste zich toe op de tegenstelling tussen wat haalbaar is in de markt (naar verhouding veel woningen in de hogere prijsklassen) en wat uit een oogpunt van de volkshuisvesting vereist is (een voldoende gedifferentieerd aanbod met een groter aandeel woningen in de lagere prijsklassen).

Twee aspecten op regionaal schaalniveau spelen hierbij tevens een rol:

- De onderlinge concurrentieverhouding tussen de verschillende VINEX-locaties binnen de Haaglanden: het is niet aanvaardbaar dat één VINEX-locatie de gehele markt voor duurdere woningen afroemt.
- De noodzaak om ook op de uitbreidingslocaties een gedifferentieerd aanbod te realiseren, om te voorkomen dat de maatschappelijke scheiding tussen de centrale stad en de omliggende gemeenten groter wordt.

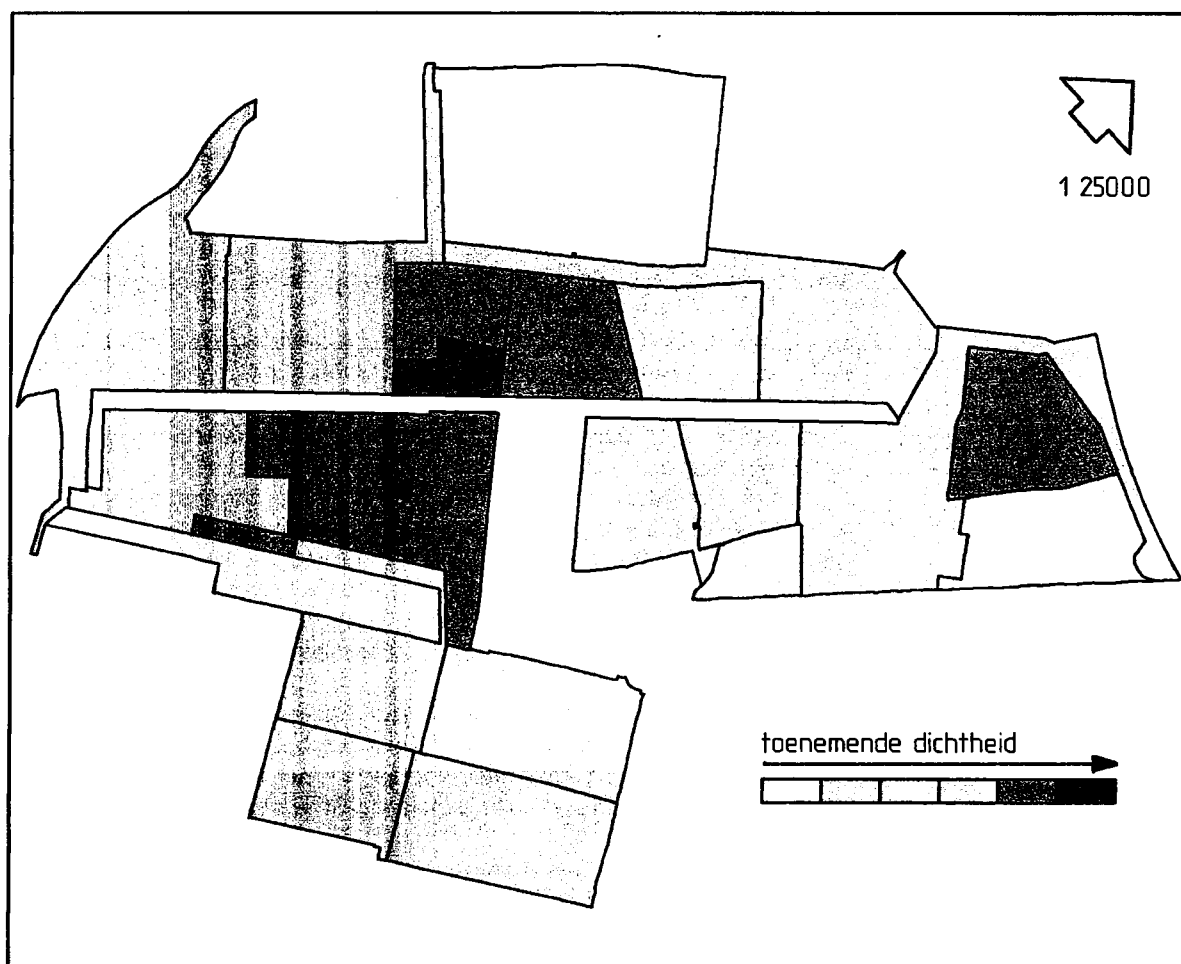
De uitkomst van de discussie is vastgelegd in het VINEX-uitvoeringsconvenant (zie ook paragraaf 2.2.), waarin het totale bouwprogramma in detail voor VINEX-locaties in de Haaglanden als volgt is samengesteld:

30% goedkoop	(huur: maandhuur < f 810,- koop: stichtingskosten < f 159.000,-)
45% midden	(stichtingskosten > f 159.000,- en < f 300.000,-)
25% duur	(stichtingskosten > f 300.000,-).

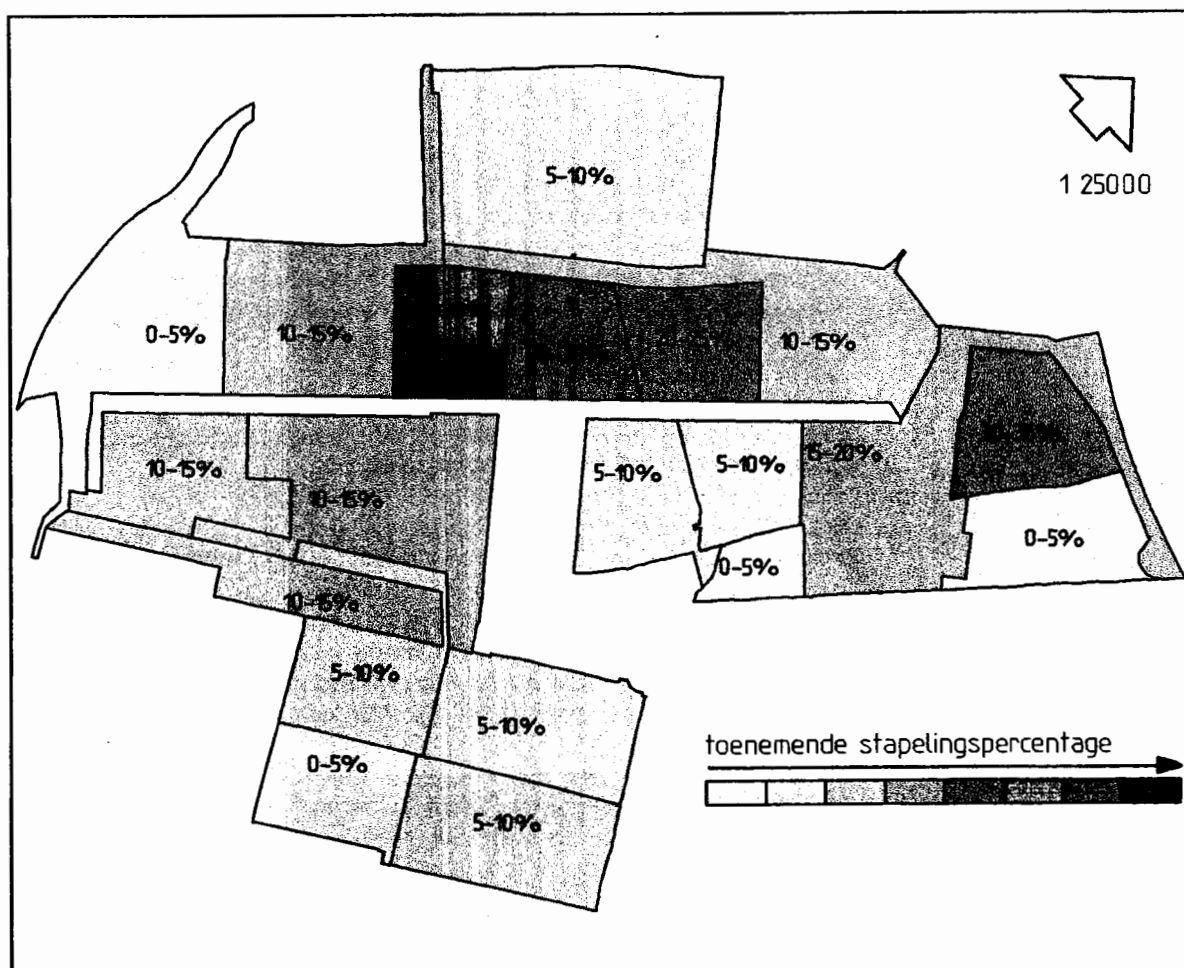
Prijspeil: 1994

Afwijking van dit programma binnen een VINEX-locatie is slechts mogelijk indien de afwijking op andere VINEX-locaties wordt gecompenseerd. Vooralsnog is hiertoe geen aanleiding aanwezig. In stadsgewestelijk verband wordt een strategisch bouwprogramma opgesteld, dat nadere uitwerking van het programma per locatie moet geven.

Figuur 5.1 Bebouwingsdichtheid



Figuur 5.2 Stapelingspercentages (indicatief)



Stapelingspercentage totaal 15 %

- exclusief gestapelde woningen in het centrum
- stapelingspercentage inclusief centrum : 17%

Doelgroepen

Het grootste deel (70%) van het bouwprogramma zal in de marktsector gerealiseerd moeten worden. Dit houdt in dat het bouwprogramma goed moet inspelen op de regionale woonwensen van huishoudens die een woning in de marktsector zoeken.

De woningvraag in Haaglanden wordt voor de helft uitgeoefend door kleine, jonge huishoudens. Deze zijn voor een groot deel afhankelijk van het aanbod aan goedkope (vaak gestapelde) woonruimte in de bestaande stad. Voor hen is het vrijwel niet (meer) mogelijk om door middel van nieuwbouw aan hun woonwensen te voldoen.

De huishoudens die willen doorstromen binnen de regio zijn vooral huishoudens (zowel met als zonder kinderen) onder de 50 jaar, en met name tweeverdieners. Het bouwprogramma in de (ongesubsidieerde) marktsector zal voor tweederde op deze groepen worden gericht.

Het resterende bouwprogramma zal gericht moeten worden op jonge en middelbare alleenwonenden en senioren, die in staat zijn een duurzame woning te betalen en een meer op hun woonwensen (comfortabel, niet te groot) afgestemde woning zoeken.

Het programma in de sociale sector (30%) zal in het algemeen aan moeten sluiten op de doelgroepen van het volkshuisvestingsbeleid (de lagere inkomens).

Conform het provinciaal woonwageningenplan zullen in Ypenburg drie locaties voor woonwageningen gerealiseerd worden. Deze locaties zijn primair bedoeld voor de herstructurering van woonwageningenlocaties in Den Haag. De locaties zullen op grondgebied van Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk gerealiseerd worden.

De veelheid van doelgroepen biedt in de nadere stedenbouwkundige uitwerking mogelijkheden voor het realiseren van een groot aantal woningtypen.

Dichtheden en stapelingspercentage

De dichtheid waarin de woningen worden gebouwd varieert per deelgebied. De dichtheid is het hoogst rond het centrum van Ypenburg, langs de routes voor openbaar vervoer (tram, bus) en nabij het gewenste NS-station. Figuur 5.1 geeft een indicatie van de dichtheden in het plangebied. In paragraaf 6.1 wordt voor de diverse woonwijken (de velden) de relatieve dichtheid aangegeven.

Het stapelingspercentage voor het hele plangebied bedraagt ongeveer 15%. Dit is het percentage exclusief gestapelde woningen in het centrum. Het stapelingspercentage inclusief woningen in het centrum bedraagt ongeveer 17%. In figuur 5.2 zijn de indicatieve stapelingspercentages per deelgebied weergegeven.

5.2. Detailhandel

In de Regionale Structuurvisie Haaglanden (1995) is als uitgangspunt geformuleerd dat de winkelvoorzieningen in Ypenburg afgestemd zouden moeten worden op de eigen behoefte, voortbouwend op het bestaande voorzieningenpatroon. In het ontwerpstedebouwkundig plan is rekening gehouden met twee centra met een verschillend karakter: het bestaande winkelgebied in Nootdorp en een nieuw, stedelijk winkelcentrum op het kruispunt van de Landingslaan en de Laan van Hoornwijk (op het grondgebied van Rijswijk).

In de regionale structuurvisie is als doelstelling voor Haaglanden geformuleerd zoveel mogelijk koopkracht aan het gewest te binden en waar mogelijk koopkrachttoevoeiing van buiten het gewest te bevorderen. Op basis van onderzoek is de conclusie getrokken dat deze doelstelling het best te realiseren is wanneer uitgegaan wordt van versterking van de brede top van de winkelhiërarchie (Den Haag-Centrum, Delft-Centrum, Zoetermeer-Centrum, Leidschendam-Leidsenhage en Rijswijk-In de Bogaard). Dit heeft als consequentie dat voor de detailhandel in de VINEX-locaties, waaronder ook Ypenburg, een invulling met alleen basisvoorzieningen bepleit wordt. De draagvlakverruiming zou aangewend moeten worden om het hogere voorzieningenniveau in de bestaande kern (in dit geval Nootdorp) te versterken.

In het stedenbouwkundig ontwerp is, op basis van onderzoek¹⁾, gekozen voor twee wijkwinkelcentra. Op grond van onderzoek daarna²⁾ wordt voorgestaan de omvang van het nieuwe winkelcentrum te beperken tot maximaal 8.000 m² brutovloeroppervlak (bvo), waarvan 7.000 m² in het winkelcentrum en 1.000 m² in steunpunten. Van dit oppervlak zal de helft bestemd zijn voor het aanbod in de dagelijkse goederen. Om te voorkomen dat er ruimte wordt geboden aan regionale publiekstrekkingen, geldt de beperking dat een individuele winkel niet groter mag zijn dan 2.000 m² bvo.

Het tweede wijkwinkelcentrum van Ypenburg/Stuno – buiten het plangebied – zal bestaan uit een uitgebouwd aanbod in het bestaande winkelgebied van Nootdorp. Hier is in totaal, met het bestaande aanbod, voorzien in maximaal 13.500 m² bvo.

Doordat gekozen is voor twee centra in plaats van drie, zoals in een eerder stadium was voorzien, zullen de (loop)afstanden groter zijn. Om dit probleem te ondervangen is de mogelijkheid voor de realisering van twee aanvullende buurtsteunpunten nader onderzocht. Als locaties hiervoor zijn De Bras en het beoogde NS-station aangewezen. Het aanbod binnen deze steunpunten zal beperkt blijven tot enkele verszaken, omdat voor een buurtsupermarkt te weinig draagvlak aanwezig is. Het aanbod zal in de Bras gericht zijn op de omwonenden en bij het beoogde NS-station op de omwonenden, werkenden en treinreizigers.

5.3. Overige voorzieningen

De wijk Ypenburg zal, uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van ca. 2,5, ongeveer 29.000 inwoners gaan tellen. Het voorzieningenniveau moet op dit inwonertal worden afgestemd. De fasering van de realisatie van voorzieningen moet ook gekoppeld zijn aan de fasering van de woningbouw. Het gewenste voorzieningenniveau is nader onderzocht³⁾. In het onderstaande worden de resultaten van dit onderzoek per type voorziening weergegeven. De resultaten van dit onderzoek vormen uitgangspunt voor de nadere uitwerking van de plannen.

1) Uitgevoerd door IMK.

2) Onderzoek van BRO in 1995.

3) SGBO.

5.3.1. Onderwijs

Basisonderwijs

Uitgaande van een schoolgrootte van gemiddeld 350 leerlingen is in de piekfase (rond het jaar 2008, met de meeste schoolgaande kinderen in de wijk) behoefte aan 17 basisscholen. In de stabiele fase (rond 2015) zijn acht scholen nodig. Er dienen derhalve acht permanente scholen te worden gerealiseerd en 9 tijdelijke scholen. Van belang is – gelet op de maximale afstanden tot de scholen – een goede spreiding van de scholen over het gehele plangebied.

De ruimtereservering voor deze voorzieningen omvat ruim 29.460 m² voor de permanente scholen en 10.165 m² voor tijdelijke voorzieningen.

Speciaal onderwijs

Het Ministerie van Onderwijs is zeer terughoudend bij de stichting van scholen voor speciaal onderwijs. Vanuit de gemeenten is echter wel behoefte gebleken aan een voorziening voor speciaal onderwijs. De mogelijkheden voor een dergelijke voorziening worden nog nader onderzocht. Vooralsnog kan uitgegaan worden van een ruimtereservering van 2.337 m².

Voortgezet onderwijs/beroepsonderwijs

Omdat zich binnen een straal van 16 kilometer rond Ypenburg vele scholen voor voortgezet onderwijs bevinden (Den Haag, Rotterdam, Delft) wordt de vestiging van een nieuwe school uitgesloten geacht. Alle bij Ypenburg betrokken gemeenten zijn echter voorstander van de realisering van twee voorzieningen voor voortgezet onderwijs in Ypenburg. Het Ministerie van Onderwijs heeft de problematiek van voortgezet in onderwijs in VINEX-locaties in het algemeen onderkend. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er in Ypenburg ruimte wordt gereserveerd voor twee nevenvestigingen van een bestaande school. Hierbij kan worden uitgegaan van een ruimtereservering van 21.000 m². Hoger beroepsonderwijs zal niet in Ypenburg worden gevestigd.

5.3.2. Sport en recreatie

Binnensport

Binnensport kan worden uitgeoefend in meerdere typen accommodaties: gymnastieklokalen, sportzalen en sporthallen. Op basis van kentallen zou er draagvlak zijn voor elf gymnastieklokalen in de piekfase en zes lokalen in de stabiele fase. Sportzalen zijn groter en bieden accommodatie voor meer soorten sportbeoefening. Vaak worden gymnastiek-onderwijs en sportbeoefening in één voorziening geïntegreerd. Sporthallen zijn omvangrijker dan sportzalen en bieden mogelijkheden voor een breed scala aan sportactiviteiten.

Sportzalen en -hallen worden vaak door de gemeenten geëxploiteerd. Gymlokalen zijn meestal eigendom van de betreffende school.

In Ypenburg is in ieder geval draagvlak voor twee sporthallen. Daarmee kan het schoolgebruik niet worden opgevangen. Er is dus sprake van een resterende behoefte. In totaal dient rekening gehouden te worden met een ruimtereservering van 15.000 m².

Buitensport

Bij de berekeningen voor buitensportaccommodaties is uitgegaan van zowel de handleiding van de VNG als cijfers van het CBS. Voor Ypenburg worden de volgende ruimtereserveringen voorgesteld:

- | | |
|-----------|--------------------------|
| - voetbal | 100.000 m ² ; |
| - tennis | 6.600 m ² ; |
| - handbal | 2.000 m ² . |

Speelvoorzieningen

Bij de inrichting van de wijken moet rekening worden gehouden met speelruimte bij huis, speeltuinen en trapvelden. Dit geldt ook voor jeugdcentra, clubgebouwen enzovoorts. Zo rechtvaardigen alleen al de omvang en de samenstelling van de bevolking van Ypenburg de aanwezigheid van minimaal twee scoutinggroepen in het plangebied. Daarnaast zullen semi-overdekte voorzieningen voor jongeren en jongerenactiviteiten te zijner tijd een plek moeten kunnen krijgen. Zoals ook bijvoorbeeld een klein onderkomen bij een speeltuin/speelplek.

5.3.3. Cultuur, welzijn, zorg en overige maatschappelijke functies

Kinderopvang

Voor berekening van de behoefte aan voorzieningen op het gebied van kinderopvang (kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, tussenschoolse opvang, peuterspeelzaal, gastouderopvang) is een gespecificeerde bevolkingsprognose noodzakelijk. Op basis van de huidige inzichten zal ruim 4.400 m² gereserveerd moeten worden.

Bibliotheek

In Ypenburg zal voldoende draagvlak bestaan voor een vrij uitgebreide bibliotheekvestiging. In het centrum van Nootdorp, buiten het plangebied zal een vestiging komen. Binnen het plangebied dient voor een vestiging 1.000 m² gereserveerd te worden.

Ruimte voor sociaal-culturele activiteiten

In de planvorming wordt uitgegaan van een multifunctioneel buurthuis gecombineerd met een sporthal op Rijswijks grondgebied en een multifunctioneel buurthuis op Pijnackers grondgebied. Voor Nootdorp zal er gebruik worden gemaakt van voorzieningen buiten het plangebied van Ypenburg. Ten slotte dient te worden vermeld dat eveneens mede gebruik zal kunnen worden gemaakt van beperkte wijkvoorzieningen bij de permanente basisscholen. De totale ruimtereservering bedraagt bijna 3.000 m².

Voorzieningen voor jongeren

Gelet op de te verwachten samenstelling van de nieuwe bevolking is de realisering van specifieke voorzieningen voor jongeren al op korte termijn noodzakelijk. Naar verwachting is hieraan al in het jaar 2000 behoefte. Bij de inrichting van de wijken moet wel direct rekening worden gehouden met ruimte voor zogenaamde jongerenontmoetingsplaatsen (ontmoetingspunten op straat) waarop een overdekte voorziening gebouwd zou kunnen worden.

Voorzieningen voor ouderen

In de lijn van het rijks- en provinciale beleid – gericht op het versterken van de thuiszorg – wordt in de planvorming uitgegaan van het optimaal benutten van de capaciteit van bestaande verzorgings- en verpleeghuizen. Daarnaast wordt rekening gehouden met een aantal beperkte voorzieningen in de woonomgeving waarvoor 1.000 m² gereserveerd. Ten slotte wordt een ruimtereservering van 4.000 m² opgenomen voor het op termijn mogelijk realiseren van één intramurale voorziening op het grondgebied van Rijswijk.

Gezondheidszorg

Het aanbod van gezondheidszorg in nieuwe wijken wordt vaak gebundeld in een gezondheidscentrum. Hierin zijn verschillende vormen van gezondheidszorg gecombineerd (huisarts, tandarts, fysiotherapie, apotheek, thuiszorg etc.). In de planvorming wordt uitgegaan van één gezondheidscentrum op het grondgebied van Nootdorp en één ge-

zondheidscentrum in het centrum van Nootdorp, buiten het plangebied. Op het grondgebied van Rijswijk is ruimte voor een geconcentreerde huisvesting van zorg- en gezondheidsvoorzieningen en daarnaast een HOED-praktijk (huisartsen onder één dak) gereserveerd. Op het grondgebied van de gemeente Nootdorp is tevens ruimte gereserveerd voor één dagpolikliniek. In totaal zal er binnen het plangebied een ruimtereservering worden aangehouden van 2.500 m².

Kerk

In de planvorming wordt uitgegaan van een multifunctioneel kerkgebouw op het grondgebied van de gemeente Rijswijk. Hiervoor wordt een ruimtereservering van 1.200 m² aangehouden.

Politie

In Ypenburg wordt een dependance van de politie wenselijk geacht. Hiervoor wordt 100 m² gereserveerd in de gemeente Rijswijk.

5.4. Bedrijvenlocaties

Het bedrijvenprogramma in het stedenbouwkundige plan wijkt enigszins af van hetgeen in de Nota Locatiebeleid Haaglanden (1994) is neergelegd. De locatie voor traditionele bedrijvigheid langs de A4 is vervallen en vervangen door een groene parkwal. De overige terreinen zijn vergroot. De meer hoogwaardige terreinen zijn gesitueerd nabij het gewenste, nieuwe station (zie figuur 5.3). Per saldo wordt het oppervlak ten behoeve van bedrijvigheid niet aangetast.

De verdeling over de terreinen naar bedrijventypologie in het stedenbouwkundig plan is in onderstaand staatje weergegeven. Deze conformiert zich grosso modo aan het uitvoeringsconvenant.

Overzicht bedrijvenlocaties

Locatie ¹⁾		categorie	netto- oppervlakte
I	De Brasserskade	modern +	5,5 ha
II	Rondom Fokker	hoogwaardig	16 ha
		modern +	
		modern -	
III	GAVI/Prins Clausplein	traditioneel	18,5 ha
		modern -	
IV	langs A12/stationslocatie ²⁾	hoogwaardig/ specifiek	8,2 ha/ 7,6 ha
		kantoormilieu	
V	Communicatieweg ²⁾	traditioneel	0,9 ha
Totaal			56,7 ha

Deze 56,7 ha nettoterrein stemmen overeen met circa 87 ha brutoterrein.

1) Zie ook figuur 5.3.

2) (Een deel van) deze locatie is bestemd voor een mengvorm van werken en wonen.

De begrippen hoogwaardig, modern +, modern - en traditioneel zijn ontleend aan de nota Locatiebeleid Haaglanden (1994) en kunnen als volgt worden omschreven. Aangezien alle locaties vooralsnog een C-profiel hebben, heeft de indeling met name betrekking op de beoogde ruimtelijke kwaliteit en de gewenste bereikbaarheid.

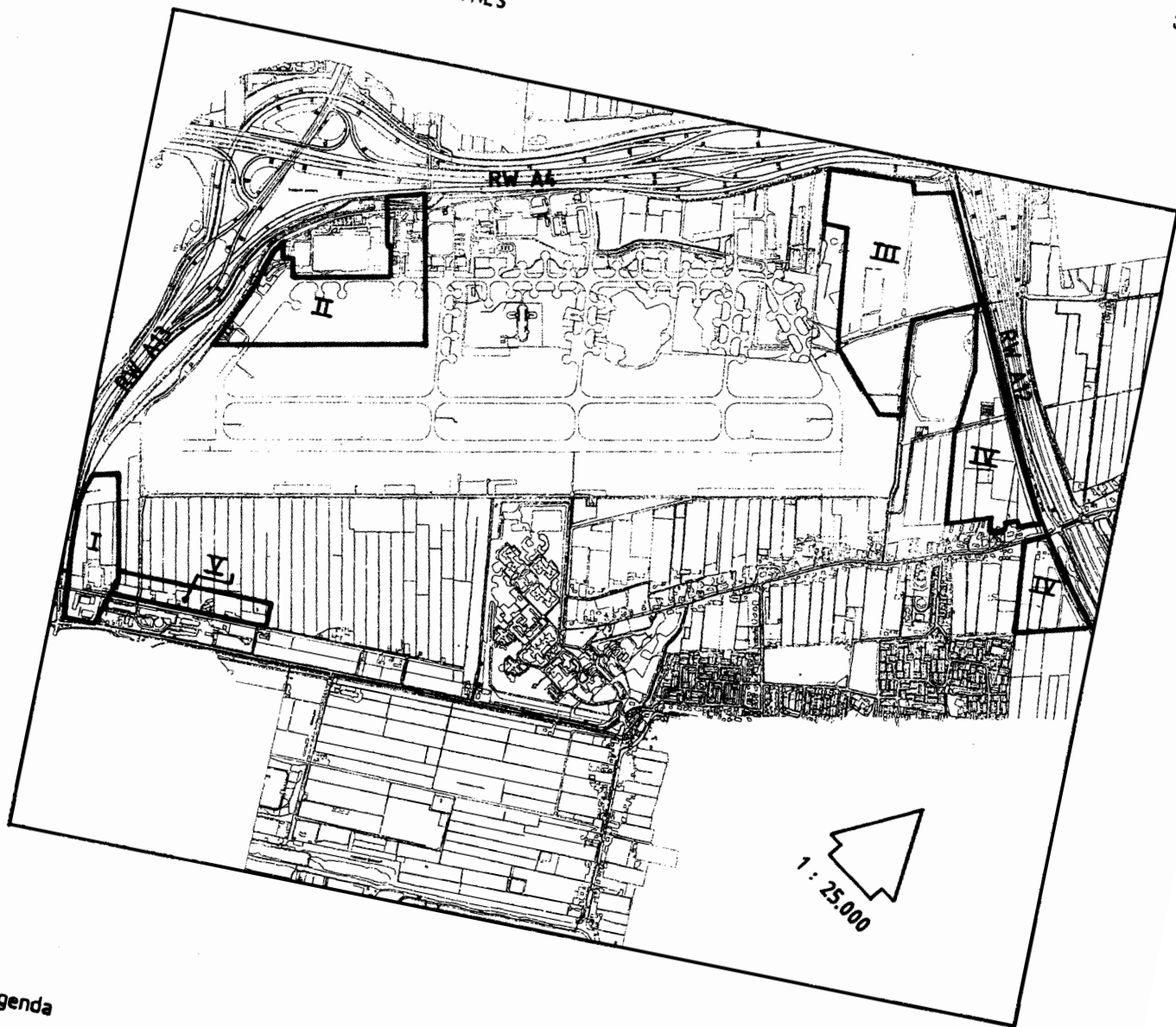
Hoogwaardig bedrijventerrein is gericht op representatieve bedrijven (hoogbouw), heeft kleine kavels en een kwalitatief zeer goede inrichting van de openbare ruimte (kunst, water, parkachtig), is zeer goed bereikbaar per auto en goed bereikbaar per openbaar vervoer.

Modern (+) bedrijventerrein biedt ruimte voor tamelijk representatieve bebouwing (enige hoogbouw), is zeer goed bereikbaar per auto, en er is aandacht besteed aan de openbare ruimte (geen opslag van goederen).

Modern (-) bedrijventerrein biedt een variabele kavelgrootte, is gebaseerd op een concept met betrekking tot milieuzonering en is zeer goed bereikbaar per auto. Hierbij wordt gedacht aan lichte industrie, distributiecentra en ambachtelijke bedrijven.

Traditioneel bedrijventerrein biedt grootschalige kavels, een lage bebouwingsdichtheid en is zeer goed bereikbaar per auto. Hierbij passen functies als procesindustrie, bouwnijverheid en wegvervoer.

Figuur 5.3 BEDRIJVENLOCATIES



Legenda

- I Brasserskade
- II Rondon Fokker/deels buiten plangebied
- III GAVI/Prins Clausplein
- IV langs A12/Stationslocatie
- V Communicatieweg

Het streven is erop gericht dat het bedrijventerrein bij het beoogde NS-station Ypenburg zich, conform de regionaal gemaakte afspraken, zal ontwikkelen tot een specifiek kantorenmilieu. In navolging van het rijksbeleid, wordt bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein rekening gehouden met de geleiding van de mobiliteit. Dit geschiedt door slechts die bedrijven op het terrein toe te staan, waarvan het mobiliteitsprofiel aansluit bij het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Overeenkomstig het provinciale beleid met betrekking tot de mobiliteit, zoals neergelegd in de nota "Mobiliteitsbeheersing rond bedrijven" (1992), gaat de ontwikkeling van dit bedrijventerrein vooralsnog gepaard met een bereikbaarheidsprofiel C¹⁾. In de nota "Locatiebeleid Stadsgewest Haaglanden" (1994) is aangegeven dat dit "label" in de toekomst, wanneer de woningbouw gerealiseerd is en het station geopend, omgezet wordt in een bereikbaarheidsprofiel B.

Tot aan de realisering van de woningbouw op Ypenburg, zal het aanbod van openbaar vervoer op de locatie niet voldoende zijn om een B-status te rechtvaardigen.

Om het gebruik van het openbaar vervoer reeds van aanvang af te stimuleren zal de parkeernorm op basis van een zogenaamde ingroei-model vastgesteld worden. De streefnorm, die is afgestemd op de uiteindelijke B-status van het bedrijventerrein (1 parkeerplaats per 5 werknemers), wordt dan pas op termijn gerealiseerd door tijdelijke parkeergelegenheid op te heffen, of door andere functies toe te voegen.

Het bestemmingsplan biedt via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid de C-locatie om te zetten in een B-locatie en derhalve ook de vestiging van zelfstandige kantoren mogelijk te maken.

Daarnaast dient het bestemmingsplan – via het instrument van de vrijstelling – de flexibiliteit te bieden dat zich op het bedrijventerrein ook bedrijven kunnen vestigen met een groter (zowel in relatief als absoluut opzicht) kantoorvloeroppervlak dan op grond van het C-profiel is toegestaan, mits in de regio geen ruimtelijke capaciteit aanwezig is op B-locaties. Over het al dan niet voldoen aan dit vrijstellingscriterium, dient overleg plaats te vinden met het Stadsgewest Haaglanden. Deze vrijstelling kan slechts worden verleend na verkregen verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.

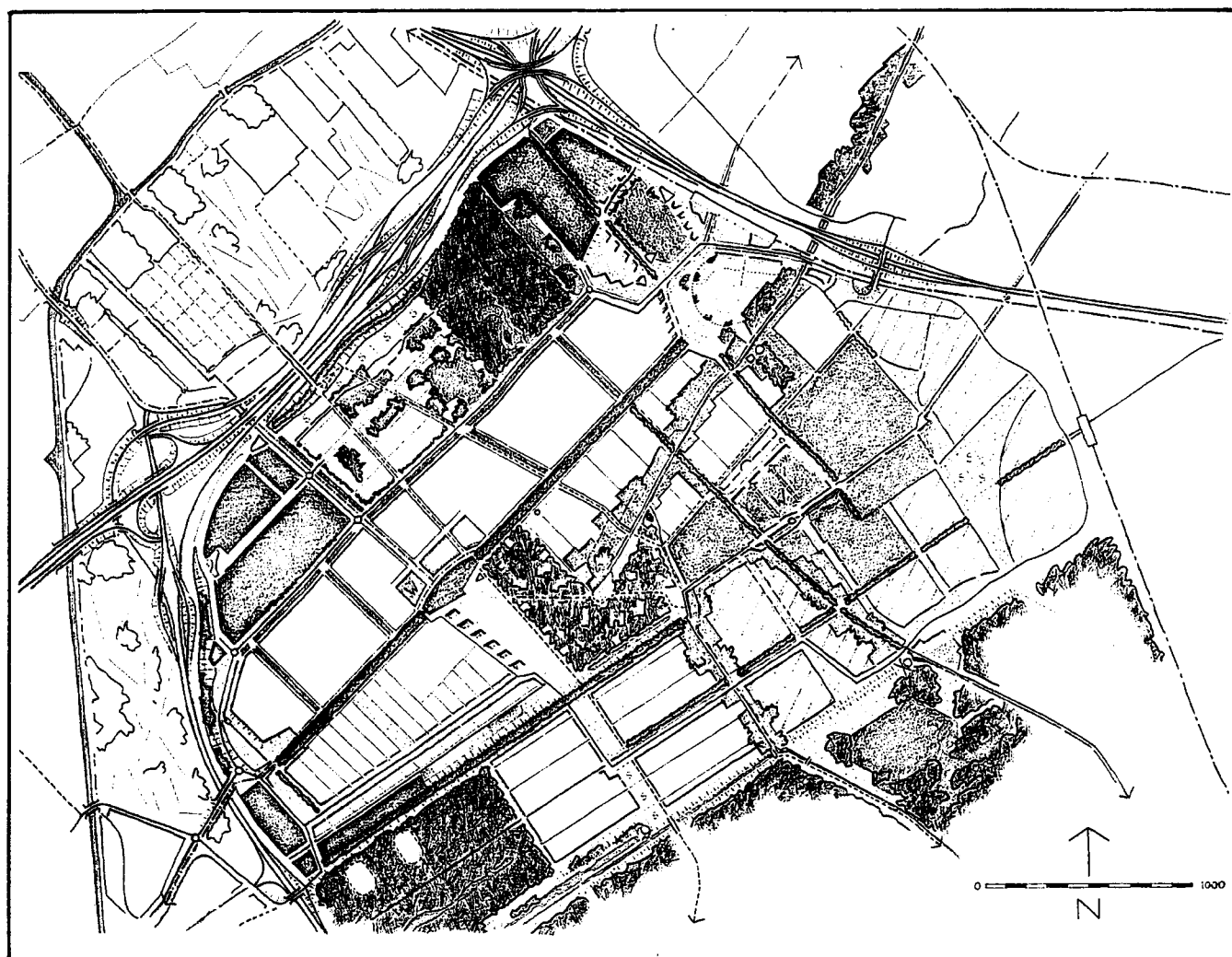
Voor het terrein nabij het Prins Clausplein (het zogenaamde GAVI-gebied) wenst men nadrukkelijk rekening te houden met de mogelijkheid van vestiging van (boven)regionale voorzieningen. Ypenburg zou plaats moeten dienen te bieden aan deze zogenaamde regionale "kanskaarten". De gedachten gaan hierbij uit naar onder meer: een sportstadion, een regionaal ziekenhuis, een recreatie- of themapark, congresaccommodaties met bijbehorende horeca en aan de genoemde functies gerelateerde detailhandel. Het huidige bereikbaarheidsprofiel (C) is daartoe echter niet geschikt. Pas nadat het NS-station langs de spoorlijn Den Haag-Utrecht is gerealiseerd, zullen deze ontwikkelingen uit een oogpunt van mobiliteitsbeheersing verantwoord op deze locatie kunnen plaatsvinden.

Alle bedrijventerreinen hebben vooralsnog een C-profiel.

- 1) Bedrijven met een C-profiel zijn bedrijven waar per bedrijfsvestiging het kantoorvloeroppervlak niet meer bedraagt dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak en het kantoorvloeroppervlak niet groter is dan 2.000 m². Overeenkomstig het provinciale beleid kan vrijstelling worden verleend, waardoor het kantoorvloeroppervlak mag toenemen.

Er wordt, met het oog op het aantrekken van laagwaardige werkgelegenheid, naar gestreefd stuwende bedrijvigheid aan te trekken. De ervaring leert dat juist vanuit de stuwende werkgelegenheid stimulanzen uitgegaan naar vormen van bedrijvigheid die eenvoudiger werkgelegenheid bieden. De stuwende bedrijven dienen bij voorkeur een toegevoegde waarde te bieden aan de specifieke kenmerken van het bedrijfsleven in Haaglanden.

Figuur 6.1 STEDEBOUWKUNDIG PLAN



Bron : Buitenplaats Ypenburg
(oktober 1994)

6.1. Stedebouwkundige opzet

De stedebouwkundige opzet voor het plangebied is, voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan, ontwikkeld en vastgelegd in de rapportage "Buitenplaats Ypenburg, stedebouwkundig plan" (zie figuur 6.1). De beschrijving in deze paragraaf en de afbeeldingen zijn grotendeels ontleend aan dat rapport.

De basis van het stedebouwkundig plan voor Ypenburg wordt gevormd door het "raamwerk" en de "velden". Het raamwerk biedt houvast terwijl de flexibiliteit met name tot uiting komt in de velden. Deze opzet van het plan sluit nauw aan bij de karakteristiek van het gebied en de gestelde opgave (zie ook paragraaf 2.3).

Het raamwerk

Het raamwerk (figuur 6.2) is opgebouwd uit lanen en linten. Deze lanen en linten hebben drie functies; het structureren van het nieuwe gebied, het vormen van verbindingen met vooral Nootdorp en het verweven van het totale plangebied met de omringende gebieden. De lanen zijn strak van opzet en vormen een regelmatig patroon, de linten zijn meer informeel, conform de al bestaande situatie, vormgegeven.

Het raamwerk kent een drietal knopen; het centrum van Nootdorp (buiten het plangebied), het nieuwe centrum van Ypenburg en het gebied rondom het aan de spoorbaan Den Haag-Utrecht geplande station.

De Landingslaan, een brede bomenlaan vormt de ruggengraat van het raamwerk. Het is van groot belang dat gezorgd wordt voor groeicondities zodat de Landingslaan – in combinatie met de ecologische waarden (zie ook figuur 6.3) – het beoogde beeld krijgt.

In het plan wordt onderscheid gemaakt in lijnen/routes evenwijdig met en dwars op de kust. Dit onderscheid dat kenmerkend is voor de hele regio ligt vooral in het respectievelijk continue- en afwisselende karakter.

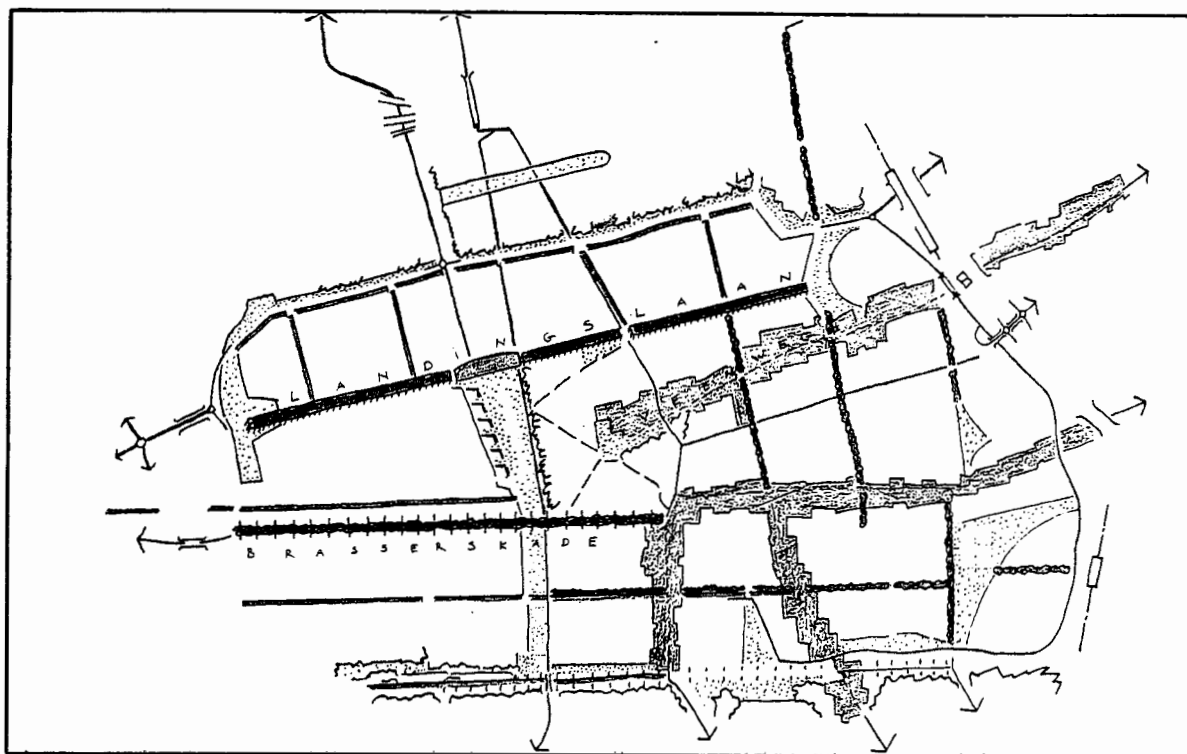
De vier hoofdentrees, waar de koppeling tussen het plangebied en de omgeving nadrukkelijk vormgegeven moet worden, zijn;

- de Vrijenbanselaan die aan de westzijde de aansluiting vormt tussen Ypenburg en Rijswijk-Zuid/Delft-Noord en direct aansluit op de Landingslaan, de centrale as door het plangebied;
- de laan van Hoornwijk, de noordelijke entree van het plangebied, grenzend aan Rijswijk;
- het station met daarbij de tunnel naar Leidschenveen, de oostelijke entree;
- de aansluiting op de A12.

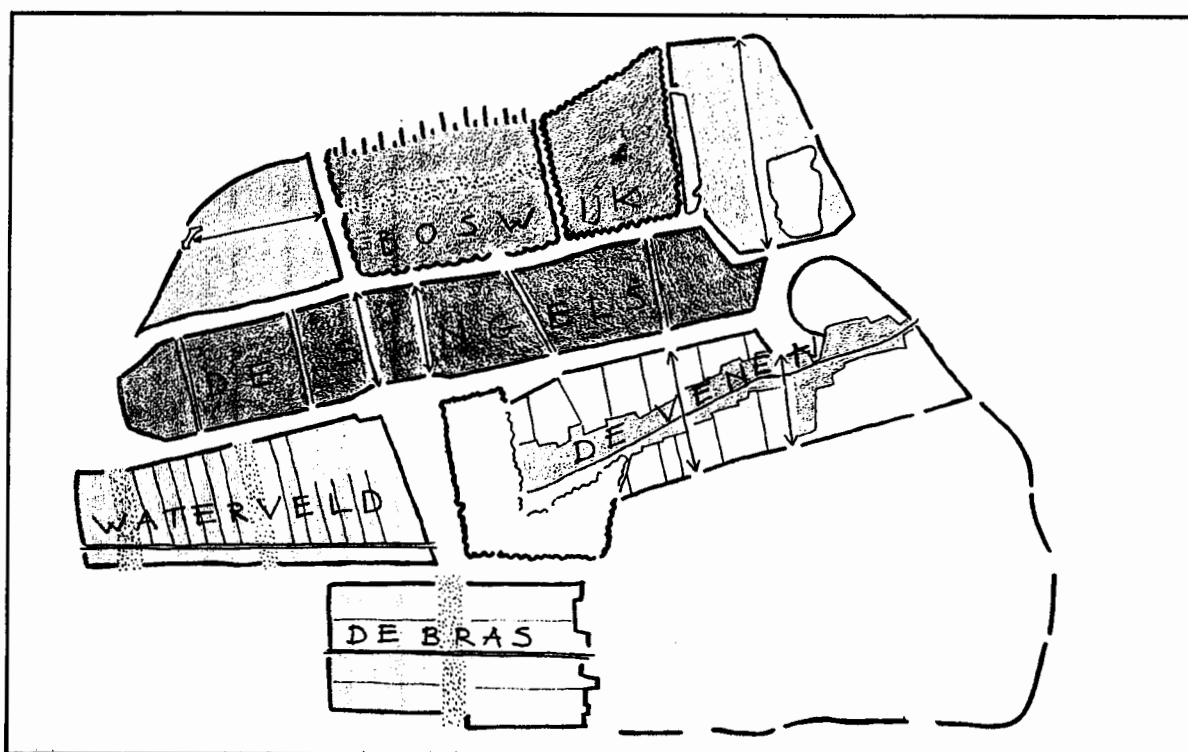
Het raamwerk vormt de basis voor de ontwikkeling van het gebied en biedt plaats aan de verkeersstructuren (zie hoofdstuk 7) voor zowel het openbaar vervoer als het langzaam verkeer en het gemotoriseerde verkeer.

De Landingslaan eindigt aan de oostzijde in een nieuw aan te leggen park. Hier ontstaat het "scharnier van Nootdorp" waarin de (visuele) koppeling tussen de bestaande kern Nootdorp, Ypenburg en het station vormgegeven wordt.

Figuur 6.2 HET RAAMWERK

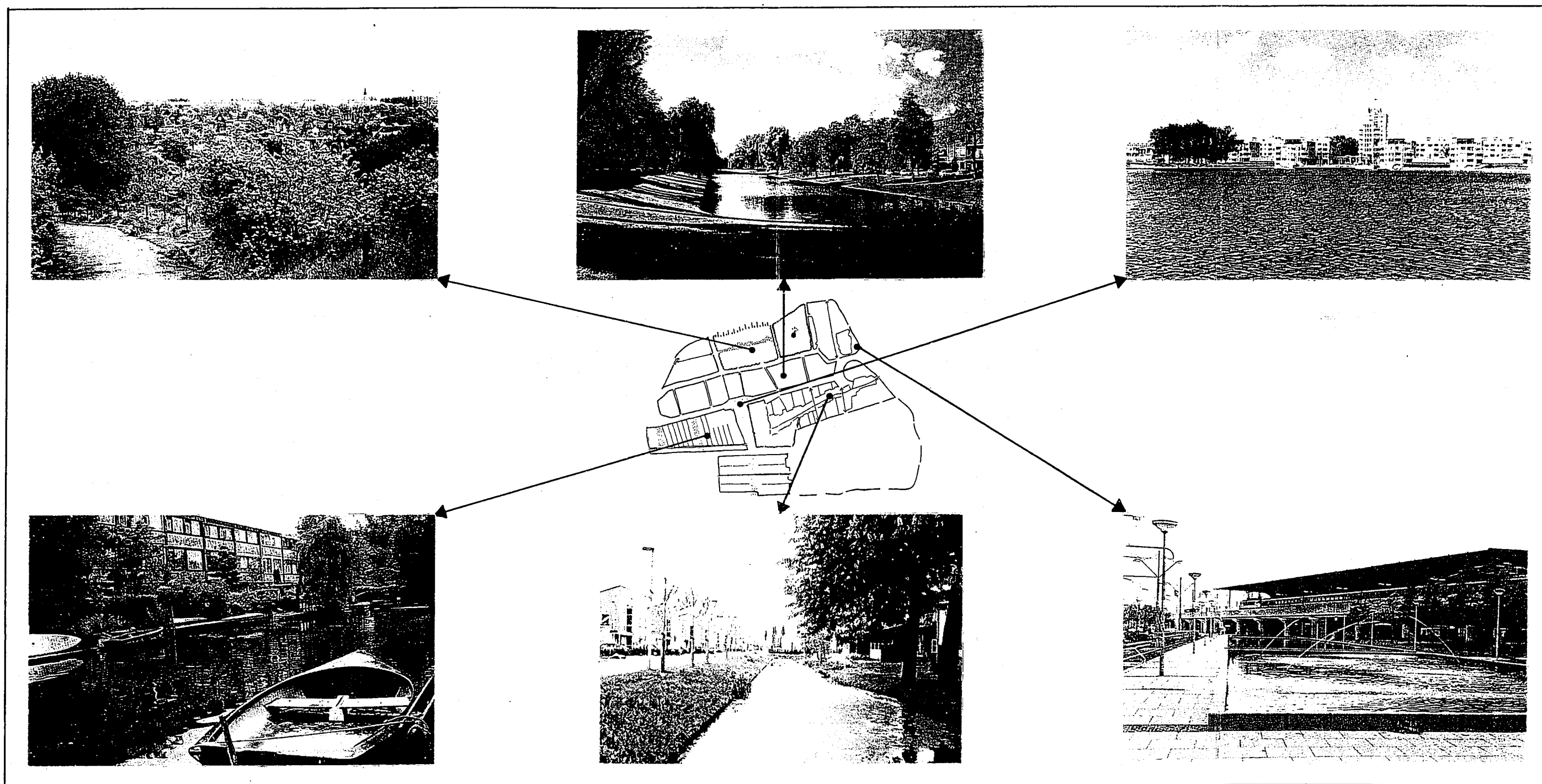


Figuur 6.3 DE VELDEN



Bron : Buitenplaats Ypenburg

Figuur 6.4 COLLAGE SFEER-/REFERENTIEBEELDEN



De velden

Inspelend op de aanwezige karakteristieken en potenties is tussen de lijnen van het "raamwerk" invulling gegeven aan de "velden". Zo is een zestal velden ontworpen met ieder een eigen gezicht. Een belangrijk kenmerk van de velden is de flexibiliteit die geboden wordt bij de uitwerking. De velden, die zijn weergegeven in figuur 6.2, worden hieronder kort beschreven:

- De Boswijk: Een woonmilieu met voornamelijk villa's en urban villa's, profiterend van de aanwezige camouflagebossen. Een relatief lage dichtheid, een informele opzet en een groen karakter bepalen het beeld.
- De Singels: Een gebied met een stedelijke uitstraling, een formele opzet en mogelijkheden voor combinaties van wonen werken en voorzieningen. Lange lanen, brede singels en complexmatige bouw bepalen het gezicht. De dichtheid van het gebied zal iets hoger dan gemiddeld zijn.
- Het Centrum: Gelegen aan een groene loper en een waterplas manifesteert het centrum zich als een "buitenhuis op een landgoed". Een relatief hoge dichtheid en gestapelde bebouwing zorgen voor een sterk contrast en een stedelijk beeld.
- Waterwijk en De Bras: Een polderstad met een fijnmazig patroon van waterlopen, waarbij zoveel mogelijk bewoners profiteren van het water, vormt het uitgangspunt. Bestaande landschappelijke elementen worden beeldbepalend en de nieuwe dragers van de structuur. De dichtheid zal variëren van gemiddeld tot relatief laag.
- De Venen: In dit plandeel krijgt de verweving van Nootdorp met Ypenburg vorm. Een zorgvuldige aansluiting van bestaand op nieuw vormen uitgangspunt. Intimiteit en kwaliteit, zoals aanwezig in de bestaande situatie, vormen de basis voor de ontwikkeling. De dichtheid zal gemiddeld zijn, gelet op plaatselijke specifieke omstandigheden zijn echter relatief grote verschillen in dichtheid te verwachten.
- De stationslocatie: Dit veld valt samen met de oostelijke poort van het plangebied. Bestaande elementen zoals de snelweg, de plas van Reef en de Bartholomeuskerk bepalen nu en in de toekomst het beeld. Koppeling tussen Nootdorp en Ypenburg en tussen Ypenburg en de regio worden hier vormgegeven. Nadat het station gerealiseerd is ontstaan goede potenties voor een gecombineerde woon/werk ontwikkeling.

Figuur 6.4 bevat een collage van sfeerbeelden behorend bij de omschreven velden.

Beeldvorming bedrijvenlocaties, snelwegenlandschap

Samenvattend wordt gesteld dat de in het stedenbouwkundige plan aangegeven opzet enerzijds voldoende aanknopingspunten biedt voor een gestructureerde totaalontwikkeling van het plangebied maar ook voldoende ruimte biedt voor de inpassing van actuele ontwikkelingen.

Bij de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan is ook aandacht besteed aan de beeldvorming van Ypenburg vanaf de snelweg. Gelet op de milieutechnische situatie zal het beeld langs de snelweg vooral bepaald worden door bedrijven en geluidwerende voorzieningen. Om uitgaande hiervan een wervend beeld van de locatie te kunnen realiseren is, voortbordurend op de huidige situatie, het concept "stadse heuvels" ontwikkeld. Uitgangspunt daarbij vormt het glooiende beeld van groene wallen afgewisseld door bebouwingsaccenten. Het betreft hier met name bedrijfsbebouwing, bij de entreegebieden zal echter,

voorzover dit uit akoestisch oogpunt haalbaar is, ook de woonbebouwing in beeld gebracht worden.

In paragraaf 8.2 wordt gesproken over de externe veiligheid van het TNO-complex. Omdat een dergelijk complex zich in principe niet goed verdraagt met het nieuwe aangrenzende woongebied, zal gestreefd worden naar verplaatsing van het TNO-complex. Dit heeft als bijkomende voordelen dat de vrijkomende ruimte kan worden benut voor uitbreiding van het bedrijventerrein en dat er extra woningen kunnen worden gerealiseerd. Indien verplaatsing haalbaar is, zullen bedrijven worden gesitueerd langs de snelweg. Woningbouw zal plaatsvinden in het zuidelijk deel, aansluitend aan het overige woongebied.

Structuurschets

Na het uitbrengen van de Buitenplaats Ypenburg in 1994 zijn de plannen verder uitgewerkt. Zowel voor geheel Ypenburg als voor de deelgebieden zijn structuurschetsen opgesteld. In figuur 6.5 is de structuurschets voor het gehele plangebied weergegeven.

6.2. Landschap en ecologie

Landschap

Ontginningsgeschiedenis

De locatie Ypenburg is gelegen op de overgangszone van het strandwallenlandschap naar het veenlandschap (zie ook figuur 3.1). De strandwallen vormden een geschikte vestigingsplaats voor de mens. De woonkernen Rijswijk, Voorburg en Leidschendam zijn hier ontstaan.

Het plangebied behoort tot het veenlandschap en was in eerste instantie in gebruik als grasland. Het plangebied heeft de laatste honderd jaar grote veranderingen ondergaan als gevolg van de aanleg van snelwegen, de spoorlijn en het vliegveld.

Landschappelijke hoofdstructuur

Het plangebied behoort tot het Hollandse veenweidegebied. Het plangebied is overwegend in gebruik als grasland. Daarnaast is een deel in gebruik als landingsbaan ten behoeve van het vliegveld en is er een concentratie van kassen in het noordoosten van het plangebied. Door het gebied loopt een aantal bebouwingslinten. De linten zijn parallel gelegen aan de strandwallen.

Snelwegen vormen aan de noord-, west- en zuid-westzijde de visuele begrenzing van het plangebied (respectievelijk de A12, A4 en A13). Aan de zuid-oostzijde wordt het plangebied begrensd door de bebouwing van Nootdorp.

Het plangebied wordt aan alle zijden omgeven door bestaande en geplande recreatie- en bosgebieden uit de randstadgroenstructuur, zoals de Delftse Hout, Dobbeplass, Elsenburgerbos en de Hoge Broekpolder (figuur 6.6). Het plangebied vormt in potentie een verbindende schakel tussen deze gebieden.

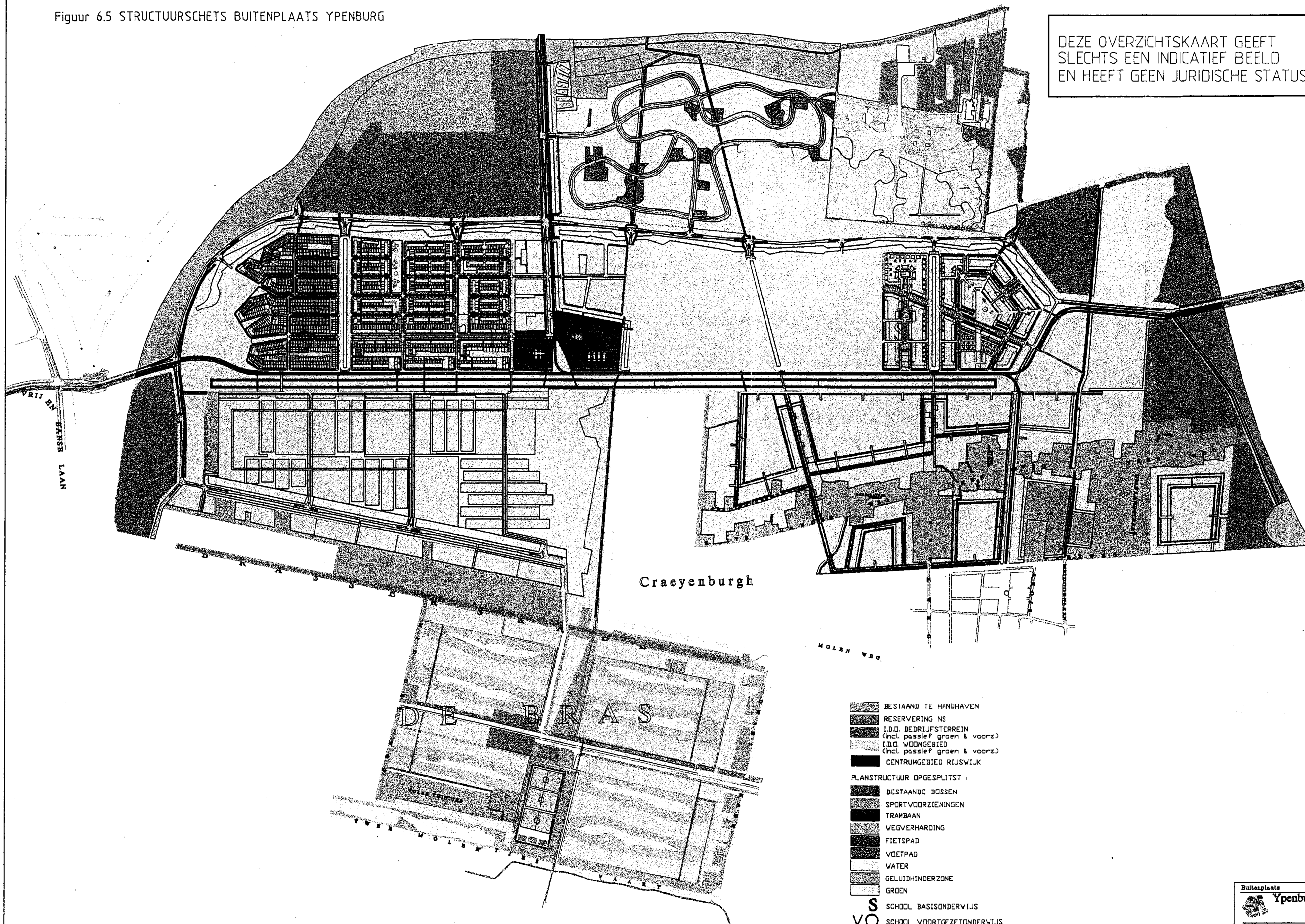
Landschapsbeeld

Het bestaande wegenpatroon, met uitzondering van de snelwegen, loopt evenwijdig aan de strandwallen of staat hier loodrecht op. Op slechts enkele plaatsen gaan deze wegen onder de snelwegen door.

Figuur 6.5 STRUCTUURSCHETS BUITENPLAATS YPENBURG

0 1000 M

DEZE OVERZICHTSKAART GEEFT
SLECHTS EEN INDICATIEF BEELD
EN HEEFT GEEN JURIDISCHE STATUS



- BESTAAND TE HANDHAVEN
- RESERVERING NS
- I.D.O. BEDRIJFSTERREIN
(incl. passief groen & voorz.)
- I.D.O. WOONGEBIED
(incl. passief groen & voorz.)
- CENTRUMGEBIED RIJSWIJK

PLANSTRUCTUUR OPGESPLITST

- BESTAANDE BOSSEN
- SPORTVOORZIENINGEN
- TRAMBAAN
- VEGVERHARDING
- FIETSPAD
- VOETPAD
- VATER
- GELUIDHINDERZONE
- GROEN

- S SCHOOL BASISONDERWIJS
- VO SCHOOL VOORTGEZETONDERWIJS
- TV TIJDELIJK WINKELCENTRUM

Buitenplaats		Overzichtskaat	
Ypenburg			
schied 1: 5000	datum 29-08-97	opgesteld door: PALP/206	schied: 10
tel.: 070-299050		©Projectbureau Ypenburg	

Het bebouwingspatroon bestaat uit de noordoost-zuidwest gerichte bebouwingslinten (Veenweg, Brasserskade) en de linten hier loodrecht op (Dwarskade). De boerderijen zijn in stroken langs de ontginningsbases (wegen) gesitueerd. De bebouwingslinten zijn sterk verdicht, mede door de kassen die achter de boerderijen zijn gelegen en de nieuwbouw van Nootdorp. Buiten de bebouwingslinten liggen enkele gebouwen ten oosten van het vliegveld. Het verkavelingspatroon, voorzover niet verdwenen ten behoeve van het vliegveld, is loodrecht op de ontginningsbases gelegen.

Het beplantingspatroon bestaat hoofdzakelijk uit bosjes die rondom het vliegveld zijn gelegen. Deze bosjes hadden een functie als camouflage ten behoeve van het vliegveld.

Landschappelijke aspecten van de bouwlocatie

De ontwikkeling van de bouwlocatie Ypenburg is vastgelegd in twaalf thema's. Een tweetal thema's heeft betrekking op de landschappelijke aspecten. Een van de thema's gaat er vanuit dat het plan dient in te spelen op de bestaande karakteristieken van het gebied, waaronder de lintbebouwing van Nootdorp. Volgens een ander landschappelijk belangrijk thema moet het stedenbouwkundig plan een verband van groen en water scheppen dat Ypenburg een eigen structuur geeft en verankert in de omgeving.

Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd uit een raamwerk en door het raamwerk omsloten velden. Het raamwerk bestaat uit een stelsel van "groene lanen" en linten. Het stelsel van lanen heeft een geometrisch patroon en legt relaties met gebieden aan de andere kant van de snelwegen. Aangezien de uitvoering van het plan ruim tien jaar draagt dient het stelsel van lanen dermate robuust te zijn dat het plan houvast geeft bij de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied. De lanen omsluiten velden waarin een flexibele invulling mogelijk is.

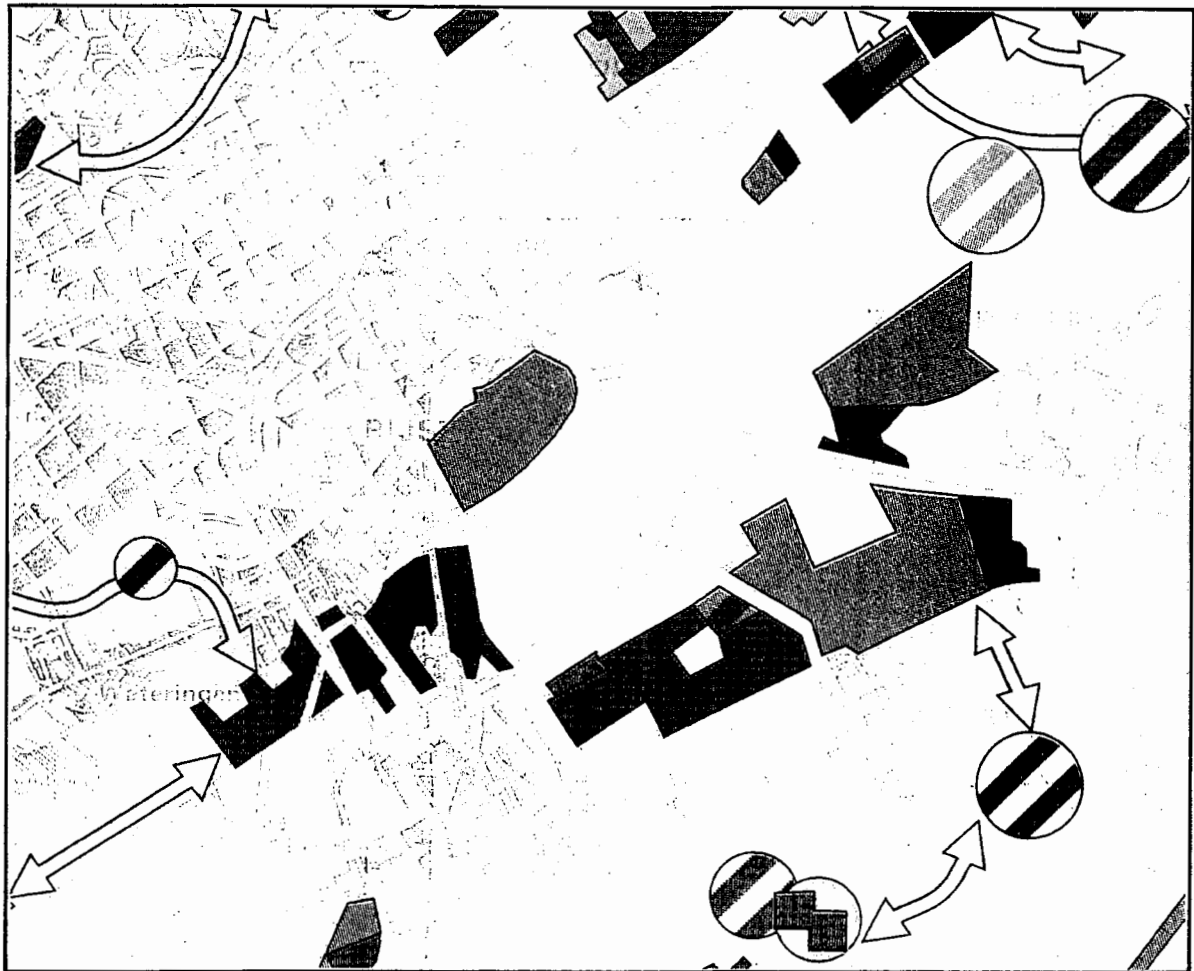
De opzet van het stedenbouwkundig plan laat zien dat is ingespeeld op het karakter van het gebied. In de opzet zijn de bebouwingslinten en het voormalige vliegveld duidelijk te herkennen. Een parallel aan de voormalige landingsbaan gelegen bomenlaan (de Landingslaan) vormt de drager van het groene raamwerk. De andere lanen en linten zijn hier evenwijdig aan gelegen of staan hier dwars op.

Ook bij de inrichting van de velden is gebruikgemaakt van de bestaande karakteristieken. Zo wordt in het gebied met de camouflage-bosjes een hoogwaardig woonmilieu gecreëerd met villa's in het groen (de Boswijk). In het zuidelijk deel van het plangebied, waar het polderlandschap nog herkenbaar aanwezig is, is ook de opzet van het woonmilieu hier op geïnspireerd. De verkaveling is opgezet volgens een fijnmazig patroon van waterlopen, waardoor de woningen in direct contact komen met het water.

Door op verschillende plaatsen routes te ontwikkelen die over de snelwegen heengaan wordt de relatie met de omgeving versterkt. De bosjes die langs de snelweg zijn gelegen ontwikkelen zich hierbij als schakels tussen Ypenburg en de omgeving. Op deze wijze ontstaat een aantal woonmilieus met ieder een verschillende "groene" karakteristiek en een aantal verschillende groengebieden.

Boswijk zal gekenmerkt worden door het handhaven van een aantal reeds bestaande bosmassieven met volgroeide bomen, terwijl ook de wat grotere kavels aan dit groene karakter bijdragen. De bestaande grote waterplas – met zeer schoon water – zal in dit woonmilieu een belangrijke rol spelen, zij het dat ervoor gewaakt zal worden dat voldoende openbaar toegankelijke oever overblijft. De relatief hoge maai-

Figuur 6.6 LIGGING RECREATIE-EN BOSGEBIEDEN



**PROVINCIALE ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR
EN RANDSTADGROENSTRUCTUUR**

LEGENDA

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| | Bestaand natuurgebied * | |
| | Bestaand natuurgebied water | |
| | Begrensd beheersgebied | |
| | Nog niet begrensd reservaatgebied eerste fase relatienota | } ligging en oppervlakte indicatief |
| | Nog niet begrensd beheersgebied eerste fase relatienota | |
| | Gepland reservaatgebied tweede fase relatienota / natuurontwikkelingsgebied | |
| | Gepland beheersgebied tweede fase relatienota | |
| | Natuurontwikkeling water | |
| | Bestaand recreatie- en bosgebied | |
| | Randstadgroenstructuur in inrichting | |
| | Randstadgroenstructuur gepland tot 2000 | |
| | Randstadgroenstructuur nieuwe gebieden na 2000 | } ligging en oppervlakte indicatief |
| | Randstadgroenstructuur nieuwe projecten na 2000 | |
| | Ecologische verbindingszone | |
| | Provinciegrens | |

veldligging zorgt ervoor dat dit gebied in ecologisch opzicht een wat "droger" karakter zal hebben dan met name Waterwijk en De Bras.

In de Singels zal het groene karakter vooral bepaald worden door de singels met hun taluds zelf en de plantsoenen. Ten behoeve van de ecologische verbindingen zal steeds de zonoever van de singel van een rietzone worden voorzien.

In De Bras en Waterwijk ligt de nadruk meer op het water in de woon-omgeving. Door de lagere maaiveldligging en de grondgesteldheid zal hier het noodzakelijke oppervlaktewater een grote rol spelen in de directe woonomgeving. Woningen zullen hier ook met de tuinen aan het water liggen. In de Venen tenslotte wordt aangesloten bij het meer informele en diverse karakter van het bestaande lint langs de Veenweg.

Bij die gebieden die als voornaamste functie "groen en recreatie" hebben onderscheiden we – binnen het gebied waarvoor dit bestemmingsplan van kracht is – als het meest belangrijk de Landingslaan en het centraal gelegen park met de grote plas tegenover het nieuwe centrum van Ypenburg.

De Landingslaan – in feite een 3 kilometer lang en circa 50.00 m breed, dus zeer langgerekt park – wordt gekenmerkt door een continue profiel van twee dubbele bomenrijen met een centrale brede waterpartij. Bij de detaillering van de gestrekte langsoevers van deze waterpartij zullen ecologische overwegingen een belangrijke rol spelen. De verdere inrichting zal mogelijkheden bieden voor verpozing, kinderspel en het maken van "ommetjes".

Ook het brede profiel van de Boslaan, met daarin de belangrijkste wijkontsluitingsweg voor autoverkeer, kent een ruime inrichting van water, oevers waarbij de ecologische inrichting een belangrijke rol speelt, groene taluds en boomgroepen. Het tegenover het centrum van Ypenburg liggende centrale park (de "Groene Loper") zal een waterrijke inrichting kennen. In alle gevallen zullen echter de recreatieve en ecologische mogelijkheden van dit park tot het eisenpakket blijven behoren.

Ditzelfde geldt voor het vervolg van de "Groene Loper" in het woongebied "De Bras". Vanuit De Bras is een aantal verbindingen voor langzaam verkeer naar het Bieslandse Bos voorzien. Ook hierbij zullen ecologische relaties een grote rol spelen. Op deze wijze wordt het "raamwerk van water en groen" dat kenmerkend is voor de hoofdopzet van Ypenburg gekoppeld aan de uitgestrektere gebieden van het Bieslandse Bos en in groter verband de Randstadgroenstructuur.

De geluidswallen met topschermen langs de A13 (8.00 m hoog) en de A4 (8.50 m tot 14.00 m hoog) spelen in recreatief en ecologisch opzicht een bijzondere rol. Over de wallen zullen fietspaden worden aangelegd die verbindende schakels zijn in het bovenlokale fietspadennet. Bij de inrichting van de geluidswallen zal ook overigens het recreatieve aspect een belangrijke rol spelen. Met name vanuit Boswijk zijn hier goede mogelijkheden. Deze geluidswal sluit aan op het gebied van TNO, dat voor de bewoners een groen en waterrijk decor vormt en voor flora en fauna een belangrijk rustgebied is.

Ecologie

Ligging in groter verband, ecologische schakels

Het plangebied is centraal gelegen tussen een drietal omvangrijke randstadgroenstructuurprojecten en kan in potentie een verbindende ecologische schakel vormen tussen deze drie gebieden (zie figuur 6.6). Het gaat daarbij om verbindingzones voor flora en fauna van watergrasland- en bosmilieus (zie ook MER). Het voorgestelde raamwerk van bosstroken en waterelementen kan deze verbindingfuncties in

beginsel uitstekend vervullen. Bij de inrichting en het beheer van dit raamwerk dient daarom rekening gehouden te worden met de ecologische (neven)functies van het raamwerk.

Bij de opzet van het plan (grondgebruik) is daarom rekening gehouden met reserveringen voor voldoende ruime water en groenprofielen om ook daadwerkelijk te kunnen voldoen aan de gewenste ecologische opzet. In het MER wordt hierop ook ingegaan. Bij de uitwerking van dit bestemmingsplan zal veel aandacht besteed moeten worden aan de daadwerkelijke realisering van de beoogde verbindingen en routes. Dit zal met name bij kruispunten met andere infrastructuurlijnen om grote inzet en creativiteit vragen.

De belangrijkste interne ecologische schakels worden gevormd door de Boslaan, de Landingslaan, de Veenweg en de Brasserskade in oost-west richting. De "Groene Loper", de Molenkade en de groene route in het verlengde van de Laan van Hoornwijk vormen de schakels in noord-zuid richting. De Boswijk, Craeyenburch en de Plas van Reef spelen hierbij vanzelfsprekend ook een belangrijke rol.

Afhankelijk van de vormgeving van de kruisingen met de snelwegen kunnen via de genoemde schakels verbindingen met de omliggende gebieden gerealiseerd worden. De beoogde verbinding tussen de Vlietlanden en het Bieslandsebos staat daarbij centraal.

Floristische potenties

De inrichting en het beheer van het watersysteem zijn in sterke mate bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden van flora en vegetatie. De voorgestelde maatregelen met betrekking tot optimale waterberging en natuurlijke waterzuivering (zie ook paragraaf 8.5) zullen leiden tot een goede waterkwaliteit in het woongebied en daarmee een gunstige uitgangssituatie scheppen voor een grote floristische rijkdom. Deze rijkdom wordt nog verder vergroot door de afwisseling in bodem- en watertypen binnen het plangebied en de aanwezigheid van noord- en zuidhellingen van de geluidswallen. Door middel van een verschrallingsbeheer (maaïen en afvoeren in de nazomer) kan een grote oppervlakte voedselarme graslanden en oevers worden ontwikkeld met een grote soortenrijkdom. De bosclementen en struwelen dienen zoveel mogelijk te bestaan uit inheemse soorten of in die richting te worden omgevormd. Door te variëren in de intensiteit van het maaibeheer kunnen ook geleidelijke en zeer soortenrijke overgangen tussen bos-, struweel- en graslandmilieus worden ontwikkeld.

Faunistische potenties

De mogelijkheden van het plangebied als leefgebied voor vogels worden beperkt door de geluidshinder van de omliggende snelwegen. Voor minder verstoringgevoelige diersoorten als insecten, vissen, amfibieën en kleine zoogdieren zal het gebied echter zeer geschikt zijn door onder meer de grote vegetatiekundige variatie en de goede waterkwaliteit. Deze diersoorten zijn echter kwetsbaar voor versnippering van leefgebieden zodat aan het opheffen van de barrièrewerking van wegen bijzondere aandacht moet worden besteed. Andere aandachtspunten bij de inrichting en het beheer van het gebied zijn:

- een minimale waterdiepte van 1.00 m in alle seizoenen;
- een extensief baggerbeheer van watergangen;
- het reserveren van moeilijk toegankelijke rustgebieden in de groenstructuur;
- specifieke voorzieningen (nestkasten voor vogels of vleermuizen, gierzwaluwpannen etc.).

6.3. Duurzaam bouwen

Inleiding

Onder duurzaam bouwen wordt een zodanige voorbereiding, uitvoering, beheer en gebruik van het stedelijk gebied verstaan dat het milieu zo min mogelijk wordt belast. Daarmee kunnen stedelijke milieuproblemen in de toekomst worden voorkomen en ontstaat in het stedelijk gebied een goede Ausgangssituatie voor het ontwikkelen van ecologische waarden en een hoogwaardig woonmilieu. Met het oog op de verwachte schaarste aan onder meer schoon water en fossiele energie zal duurzaam bouwen in de toekomst ook leiden tot omvangrijke kostenbesparingen in het beheer en gebruik.

Ten behoeve van de planvorming kan onderscheid gemaakt worden in de volgende ontwikkelingsfasen van een woongebied:

- locatiekeuze;
- stedenbouwkundige structuur;
- inrichting en beheer openbare ruimte;
- architectuur en gebruik woningen.

Ten aanzien van de locatiekeuze wordt verwezen naar de in het kader van VINEX-Haaglanden verrichte studies. De milieuaspecten die samenhangen met de stedenbouwkundige structuur zijn in het MER onderzocht en op grond daarvan afgewogen (zie hoofdstuk 4). De nadere detaillering daarvan vindt voor de wettelijk geregelde milieuhygiënische aspecten (bodemverontreiniging, wegverkeerslawaaï, overige milieuzones) in hoofdstuk 8 plaats. Ten aanzien van de architectuur en het gebruik van de woningen is het bestemmingsplan over het algemeen niet de meest geschikte planvorm voor het uitwerken van deze gedetailleerde aspecten. De uitgangspunten voor duurzaam bouwen zijn vastgelegd in een aparte notitie: "Buitenplaats Ypenburg; uitgangspunten voor Duurzaam Bouwen" met een bijbehorende checklist. De checklist is opgenomen als bijlage 1. In de checklist wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen op stedenbouwkundig niveau en maatregelen met betrekking tot de materiaalkeuze in het bouwproces.

De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

- zonne-energie;
- oppervlaktewater;
- bodem en groen;
- verkeer en vervoer;
- afval;
- materialen.

Voor de verschillende stedenbouwkundige maatregelen wordt aangegeven of het een bindende afspraak betreft, een dringend advies of een aandachtspunt. De checklist voor de toegepaste materialen bestaat uit een A-, B- en C-pakket. Het A-pakket is het basispakket en B en C zijn voorkeurspakketten met een hoger ambitieniveau.

De volgende deelaspecten zullen in deze paragraaf nader uitgewerkt worden;

- waterhuishouding;
- energie en klimaat.

De overige aspecten lenen zich nauwelijks voor beïnvloeding via inrichting of beheer (afval, grondstoffen).

Waterhuishouding

De waterkwaliteit in het watersysteem en de ecologische ontwikkelingsmogelijkheden in dit watersysteem worden bepaald door de potenties van het gebied, de inrichting en het beheer van het watersysteem.

Hoewel in het inrichtingsgebied van nature alleen vrij voedselrijke systemen voorkomen, geven inventarisatiegegevens van het gebied aan dat rijk ontwikkelde levensgemeenschappen, kenmerkend voor deze voedselrijke systemen in dit gebied, mogelijk zijn. Punten die bepalend zijn voor het tot ontwikkeling komen van deze potenties zijn:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van inlaat van voedselrijk (agrarisch) water uit de omgeving; dit kan door het conserveren van een zo groot mogelijk deel van het overschot aan schoon water (regen, kwel) in het vroege voorjaar en het laten uitzakken van het waterpeil in de zomer; in de praktijk betekent dit het vergroten van de bergingscapaciteit in de bodem door het toestaan van fluctuaties van het grondwaterpeil (bouwen zonder kruipruimten) en een optimale infiltratie van schoon regenwater; dergelijke maatregelen zijn ook van groot belang voor de groenvoorzieningen; verder is een grote oppervlakte aan waterberging noodzakelijk, in of buiten het gebied;
- het beperken van verontreiniging door het aanleggen van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel of het toepassen van een IT-systeem en het rechtstreeks op het riool afwateren van parkeerplaatsen en druk bereden wegen (waar ruimtelijk mogelijk heeft dit de voorkeur);
- het optimaal benutten van het zelfreinigend vermogen van het watersysteem; dit vergt goed ontwikkelde water- en oevervegetaties die frequent gemaaid worden, een permanente waterbeweging, een minimale waterdiepte van 1.50 m in de zomer; aangezien de visstand grote invloed heeft op de waterkwaliteit zal bij dit voedselrijke systeem ongeveer 20% van het wateroppervlak een diepte van 0-30 cm moeten hebben; dit om voldoende paaipplaats voor snoek te creëren; het oeverprofiel dient flauw te zijn (bijvoorbeeld 1:3).

Met de bovengenoemde maatregelen kan de waterkwaliteit in het plangebied voldoen aan de eisen van een IIIa systeem volgens de Kasper en Karbe classificatie. Gezien de natuurlijke achtergrond in het plangebied wordt een dergelijke klasse door de provincie Zuid-Holland beoogd. Dit betekent een belangrijke kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Het hierna (zie 8.5) beschreven watersysteem sluit aan bij de hierboven aangegeven maatregelen.

Energie en klimaat

De meeste maatregelen ten aanzien van dit aspect hebben betrekking op de architectuur en het gebruik van de woningen. Deze maatregelen zijn echter pas effectief indien de stedenbouwkundige inrichting hier gunstige voorwaarden voor creëert. In dit verband is het van belang dat de woningen zoveel mogelijk op de zon worden georiënteerd en niet beschaduwde worden door bomen. Door een aantal dwingende richtingen in het plangebied is een verkaveling volledig "op zuid" niet mogelijk. Waar mogelijk wordt echter wel gestreefd naar een optimale bezonningssituatie. Verder dient windhinder door bebouwing te worden voorkomen door het afstemmen van de bouwhoogte en het benutten van de beplanting als windscherm (aan de niet bezonnde zijden van gebouwen) ten opzichte van woningen.

6.4. Aanpasbaar bouwen

Voor de gehele woningbouwlocatie zal het principe van aanpasbaar bouwen, in combinatie met een toegankelijke gebouwde omgeving, worden toegepast. Hierbij geldt de notitie Aanpasbaar Bouwen Ypenburg (27 juni 1997) als uitgangspunt. Dit betekent dat in Ypenburg uitgangspunt is dat woningen zodanig worden ontworpen dat deze toegankelijk zijn voor en eenvoudig zijn aan te passen aan bewoners met fysieke handicaps.

Ook voor de woonomgeving zullen ontwerpprincipes en randvoorwaarden worden toegepast die de toegankelijkheid voor deze doelgroep moeten vergroten.

7.1. Inleiding

Het mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (zie paragraaf 2.1) is een van de uitgangspunten voor de bouwlocatie Ypenburg. De bouwlocatie is gekozen vanwege de centrale ligging in de agglomeratie Den Haag, op korte afstand van de belangrijkste werk-, winkel- en overige woonlocaties binnen deze agglomeratie. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer krijgt hierdoor goede ontwikkelingskansen. Zo kan het openbaar vervoer worden aangesloten op het stadsgewestelijk openbaarvervoernet van Den Haag en Delft. Ook de ligging langs de spoorlijn Den Haag-Utrecht biedt voor het openbaar vervoer goede perspectieven. Het plangebied zal worden doorsneden door een fijnmazig netwerk van vrijliggende fietspaden met directe en aantrekkelijke verbindingen naar Den Haag, Leidschenveen, Delft, Pijnacker en Zoetermeer. Bij het ontwerp staat de veiligheid van fietsers voorop. Bij de planontwikkeling hebben de fiets en het openbaar vervoer prioriteit gekregen. De OV-halten zijn opgenomen in de fietsstructuur zodat de combinatie fiets-OV ook op grotere afstanden een goed alternatief voor de auto kan vormen. De bereikbaarheid over de weg is selectief door de realisering van indirecte aansluitingen op de autosnelwegen. Tevens is aandacht besteed aan een duurzaam veilig ontwerp van de interne wegenstructuur. Zo zal het woongebied worden ingericht als verblijfsgebied met een maximaal toegestane snelheid van 30 km/h. Dit zal ook in de fysieke vormgeving tot uitdrukking komen. De hoofdonthutingsweg wordt overwegend in de rand van de bouwlocatie gerealiseerd zodat er een groot verkeersluw verblijfsgebied ontstaat.

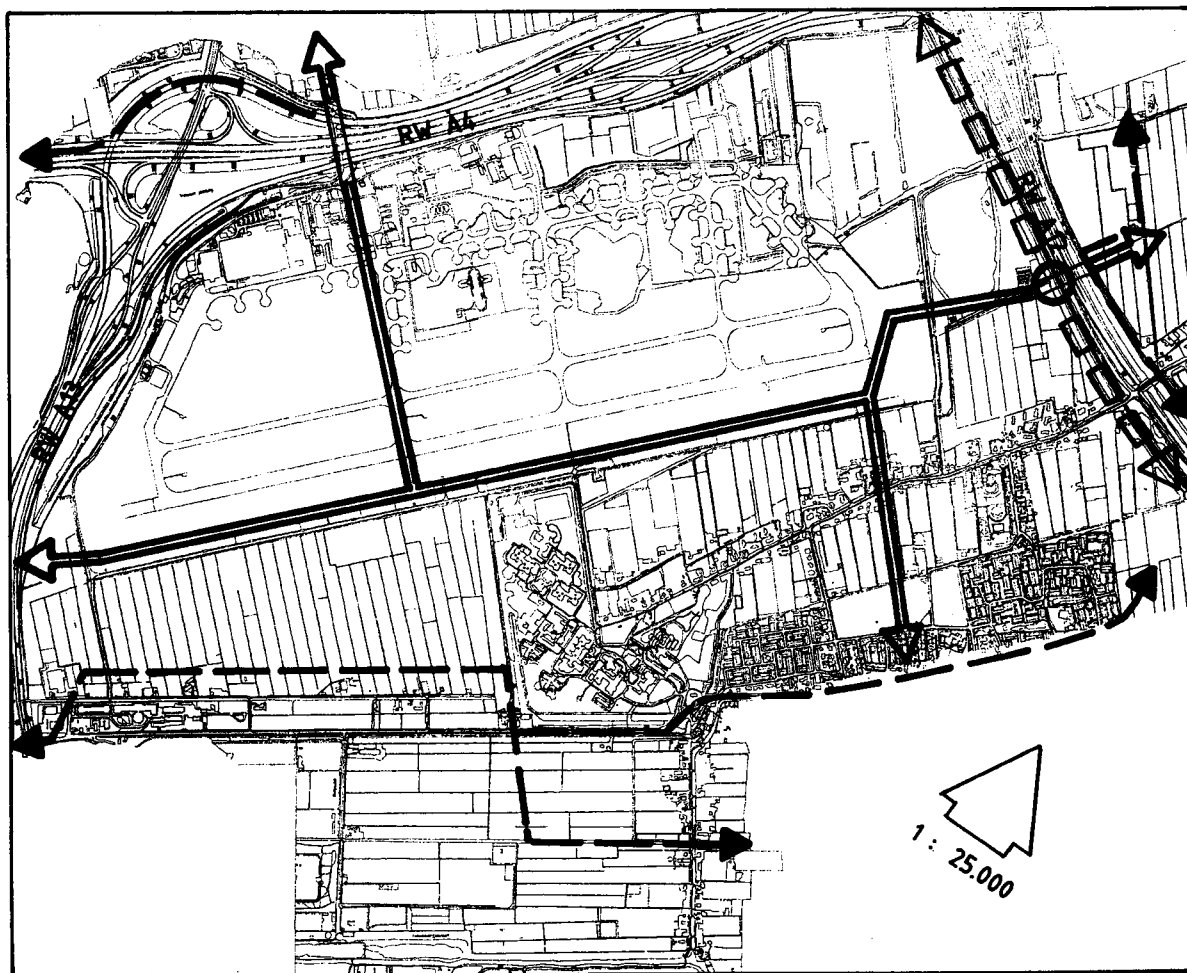
7.2. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer krijgt in Ypenburg prioriteit en moet conform het RVVP een concurrerend alternatief voor de auto bieden.

Uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn:

- ontwikkeling van de progressieve OV-structuur (zie figuur 7.1);
- de aanleg van een tramlijn vanuit Den Haag via de Hoornbrug naar Ypenburg en het centrum van Nootdorp;
- de aanleg c.q. reservering van een tramverbinding vanuit Leidschenveen door Ypenburg naar Delft of Rijswijk;
- de gewenste aanleg van een NS-station aan de spoorlijn Den Haag-Utrecht (tussen Ypenburg en Leidschenveen);
- het mogelijk maken van ombouw van vrije busbanen tot tramlijnen en van tramlijnen tot sneltramlijnen;
- een hoogwaardige busverbinding ("streekstamlijn") Zoetermeer-Rijswijk door de locatie;
- een bundeling van OV-tracés met de wegenstructuur om daarmee tevens de hinderzones te bundelen (door het centrale deel van het plangebied);
- voor een tram dient te worden uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 27 km/h en een halte-afstand van 500 meter als minimaal ambitieniveau; de haltes dienen centraal te worden opgenomen in de stedenbouwkundige structuur;
- in de richting Zoetermeer/Noordhove en in de richting Rijswijk/Den Haag-Zuidwest wordt de locatie bediend door een regionale snelbus (streekstamlijn);

Figuur 7.1 OPENBAAR VERVOER (PROGRESSIEF ALTERNATIEF)



Legenda

-  Bus
-  (Snel-) Tram
-  NS-Station
-   Spoorlijn Gouda-Den Haag

- de busverbinding tussen Pijnacker via de Brasserskade naar Rijswijk (buslijn 131 van ZWN) dient te worden vermeld; deze verbinding kan een belangrijke rol gaan spelen in de ontsluiting van het gebied De Bras;
- opname van Ypenburg binnen AggloNet; dit is een samenhangend agglomeratief openbaarvervoersysteem binnen het Stads-gewest Haaglanden met als belangrijkste kenmerken:
 - . kortere reistijd en grotere betrouwbaarheid ten opzichte van de huidige tram en bus;
 - . eigen vrije banen, gecombineerd met doorstromingsmaatregelen;
 - . een fijn vertakt net voor de langere verplaatsingen in stedelijk gebied.

7.3. Langzaam verkeer

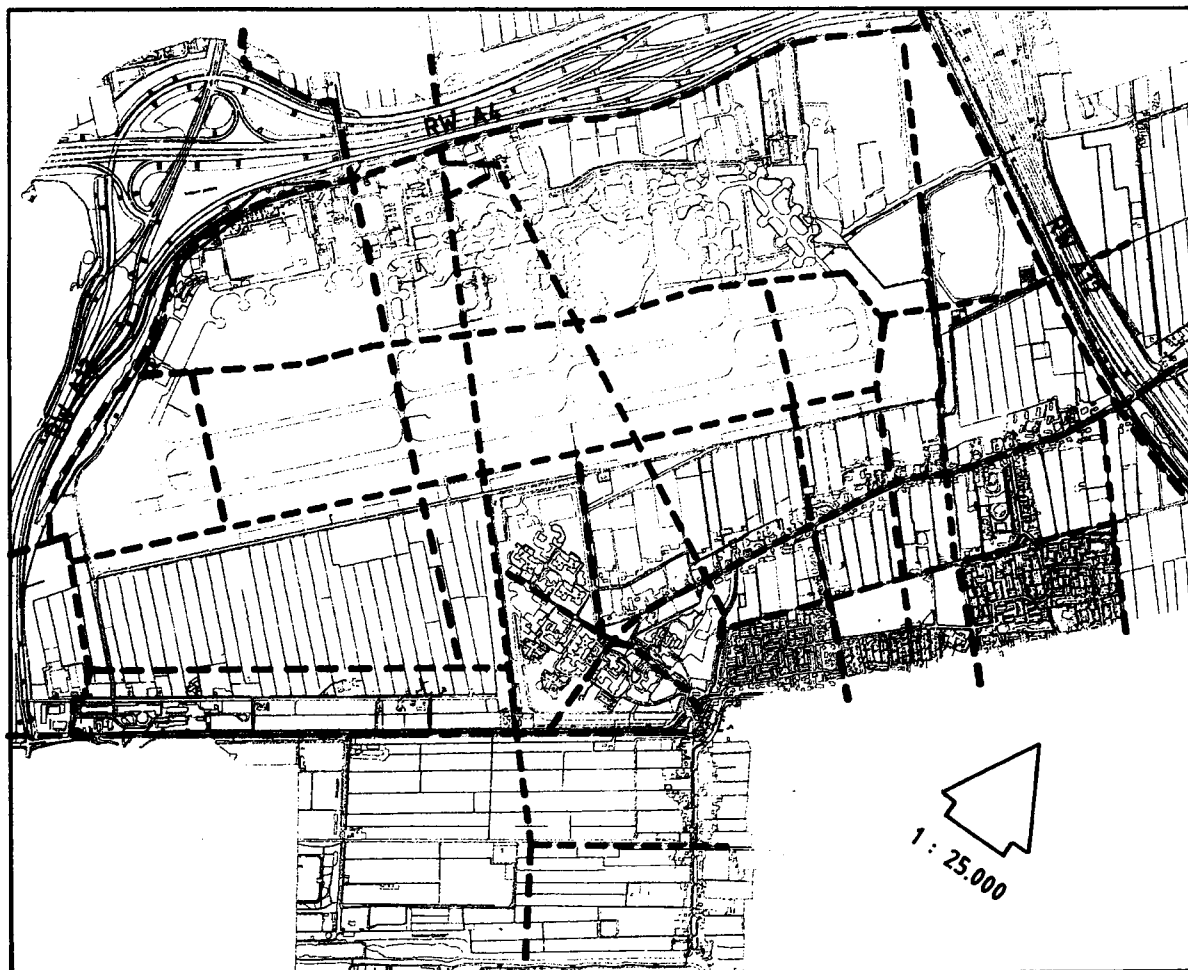
Naast het openbaar vervoer krijgt het langzaam verkeer in Ypenburg prioriteit. Voor de verplaatsingen binnen de locatie en binnen het stadsgewest moet het fietsverkeer conform het RVVP een concurrerend alternatief voor het autogebruik bieden. De fietsroutes bestaan uit aantrekkelijke, recreatieve verbindingen met recreatiegebieden (randstadgroenstructuur) in de omgeving en efficiënte, sociaal- en verkeersveilige routes naar (werk)voorzieningen binnen en buiten de locatie. Om barrières (snelwegen, spoorlijn) te overbruggen wordt op deze plaatsen aangesloten bij de benodigde auto- en openbaarvervoerinfrastructuur. Figuur 7.2 geeft de hoofdroutes voor fietsverkeer weer. Binnen de woongebieden zullen via de ontsluitingswegen en secundaire fietspaden langzaamverkeersroutes aantakken op deze hoofd fietsstructuur. Deze routes op lager schaalniveau zijn niet weergegeven op figuur 7.2.

De aansluiting met de omgeving wordt verzorgd door een combinatie van twee routes, die een alternatief voor elkaar bieden. Zo zal naast een route waarin alle verkeerssoorten worden gecombineerd (auto, tram, fiets) ook worden voorzien in een specifieke route voor alleen langzaam verkeer. Voor deze laatste route zal tijdens de avond dan ook altijd een sociaal veiliger alternatief worden geboden door de gecombineerde fietsroute.

Uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn:

- ontwikkeling van het progressieve fietsnetwerk (zie figuur 7.2);
- intern sociaal veilig en fijnmazig netwerk van paden en routes (inclusief een regionale recreatieve route door het plangebied);
- fietsroute langs de A12 naar station Voorburg (via de nog aan te leggen brug over de Vlietbrug), fietsroute door tunnel A4 richting Hoornbrug en Den Haag-Centrum en fietsbrug over de A4, fietsroute samen met OV over viaduct (A13/Vliet) naar Plaspoelpolder en fietsroute richting Pijnacker/Zoetermeer. Omdat de aanleg van de fietsroute over de A13/Vliet nog enige tijd op zich kan laten wachten, zal worden onderzocht of verbreding van de huidige verbinding mogelijk is;
- afstemming met de plannen voor Leidschenveen en Hoornwijk: het is noodzakelijk dat het langzaam verkeer goede verbindingen krijgt met deze gebieden, zoals langzaamverkeersroute door tunnel onder A12 ten behoeve van relatie met Leidschenveen.

Figuur 7.2 LANGZAAM VERKEER (PROGRESSIEF ALTERNATIEF)



Legenda

— — — — Hoofdstructuur voor de fiets.

7.4. Gemotoriseerd verkeer

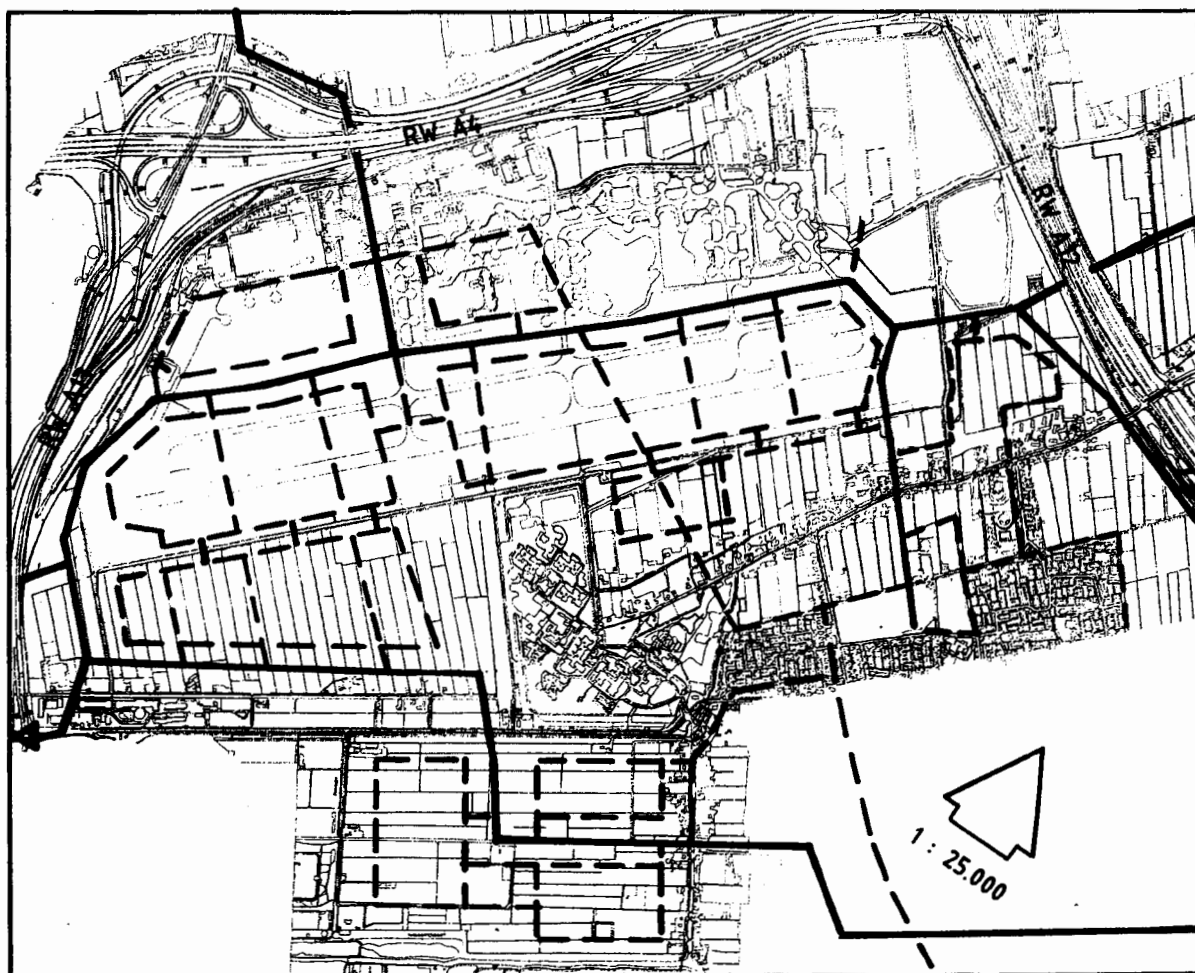
Uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn:

- ontwikkeling van de progressieve verkeersstructuur (zie figuur 7.3);
- de interne hoofdontsluiting wordt uitgevoerd als hoofdweg in randligging;
- de verkeersafwikkeling in de vorm van een ringstructuur zal zodanig worden vormgegeven dat het regiogebonden verkeer zoveel mogelijk wordt geconcentreerd op het noordelijke deel van de ringweg; het zuidelijke deel van de ringweg daarentegen zal vooral een lokale, ontsluitende functie hebben;
- voor de tracering van de rondweg is gebruikgemaakt van richtinggevend lijnen in het landschap;
- door middel van een viaduct over de A13 en tunnels onder de A12 en A4 wordt direct aangesloten op de regionale hoofdwegen en indirect op de rijkswegen;
- vanaf de randweg wordt de locatie "sectorgewijs" ontsloten, waardoor de huidige sluiproute tussen A12 en A13 wordt geknipt;
- de afstemming met de plannen voor Leidschenveen en Hoornwijk: het is noodzakelijk dat de inrichting van het gebied en de tracering van de wegen leidt tot een betekenisvolle overgang naar deze gebieden (opheffen isolatie).

Het hoofdwegennet voor doorgaand autoverkeer is het rijkswegennet (A13, A4 en A12) en het "Haagse Hoefijzer", bestaande uit de (Verlengde) Lozerlaan N54/N211, de A4 en de Noordelijke Randweg (N14). Het plangebied ligt gunstig ten opzichte van de rijkswegen. Het verkeer uit het plangebied zal zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet worden afgewikkeld. Op drie plaatsen zal het plangebied op het rijkswegennet worden aangesloten alsmede op het "onderliggende" wegennet. Om de doorstroming op de rijkswegen te garanderen moeten directe aansluitingen worden vermeden door tangentiële aansluitingen te realiseren. Ten eerste ter hoogte van de huidige aansluiting van de Veenweg op de A12, ten tweede ter hoogte van het huidige knooppunt Ypenburg op de A4/A13 en ten derde ter hoogte van de Brasserskade op de A13. De drie aansluitingen zullen worden gerealiseerd mede door de aanleg van regionale verkeersverbindingen met Delft, Leidschenveen en Rijswijk. Bij de Laan van Hoornwijk is onder de A4 een onderdoorgang gepland als verbinding met Rijswijk/Hoornwijk en als een indirecte aansluiting op de A4/A13. Over de A13 is een viaduct geprojecteerd als verbinding met Rijswijk-Zuid en Delft-Noord en mede als een indirecte aansluiting op de A13. Ten slotte verdient de tunnel onder de A12 vermelding.

Voor de interne ontsluiting is gekozen voor een duurzaam veilige en duidelijke verkeersstructuur, die een goede oriëntatie in het gebied en de herkenbaarheid van de opbouw ervan mogelijk maakt. Binnen het verkeersstelsel worden verkeerssoorten zoveel mogelijk gecombineerd vanwege de levendigheid en de sociale veiligheid. Om doorgaand verkeer te weren is voor de auto-ontsluiting uitgegaan van een hoofdweg in (overwegend) randligging die te zamen met een secundair wegennet (grid en centrale as), waarvan de Landingslaan de hoofdader is, een raster vormt. Doorgaand verkeer binnen de gridstructuur zal door middel van "knippen" en aangepaste vormgeving en inrichting zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Dit zal er echter niet toe leiden dat er geen rechtstreekse autoverbinding tussen het gebied De Bras en het hoofdwinkelcentrum zal worden geboden. Ook de stamweg ("Lan-

Figuur 7.3 GEMOTORISEERD VERKEER (PROGRESSIEF ALTERNATIEF)



Legenda

-  Aansluiting op rijkswegennet
-  Hoofdwegen (50km/h)
-  Interne wijk-en buurtontsluitingswegen (30km/h)

dingslaan") zal zodanig worden ingericht dat er sprake is van meerdere korte wegvakken. Bij de benodigde aansluitingen zal hiertoe worden uitgegaan van asverleggingen. Het nagestreefde laanprincipe kan dan op eenvoudige doch verkeerskundig verantwoorde wijze blijven gehandhaafd. Tevens zullen de aansluitingen op de stamweg niet tegenover elkaar worden geprojecteerd maar op enige afstand van elkaar. De hoofdweg in randligging sluit aan op de geplande rondweg om Nootdorp.

Op de hoofdweg zal worden uitgegaan van een snelheid van 50 km/h. Op een hoofdweg met één rijstrook per richting wordt de afwikkeling kritisch bij een spitsuurintensiteit van 950 mvt/h in de drukste richting. Deze waarde zal in Ypenburg worden overschreden in de nabijheid van de aansluitingen op de autosnelwegen. Om dit te voorkomen zal op deze plaatsen de hoofdweg kunnen worden uitgevoerd in 2 x 2 rijstroken.

7.5. Parkeren

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte bij de verschillende bestemmingen kan worden uitgegaan van de parkeerkencijfers die worden voorgeschreven in het ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW. Voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen in openbaar gebied is mede bepalend in hoeverre op eigen terrein (garage, carport, oprit) in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Uit onderzoek blijkt dat parkeren op eigen terrein minder efficiënt is omdat de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen in dit geval vervalt. Voorts wordt parkeergelegenheid op eigen terrein niet altijd als zodanig gebruikt. Voor het parkeren in het openbaar gebied kan worden uitgegaan van twee basisprincipes: gespreid langs de straten of geconcentreerd op terreinen. Voor parkeren op terreinen ligt het ruimtebeslag hoger dan voor het parkeren langs de straat. Voor het parkeren op terreinen wordt gebruikelijk 25 m² ruimtebeslag per woning gehanteerd vanwege extra manoeuvreerruimte.

Door aan de "koppen" van de straten het parkeren te concentreren kan de verharding worden gereduceerd omdat de straatprofielen dan smaller kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast kan door het op grotere afstand van de woning situeren van parkeergelegenheid de verplaatsingstijd per auto worden verlengd zodat het openbaar vervoer- of fietsgebruik aantrekkelijker wordt. Het is niet de bedoeling om met dergelijke maatregelen het autobezit terug te dringen, maar juist om de vraag naar autoluwe en -vrije woonmilieus te beantwoorden. Het is nadrukkelijk wel de bedoeling dat het autogebruik door deze maatregelen wordt beïnvloed.

In het plangebied zullen niet overal geconcentreerde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Alleen bij gestapelde woningbouw zijn dergelijke voorzieningen geprojecteerd. Het grootste deel van de woningen zal bestaan uit eengezinswoningen waarbij op eigen terrein (carport, oprit, garage) kan worden geparkeerd.

In het onderhavige bestemmingsplan is voor niet-gestapelde woningen van een parkeernorm van 1,3 p.p. per woning uitgegaan. Een garage met een oprit geldt algemeen als 1 p.p.; een garage zonder oprit als 0,5 p.p.; een carport voor 0,85 p.p. en een tuinparkeerplaats voor 0,5 p.p. Voor gestapelde woningbouw is een parkeernorm van 1,15 p.p. per woning aangehouden. Bij de vestiging van supermarkten in het plangebied kan worden uitgegaan van een parkeernorm van 4 tot 6,7

parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor overige detailhandelsvestigingen kan worden volstaan met 2,4 tot 4,5 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor het parkeren bij bedrijven is voor de C-locaties uitgegaan van een parkeernorm van 1,5 p.p. per 100 m² bvo. Indien het gebied rondom het gewenste NS-station als B-locatie in aanmerking komt (inclusief NS-station) zal een strengere parkeernorm van 0,8 p.p. per 100 m² bvo gaan gelden aangezien in een dergelijke situatie zeer goede OV-alternatieven aanwezig zijn.

7.6. Verkeersveiligheid

Bij het ontwerp van een nieuw woongebied als Ypenburg dient te worden voorzien in een "duurzaam veilig" intern wegennet. Tevens zal bij de vormgeving en uitvoering aandacht moeten worden besteed aan het aspect "duurzaam veilig". Zo zal ter voorkoming van onzekerheid bij de weggebruiker uit de structuur en het wegbeeld moeten blijken welk gedrag van de weggebruiker verwacht wordt en dient dit gedrag ook afgedwongen te worden door de fysieke vormgeving. Zo dienen lange rechte wegen, die uitnodigen tot hard rijden, te worden voorkomen.

Door in een vroeg stadium rekening te houden met een zo veilig mogelijke verkeersstructuur kunnen aanpassingen in een latere fase worden voorkomen. Uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid is een verkeersveilige leefomgeving een eerste vereiste.

Een andere bepalende factor voor de inrichting van woongebieden is verkeerslawaaï. In dit kader zijn grote autoluwe verblijfsgebieden wenselijk. De progressieve variant waarbij relatief grote verblijfsgebieden worden gecreëerd komt hieraan tegemoet. Een inrichting met enerzijds verblijfs- en anderzijds verkeersgebieden, is tevens een goede basis voor een verkeersveilige inrichting.

In een "duurzaam veilige" verkeersstructuur worden drie functies van wegen onderscheiden:

- a. stroomfunctie: het snel verwerken van doorgaand verkeer;
- b. ontsluitingsfunctie: het vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden;
- c. erf- en verblijfsfunctie: het toegankelijk maken van woningen en winkels, waarbij tevens de straat als ontmoetingspunt veilig wordt gesteld.

Bij het ontwerp van de wegenstructuur van Ypenburg is hiermee rekening gehouden. Voor het plangebied vervullen de snelwegen en de aansluitingen vanaf de interne rondweg op het snelwegennet de stroomfunctie. De ontsluitingsfunctie wordt vervuld door de interne rondweg. De overige wegen in het plangebied vervullen een erf- en verblijfsfunctie. De wegen met een verblijfsfunctie dienen geen aantrekkelijke verbinding te bieden voor verkeer dat doorgaand is ten opzichte van het verblijfsgebied. Wegen met een stroomfunctie daarentegen, dienen geen directe ontsluiting te bieden aan woningen, scholen, bedrijven, sportvoorzieningen enz.

Na autosnelwegen zijn 30 km/h-gebieden en woonerven de meest veilige wegtypen. Met uitzondering van de interne rondweg zullen alle wegen binnen het plangebied als 30 km/h-wegen worden uitgevoerd zodat een veilig verblijfsklimaat in de woonwijken zal ontstaan. Op de rondweg, waar een maximum snelheid van 50 km/h geldt, zullen het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer, door vrijliggende fietspaden, gescheiden worden. Op deze wijze worden verschillen in

snelheid en massa gereduceerd. Waar langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen, moet de rijsnelheid laag zijn of moet een scheiding in tijd plaatsvinden. De vormgeving van de interne rondweg dient te hoge snelheden te voorkomen. De breedte en het verloop van de weg (beperkte breedte mogelijk in verband met aparte fietspaden, vermijden van lange rechtstanden) zullen hieraan een bijdrage moeten leveren. Ook in de verblijfsgebieden zelf zullen maatregelen genomen moeten worden om de maximum snelheid van 30 km/h te handhaven. Hiertoe staan vele vertrouwde middelen ten dienste. Oplossingen zullen zoveel mogelijk in de ontsluitingsstructuur zelf gevonden moeten worden (bijvoorbeeld toepassen van T-aansluitingen in plaats van vier-armige kruisingen), zodat problemen bij voorbaat worden voorkomen en maatregelen achteraf niet nodig zijn.

Bijzondere aandacht vraagt de Landingslaan. Voorgesteld wordt dat bepaalde delen van de Landingslaan niet toegankelijk zijn voor autoverkeer en andere delen wel. Laatstgenoemde delen maken deel uit van de structuur van straten die de woonbuurten toegankelijk maakt (30 km/h-gebied).

Sociale veiligheid vereist veelal het mengen van verkeerssoorten. Uit overwegingen van verkeersveiligheid wordt in veel gevallen gestreefd naar scheiding van verkeerssoorten. In het gebied Ypenburg is getracht zoveel mogelijk aan beide wensen tegemoet te komen door het creëren van alternatieve routes. Zo hebben fietsers de keuze om óf van een vrijliggende fietsroute door groengebied gebruik te maken óf te kiezen voor een fietsroute langs een weg met gemotoriseerd verkeer en woonbebouwing.

7434.00

Verkeer

66

8.1. Bedrijven en milieuhinder

Inleiding

Binnen het plangebied wordt een aantal nieuwe bedrijventerreinen onderscheiden:

- I. De Brasserskade (modern +);
- II. Rondon Fokker (hoogwaardig en modern + en modern -);
- III. GAVI/Prins Clausplein (traditioneel en modern -);
- IV. langs A12/stationslocatie (hoogwaardig/specifiek kantoor, milieu);
- V. Communicatieweg (traditioneel).

Daarnaast bevinden er zich bedrijven in de bestaande bebouwingslinten die deel uitmaken van het plangebied.

In dit bestemmingsplan zijn de bedrijfsbestemmingen geregeld met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie bijlage bij de voorschriften). Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven zijn ingedeeld in een aantal categorieën, al naar gelang de te verwachten milieubelasting. In de toelichting op deze staat (zie bijlage 2) zijn globale criteria aangegeven voor de toelaatbaarheid van de verschillende bedrijfsactiviteiten. Indien deze criteria worden gehanteerd kan er in principe van worden uitgegaan dat, wanneer daarnaast door de bedrijven de vereiste voorzieningen worden getroffen, geen hinder optreedt voor de (woon)omgeving.

Milieuzonering

Er wordt bij de zonering voor de nieuwe bedrijventerreinen van uitgegaan dat deze voldoende worden afgeschermd van de woongebieden, bijvoorbeeld door een weg, waterpartij en/of groenstrook. Ook is als uitgangspunt gehanteerd dat de ontsluiting van de bedrijventerreinen niet via (bestaande of te realiseren) woongebieden loopt.

Op twee locaties (bedrijventerrein Communicatieweg en een deel van het terrein "langs A12/Stationslocatie") worden naast bedrijven uit de categorieën 1 en 2 ook (nieuwe) woningen toegestaan. Bedrijven uit de categorieën 1 en 2 zijn toelaatbaar tussen woningen, in gebieden met gemengde functies. Het creëren van een dergelijke gemengde zone verhoogt de sociale veiligheid en levendigheid langs de verkeersroute naar de potentiële NS-halte.

Op de overige bedrijventerreinen kunnen met inachtneming van bovengenoemde uitgangspunten overal bedrijven uit categorie 3.1 worden toegelaten. Activiteiten uit hogere categorieën zijn toelaatbaar op – globaal – de volgende afstanden van woonbebouwing (gemeten vanaf de grens van de woonbebouwing):

- 100 meter: categorie 3.2;
- 200 meter: categorie 4.1.

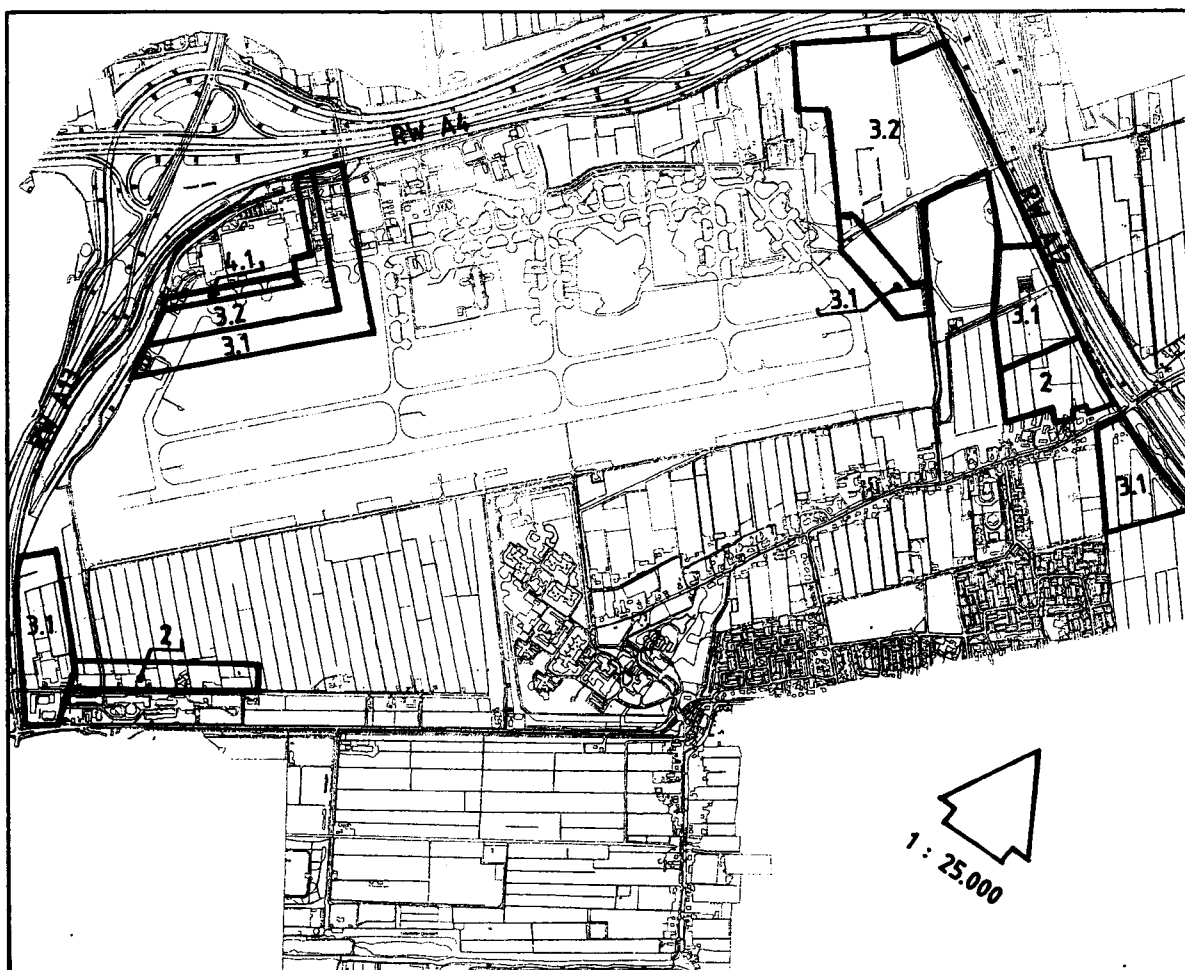
Figuur 8.1 geeft deze milieuzonering weer.

Bij deze milieuzonering is ook rekening gehouden met woningbouw op de gemengde bedrijventerreinen (Communicatieweg en Stationslocatie).

Vanwege de mogelijke beperkingen voor omliggende bedrijven en de te verwachten milieukwaliteit wordt de bouw van nieuwe bedrijfswoningen op de bedrijventerreinen niet toegestaan. Dit geldt overigens niet voor het gemengde bedrijventerrein (wonen en werken).

Alleen bestaande bedrijfswoningen zijn als zodanig bestemd.

Figuur 8.1 MILIEUZONERING BEDRIJVENTERREINEN



Voor de locaties waar nu reeds bedrijven zijn gevestigd, is de volgende zonering ontwikkeld.

In de bebouwingslinten is sprake van gemengde functies, waarbij de nadruk ligt op de woonfunctie. Op deze plaatsen worden daarom alleen bedrijven toegelaten uit categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Door deze zonering zal er ook voor de nieuwe woongebieden geen hinder optreden.

Het bedrijvencomplex aan de Brasserskade nr. 221 en het bedrijvencomplex nabij het voormalige Fokker zullen deel gaan uitmaken van nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen, waarvoor de milieuzonering reeds is beschreven. Het voormalige vliegtuigbouwbedrijf Fokker zelf valt net buiten het plangebied.

Het bovenstaande betekent niet dat de uitoefening van bepaalde activiteiten uit een hogere categorie in alle gevallen onaanvaardbaar is. De Staat van Bedrijfsactiviteiten geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van bedrijven. De situatie bij een specifiek bedrijf kan hiervan afwijken. Met name komt het voor dat een bedrijf als gevolg van de geringe omvang van de hinderlijke activiteiten minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In dat geval kunnen burgemeester en wethouders ten behoeve van een dergelijk bedrijf vrijstelling verlenen.

De genoemde grove indeling van activiteiten betekent echter ook dat de situatie zich kan voordoen dat een bedrijf op grond van de milieuzonering in dit bestemmingsplan toelaatbaar is, maar zich in verband met milieuregelgeving toch niet kan vestigen. De milieuzonering is echter niet bedoeld om limitatief aan te geven welke bedrijven zich kunnen vestigen. Toetsing in het kader van de milieuregelgeving blijft dus noodzakelijk.

Afstemming met bedrijventypologie

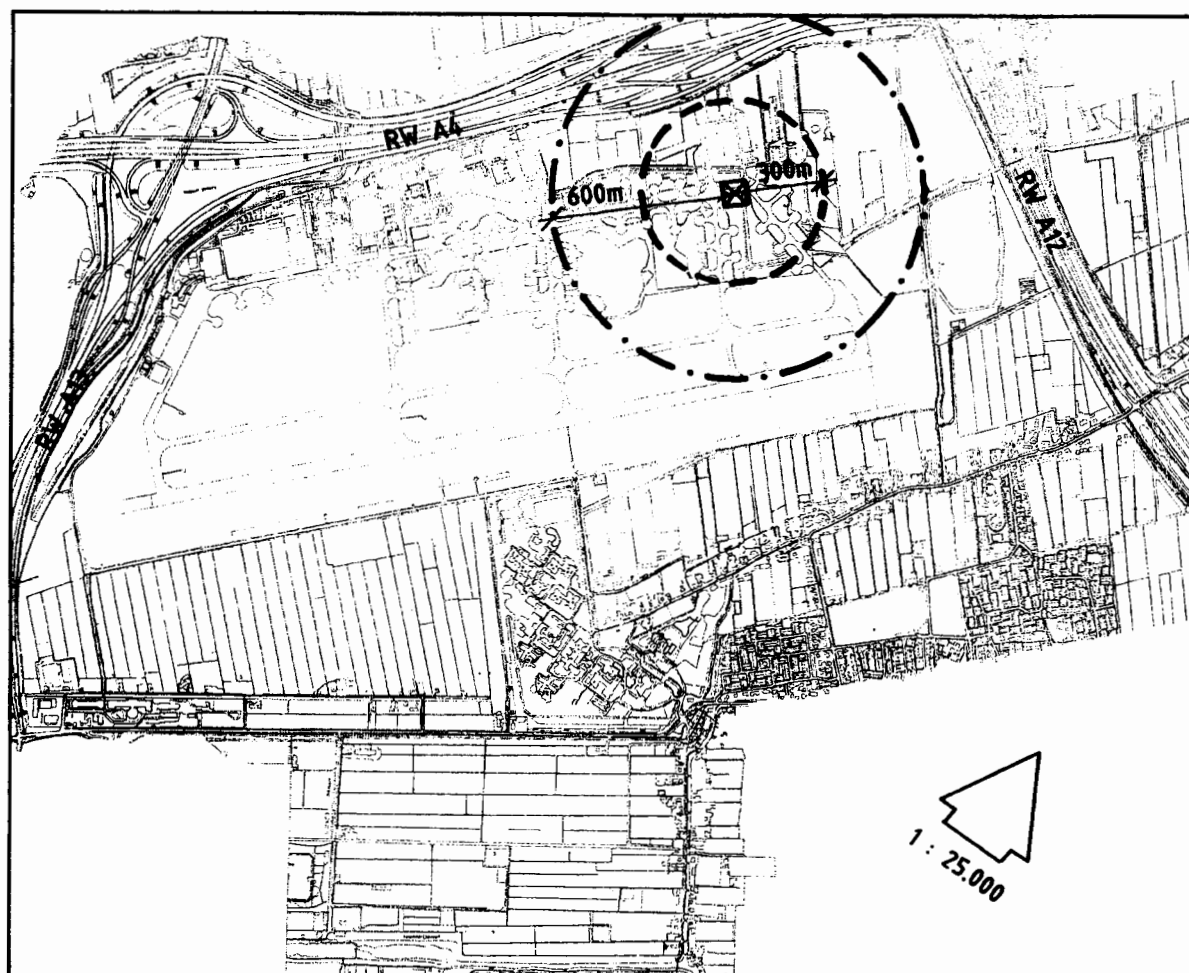
In paragraaf 5.4 (Bedrijvenlocaties) is een bedrijventypologie gepresenteerd. De afzonderlijke bedrijventerreinen worden in de volgende vier typen ingedeeld:

1. Hoogwaardig;
2. Modern (+);
3. Modern (-);
4. Traditioneel.

De bedrijventypologie heeft met name betrekking op de beoogde ruimtelijke kwaliteit (mate van bebouwing en verschijningsvorm) en de gewenste bereikbaarheid.

De gewenste bedrijven volgens de bedrijventypologie vallen grotendeels in de categorieën 3.1 en 3.2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. De milieuzonering en de bedrijventypologie zijn wat dat betreft niet strijdig. Binnen de categorieën 3.1 en 3.2 komt echter ook een groot aantal bedrijven voor dat minder goed of geheel niet past binnen de beoogde bedrijventypologie. Diverse, op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, toegestane bedrijfsactiviteiten hebben echter een verschijningsvorm die niet past bij een bedrijventerrein van het type "hoogwaardig" of "modern (+)". Bedrijfsactiviteiten zoals onder meer transport-, groothandels-, aannemings- en metaalbewerkingsbedrijven gaan veelal gepaard met opslag in de open lucht en open terreinen waar overslag kan plaatsvinden. Met name op terreinen van het type "hoogwaardig" en "modern (+)" is dit in beginsel ongewenst. Op de terreinen van het type "modern (-)" en "traditioneel" doet zich dit probleem in mindere mate voor. Op deze terreinen zijn er hooguit enkele specifieke activiteiten die op basis van de milieuzonering toelaatbaar, maar in relatie tot de bedrijventypologie ongewenst zijn.

Figuur 8.2 VEILIGHEIDSZONES RONDOM MUNITIE-OPSLAG



Legenda

-  Munitieopslag en laboratoria
-  "Plofzone"
-  Bepalingen t.a.v. vliesgevels

Er zijn echter onvoldoende ruimtelijk relevante argumenten om deze bedrijven te schrappen uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Bovendien leidt het selecteren van slechts enkele gewenste bedrijfsgroepen tot een ongewenste inflexibiliteit in de gronduitgifte. Het beleid is er daarom op gericht de afstemming te optimaliseren door middel van aanvullend beleid.

Beoordeling bestaande bedrijven

De reeds in het plangebied gevestigde bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zie bijlage 3). Uit deze inventarisatie blijkt dat niet alle bedrijven passen binnen het hierboven beschreven algemene toelatingsbeleid. Er is echter nergens sprake van een vanuit milieuoogpunt onaanvaardbare situatie.

Deze bedrijven krijgen een specifieke aanduiding die de uitoefening van de betreffende activiteiten uit de hogere categorie mogelijk maakt. Bij bedrijfsbeëindiging of -verplaatsing kan zich dan een gelijksoortig bedrijf vestigen, of een bedrijf dat past in het algemene toelatingsbeleid.

8.2. Externe veiligheid

Algemeen

In verband met het aspect veiligheid zijn drie aspecten van belang:

- transport van gevaarlijke stoffen over de A4, A12 en A13;
- munitie-opslagplaats;
- ondergrondse transportleidingen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Vanwege het transport van gevaarlijke stoffen dient een veiligheidsafstand tot de A4, A12 en A13 in acht te worden genomen. Het 10^{-6} individueel risico zal gezien de breedte van de wegen (inclusief talud) niet buiten de wegen zelf liggen.

In verband met het groepsrisico zullen met name langs de A4 en de A13 grote bebouwingsdichtheden voorkomen moeten worden. Bedrijven en (niet te grote) kantoren zullen wel mogelijk zijn. Hiervoor bestaan echter op dit moment nog geen normen, zodat hiermee pas bij de verdere uitwerking rekening kan worden gehouden.

Munitie-opslagplaats

Rond de vier munitie-opslagruimtes op het TNO-complex moet een zone van 300 meter vrij worden gehouden van bebouwing. Het betreft de zogenoemde B-zone van de vier opslagruimtes gezamenlijk (zie figuur 8.2). Aan deze afstandseis wordt voldaan.

In een volgende zone van 300 meter (dus 600 meter vanaf de opslagruimtes) gelden beperkingen voor gebouwen met vlies- of gordijngewelconstructies en voor gebouwen met zeer grote glasoppervlakten waarin als regel veel personen aanwezig zijn.

Voor de bebouwing en het gebruik van het TNO is een maximum gesteld dat gelijk is aan de huidige bebouwing. Uitbreidingen zijn derhalve niet toegestaan.

De veiligheidszone die rondom de laboratoria van TNO in acht moet worden genomen valt binnen de B-zone van de munitie-opslagruimtes.

Leidingen

Binnen het plangebied bevindt zich een ondergrondse aardgastransportleidingen ten opzichte waarvan een veiligheidsafstand in acht moet

worden genomen. Tevens ligt er een olieleiding. Deze is echter niet meer in gebruik zodat hiervoor geen veiligheidsafstanden behoeven te worden aangehouden. Er worden twee zones gehanteerd: een toetsingsafstand (bij voorkeur aan te houden) en een minimale bebouwingsafstand (als er zwaarwegende argumenten zijn om van de toetsingsafstand af te wijken). In principe wordt de toetsingsafstand aangehouden. Indien aangegeven door de leidingbeheerder kan deze afstand worden verkleind tot (uiterlijk) de minimale bebouwingsafstand. De afstand wordt berekend vanuit het hart van de leiding tot aan de woonbebouwing of andere gevoelige objecten.

In onderstaande tabel worden voor de aanwezige aardgasleidingen de relevante afstanden tot woonbebouwing en kantoren met meer dan 50 personen genoemd.

Tabel 8.1 Veiligheidsafstanden aardgastransportleidingen

diameter (inch)	bedrijfsdruk (bar)	toetsings- afstand (meter)	min. bebou- wingsafstand (meter)
4	40	20	4
8	40	20	7
12	40	30	14
30	67	95	30

Tot andere bebouwing dient vanaf de 4", 8" en 12"-leidingen 4.00 m te worden aangehouden en vanaf de 30"-leiding 5.00 m. Een aantal leidingen met bijbehorende zones is inpasbaar in het stedenbouwkundig plan (functie groenvoorziening en/of weg). Dit geldt voor leidingen door de polder De Bras, langs de Brasserskade, de westrand van het vliegveld, de A4, de A12 en de A13. Leidingen (stroken en individuele leidingen) die niet zonder meer inpasbaar zijn in het plan worden verlegd naar wel inpasbare tracés binnen het plangebied, buiten het plangebied gelegd of verwijderd. Hiertoe wordt in de voorschriften een regeling opgenomen. Ten opzichte van de gasontvangstations wordt in verband met mogelijke geluidshinder een afstand van 50.00 m voor woningen aangehouden.

De leidingen van het ministerie van Defensie op het voormalige vliegveld zullen worden verwijderd ten behoeve van de realisering van de bouwlocatie. Daarom is hiermee in het bestemmingsplan geen rekening meer gehouden.

Thans is een 150 kV elektriciteitsleiding aanwezig, gelegen aan de oostzijde van het verkeersplein Ypenburg en rijksweg A13. Daarnaast is er in het plangebied sprake van bestaande telecommunicatieverbindingen. Deze leidingen zijn als zodanig bestemd. Er hoeft geen toetsingsafstand te worden aangehouden.

Evenwijdig aan de Landingslaan zullen twee 25 kV-kabels van Energie Delfland worden gelegd. Voorts zal worden voorzien in een rioolpersleiding en een rioolpompstation.

8.3. Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven, 30 km/h gebieden en wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vast staat dat de geluidsbelasting op de gevels van aanliggende woningen op 10.00 m uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De breedte van de zones van de wijk-ontsluitingswegen binnen de locatie bedraagt 200 meter aan weerszijden van de weg. De breedte van de zones van de omliggende auto-snelwegen bedraagt bij 5 of meer rijstroken 600 meter. De Rijkswegen A4, A12 en A13 hebben 5 of meer rijstroken. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Volgens de Wet geluidhinder zijn de in het plangebied geprojecteerde en bestaande woningen geluidsgevoelige bestemmingen. Een belangrijk deel van het plangebied valt binnen de geluidszone van de in tabel 8.2 vermelde wegen en/of binnen de zones van de interne hoofdontsluitingswegen van het plangebied (de rondweg, de Laan van Hoornwijck en de Laan van Nootdorp). De 30 km/h-wegen en de woonerven binnen de woongebieden zijn niet gezoneerd.

Op basis van de huidige verkeersintensiteiten en de te verwachten verkeersproductie van de nieuwe functies in en om het plangebied is een prognose opgesteld voor de verkeersintensiteiten in het jaar 2010. Door de gemeente Den Haag en Goudappel en Coffeng zijn berekeningen uitgevoerd ten aanzien van de autonome ontwikkeling van het wegverkeer. De berekende verkeersintensiteiten vormen het resultaat van de inschatting ten aanzien van een groot aantal landelijke ontwikkelingen, ontwikkelingen in de regio en veranderingen in de lokale situatie. Zo is rekening gehouden met infrastructurele aanpassingen en de ontwikkeling van VINEX-locaties. In tabel 8.2 zijn de etmaalintensiteiten op basis van het model voor het jaar 2010 opgenomen.

Tabel 8.2 Gezoneerde wegen en verkeersprognose 2010

Wegnaam	intensiteit 1993	intensiteit 2010	eenheden
- A4:	165.000	180.000	mvt/etmaal
- A12:	109.000	116.000	mvt/etmaal
- A13:	140.000	120.000	mvt/etmaal

Nieuwe situaties

In de zin van de Wet geluidhinder is in het plangebied sprake van drie verschillende vormen van nieuwe situaties voor wegverkeerslawaaï, namelijk:

- I. nieuwe woningen langs nieuwe wegen;
- II. nieuwe woningen langs bestaande wegen;
- III. bestaande woningen langs nieuwe wegen.

De van toepassing zijnde voorkeursgrenswaarde bedraagt volgens de Wet geluidhinder voor alle nieuwe situaties ten aanzien van wegverkeerslawaaï 50 dB(A).

ad I.

De uiterste grenswaarde (maximale ontheffingswaarde) in stedelijk gebied bedraagt 60 dB(A) indien zowel de woningen als de wegen nog niet aanwezig zijn. Dit geldt voor het wegverkeerslawaaï ten gevolge van verkeer op de geprojecteerde interne hoofdwegenstructuur (rondweg). Binnen de woningbouwlocatie kan niet in alle gevallen worden voldaan aan de 50 dB(A)-contour. Ten gevolge van de hoofdweg in randligging zal de voorkeursgrenswaarde aan de gevels van een aantal woningen worden overschreden. Er is getracht deze overschrijding zo gering mogelijk te houden door een zo breed mogelijk profiel te hanteren en eventueel aanvullende afscherpende maatregelen te nemen. Daarnaast zal op de hoofdwegenstructuur een geluidsreducerende wegverharding met SMA -0/6 worden toegepast.

ad II.

Indien nieuwe woningen langs bestaande autosnelwegen worden geprojecteerd bedraagt de uiterste grenswaarde 55 dB(A). In het plangebied geldt deze uiterste grenswaarde ten aanzien van wegverkeerslawaaï ten gevolge van verkeer op de A4, A12 en A13 (de Veenweg en Brasserskade zullen worden opgenomen in het 30 km/h-regime en zullen hiertoe worden gereconstrueerd; deze wegen zullen dan ook uiteindelijk niet gezoneerd zijn). Om te bepalen in hoeverre er in deze nieuwe situaties kan worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar afschermingsvarianten teneinde de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde niet te laten overschrijden of deze zo veel mogelijk te beperken. Uit het akoestisch onderzoek¹⁾ blijkt dat langs een groot gedeelte van de rijkswegen A13, A4 en A12 geluidsbeperkende voorzieningen (geluidswallen, geluidschermen en/of afscherpende kantoorbebouwing) moeten worden aangebracht om een adequate invulling van de bouwlocatie Ypenburg mogelijk te maken. Op de woningbouwlocatie zal ten aanzien van het autosnelwegennet grotendeels aan de 50 dB(A) worden voldaan indien alle afscherpende maatregelen zijn gerealiseerd. Voor een viertal locaties zal de voorkeursgrenswaarde niet gehaald kunnen worden. Onderdeel van de maatregelen is voorts de realisering van afscherpende bedrijfsbebouwing langs een gedeelte van de A13. In het Verzoek hogere waarde is uitgegaan van een "worst-case" scenario waarbij deze afscherpende bedrijfsbebouwing nog niet is gerealiseerd. Voor de woningen met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) en maximaal 55 dB(A) ten gevolge van het verkeer op het autosnelwegennet zijn hogere waarden vastgesteld door Gedeputeerde Staten voor zowel de uiteindelijke als "worst-case" situatie.

ad III.

Ook bestaande woningen waar een nieuwe weg langs is geprojecteerd worden beschouwd als nieuwe situaties. In het plangebied doorsnijdt de nieuwe rondweg drie bestaande woonbebouwingslinten. Bij de doorsnijding van de bestaande woonbebouwingslinten langs de Brasserskade en de Dwarskade zal aan de gevel van bestaande woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet worden overschreden door de relatief grote afstand uit de weg en in het tussengelegen gebied geprojecteerde nieuwe woningen die voor afscherming zullen zorgen. Bij de doorsnijding van het bestaande woonbebouwingslint langs de Veenweg zullen zodanige afscherpende maatregelen worden

1) Akoestisch onderzoek bouwlocatie Ypenburg, samenwerkende adviesbureaus Van Dorsser en RBOI, mei 1994 en Akoestisch onderzoek ten behoeve van de geluidsafschermende maatregelen voor de VINEX-locatie Ypenburg, Van Dorsser, 9 januari 1997.

genomen dat de voorkeursgrenswaarde aan de gevel van de hier reeds aanwezige woning, niet zal worden overschreden.

Ook de Laan van Nootdorp zal het woonbebouwingslint langs de Veenweg doorsnijden. Hiertoe zal een aantal gebouwen geamoveerd worden. Aan de naar de weg gerichte zijgevel van vijf bestaande woningen zal de voorkeursgrenswaarde worden overschreden met 3, 6, 7, 9 en 12 dB(A). De uiterste grenswaarde (65 dB(A)) wordt niet overschreden. Voor deze woningen zijn hogere waarden vastgesteld door Gedeputeerde Staten aangezien afschermdende maatregelen niet mogelijk zijn.

Wegverkeerslawaaï ten gevolge van autosnelwegen

Op grond van het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaaï ten gevolge van het verkeer op de autosnelwegen worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- langs de A4 wordt ter plaatse van de Boswijk een hoge wal aangelegd met een parkachtige inrichting op de bezonde helling aan de zijde van de locatie;
- bij de locatie ter hoogte van het beoogde NS-station aan de lijn Den Haag-Utrecht wordt de plaatsing van schermen met een hoogte van 4.00 m gecombineerd met bedrijfsbebouwing en een lange stationsoverkapping;
- door een combinatie van groene wallen, schermen en bedrijfsbebouwing kunnen de hoek bij Fokker en het traject langs de A13 tot aan de Brasserskade afdoende tegen het verkeerslawaaï worden beschermd;
- ter plaatse van het Prins Clausplein is door de aanwezigheid van ruim 20.00 m hoge fly-overs afscherming van verkeerslawaaï niet goed mogelijk. Dit geluidstek heeft geen gevolgen voor de plannen omdat het woongebied op voldoende afstand ligt;
- om op andere plaatsen lekken te vermijden is het noodzakelijk dat rekening wordt gehouden met voldoende overlap van de verschillende voorgestelde maatregelen.

Figuur 8.3 geeft een overzicht van de voorgestelde maatregelen. Daarnaast geeft figuur 8.3 de 50- en 55 dB(A)-contour op 10.00 m waarnemingshoogte in de uiteindelijke situatie.

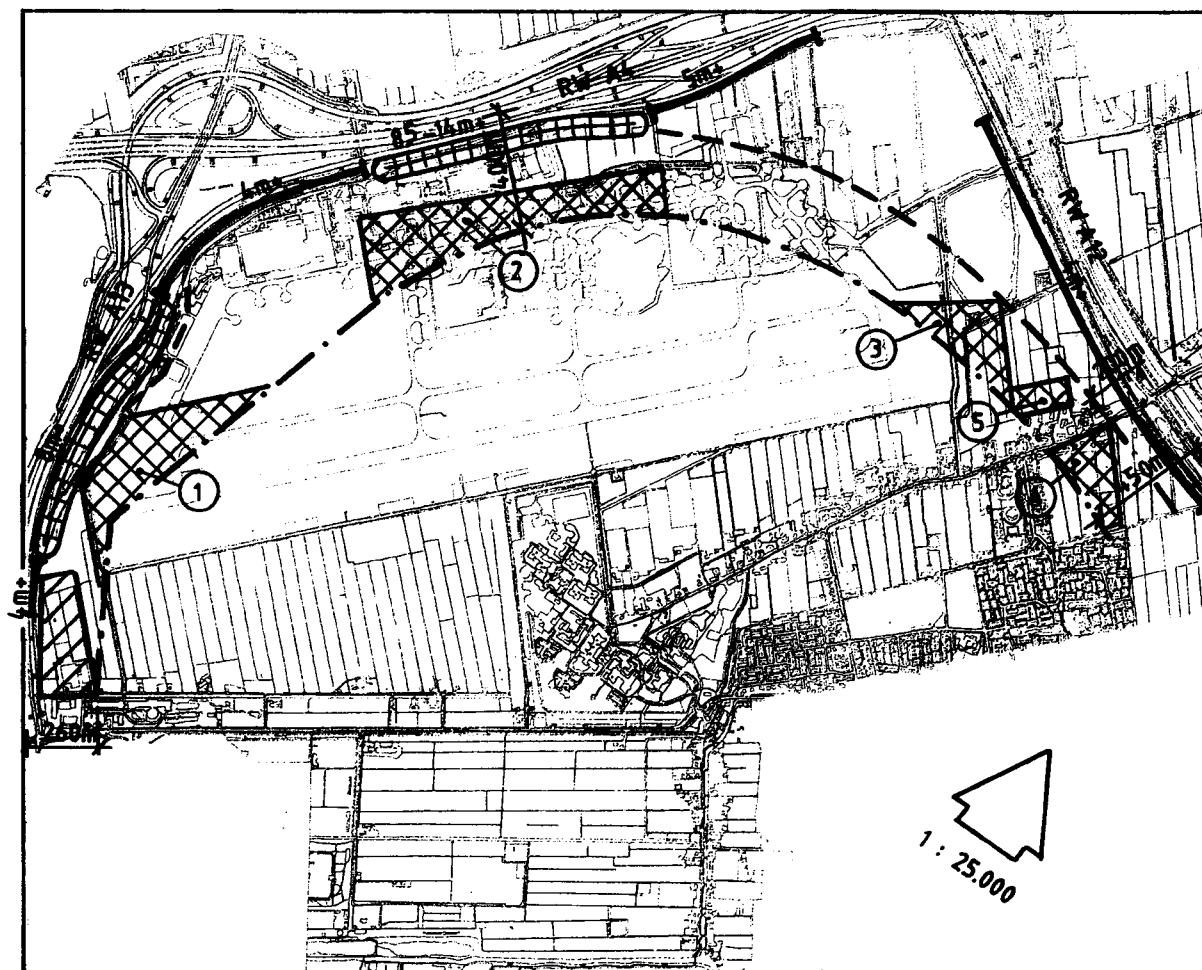
Voor een gedeelte van het woongebied zijn hogere grenswaarden aangevraagd. Figuur 8.3 geeft de woongebieden aan waarbij op voornamelijk de hogere bouwlagen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met maximaal 5 dB(A).

Ten behoeve van de planontwikkeling is voor de goede orde ook een ontheffing aangevraagd voor de meest ongunstige situatie waarbij de bedrijfsbebouwing langs een gedeelte van de A13 nog niet (geheel) gerealiseerd is als de woningbouw is opgeleverd. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze situatie slechts tijdelijk optreden. Deze situatie is alleen van toepassing voor een gedeelte van de woonbebouwing langs het zuidelijke gedeelte van de A13 aangezien langs de overige rijkswegen afscherming met geluidsschermen en -wallen zal plaatsvinden.

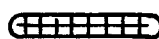
Wegverkeerslawaaï ten gevolge van interne wegenstructuur

Door Goudappel Coffeng (voorheen BGC) is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeerslawaaï ten gevolge van de interne hoofdwegen. Bij de geluidsberekeningen is uitgegaan van verkeersintensiteiten voor het jaar 2010. De woningbouwlocatie Ypenburg is

Figuur 8.3 GELUIDWERENDE VOORZIENINGEN LANGS SNELWEGEN EN GELUIDSCONTOUREN NA MAATREGELEN (OP EEN WAARNEEMHOOGTE VAN 10 METER)



Legenda

-  Wal + scherm
-  Scherm
-  Bedrijfsbebouwing aaneengesloten
-  Woongebied waarvoor hogere grenswaarde zal worden aangevraagd op enkele bouwlagen
-  50 dB(A)-contour op 10m waarneemhoogte
-  55 dB(A)-contour op 10m waarneemhoogte
-  Lokatienummer

gelegen binnen de geluidszones van onder andere de interne hoofdwegenstructuur met een maximumsnelheid van meer dan 30 km/h.

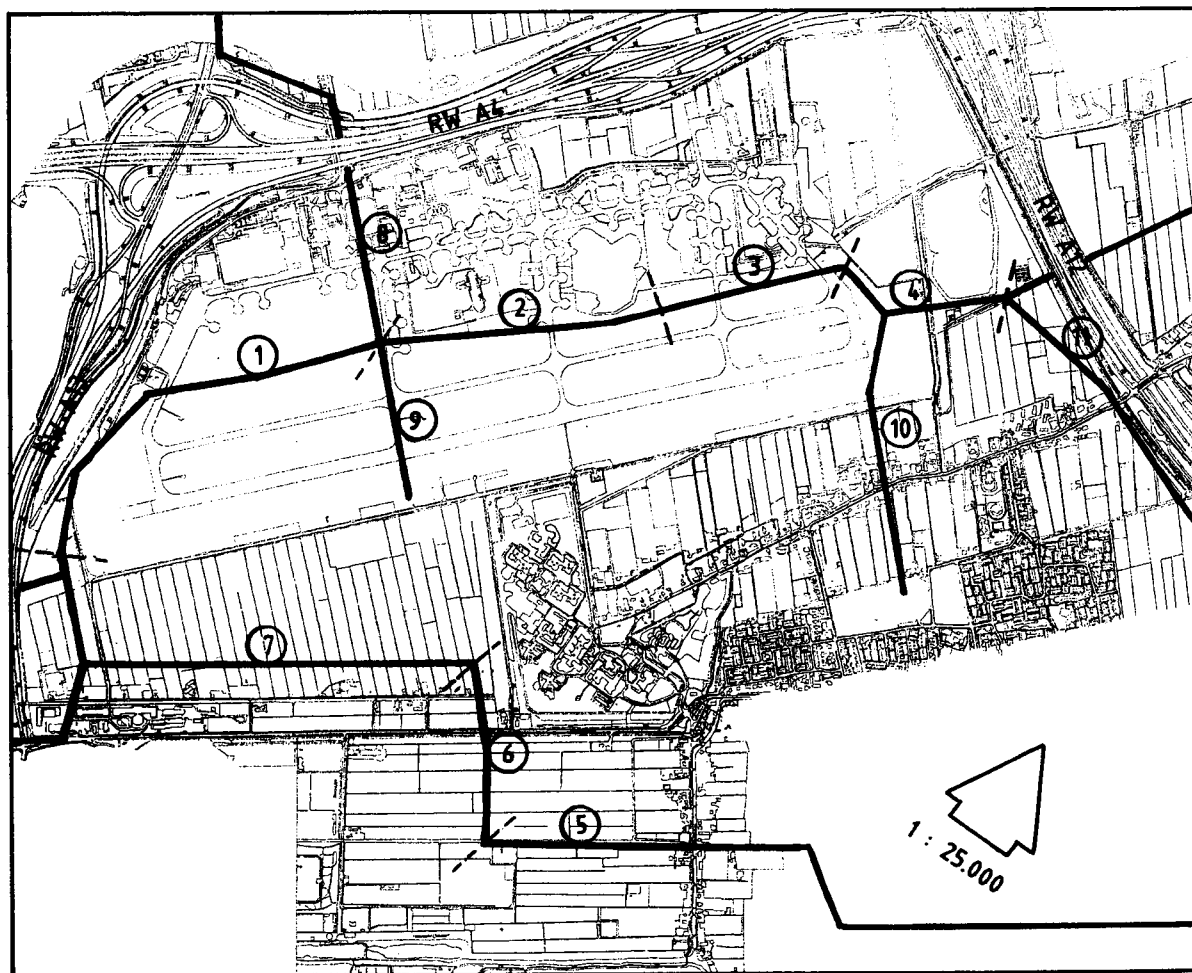
Op de hoofdweg in randligging (rondweg), de Verlengde Laan van Hoornwijck en de Laan van Nootdorp, zal een maximumsnelheid van 50 km/h gelden. De overige wegen binnen het plangebied zullen niet gezoneerd zijn omdat deze wegen worden uitgevoerd als 30 km/h-gebied. Dit geldt ook voor de Landingslaan en de reeds aanwezige Veenweg, Brasserskade en Dwarskade.

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van Standaard-Rekenmethode I en II (bij geprojecteerde wal) uit het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaal. Bij de berekeningen is rekening gehouden met een correctie van -5 dB(A) volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder aangezien uitgegaan is van een 50 km/h-regime. Deze correctie is toegestaan vanwege de verwachting dat het verkeer op de middellange termijn stiller zal worden door innovatieve maatregelen. Voor de intensiteiten is uitgegaan van het gegeven dat de spitsuurintensiteit 10% van de etmaalintensiteit bedraagt. Figuur 7.3 geeft onder andere de interne hoofdwegenstructuur weer. In alle situaties is de nacht als maatgevend beschouwd met een gemiddeld nachtuurpercentage van 1,1%. Het percentage vrachtverkeer varieert tussen de 3% in echte woonstraten tot 16% op de rondweg nabij bedrijventerreinen. Bij de geluidsberekeningen is in eerste instantie gerekend met een wegverharding van fijn asfalt.

Toepassing van SteenMastiek Asfalt (SMA) -0/6 geeft ten opzichte van het fijn asfalt een geluidsreductie van 1,5 dB(A) en is gemakkelijk aan te leggen en goedkoop in onderhoud. In het Reken- en Meetvoorschrift is deze reductie (nog) niet opgenomen, maar mag over het algemeen (na overleg met de provincie en de inspecteur milieuhygiëne) wel worden toegepast. In het Verzoek hogere waarde is uitgegaan van de toepassing van SMA -0/6 op de hoofdweg in randligging, de Verlengde Laan van Hoornwijck en de Laan van Nootdorp. In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd door Goudappel Coffeng zijn een standaard, een progressieve en een ambitieuze variant berekend. Inmiddels is duidelijk dat de interne hoofdstructuur zal worden ontwikkeld volgens de progressieve variant met een hoofdweg in randligging van 50 km/h. In het Verzoek hogere waarde is dan ook uitgegaan van de progressieve variant.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal bij de interne wegenstructuur alleen optreden langs delen van de hoofdweg in randligging (rondweg), de Verlengde Laan van Hoornwijck en de Laan van Nootdorp. In tabel 8.3 zijn de wegvakken opgenomen waarlangs overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal optreden. Figuur 8.4 geeft de ligging van de wegvakken binnen het plangebied weer. De overige wegvakken van de hoofdwegenstructuur hebben een zodanig profiel dat hier geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal optreden. Daarnaast is langs een aantal wegvakken geen woonbebouwing geprojecteerd.

Figuur 8.4 LIGGING WEGVAKKEN



Legenda

- Interne hoofdwegenstructuur (50km/h)
- ⑤ Nummer wegvak

Tabel 8.3 Gezoneerde wegvakken, geluidsbelasting aan de gevel van aanliggende woningen en aantal woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde

wegvak	geluidsbelasting in dB(A)		aantal woningen (> 50 dB(A)) ⁶⁾
	binnenzijde ring	buitenzijde ring	
1) Boslaan, tussen "Bedrijventerrein" en "de Singels"	55	- ⁴⁾	200
2) Boslaan, tussen "Boswijk" en "de Singels"	55 ¹⁾	55 ⁵⁾	245 (130 + 115)
	56 ¹⁾		30
3) Boslaan, tussen "TNO" en "de Singels"	55	- ⁴⁾	105
4) Stationslaan, tussen "Bedrijventerrein" en "de Singels"	55	- ⁴⁾	80
5) Rondweg, tussen de Dwarskade en winkelcentrum in de Bras	55 ²⁾	< 50 ³⁾	95
6) Rondweg, tussen winkelcentrum in de Bras en de Brasserskade	< 50	< 50 ³⁾	0
7) Rondweg, tussen de Brasserskade en "Waterwijk"	53 54	< 50 ³⁾	190 30
8) Verlengde Laan van Hoornwijck tussen A4 en Boslaan	55 (zijde A12)	- ⁴⁾ (zijde A13)	80
9) Verlengde Laan van Hoornwijck tussen Boslaan en centrum van Ypenburg	51 (zijde A12)	59 (zijde A13)	125 (50 + 75)
	52 (zijde A12)	58 (zijde A13)	75 (50 + 25)
10) Laan van Nootdorp	57 (zijde A12)	57 (zijde A13)	400 (190 + 210)
	55 (zijde A12)		6 (woonwagen-standplaatsen)
11) Rondweg, tussen Stationslaan en de Veenweg	< 50	< 50	0

- 1) De progressieve variant in het rapport van Goudappel Coffeng vermeldt aan deze zijde van de weg een geluidsbelasting van 57,7 dB(A) exclusief SMA -0/6. Inclusief SMA -0/6 kon hier dus niet overal aan de 55 dB(A) worden voldaan. Door wijziging van het profiel A2 (minder water) kan hier de geluidsbelasting op de eerste drie bouwlagen beperkt blijven tot 55 dB(A) inclusief SMA -0/6. Op de vierde bouwlaag zal de geluidsbelasting echter nog 56 dB(A) bedragen. Hiertoe zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd door Goudappel Coffeng.
- 2) De progressieve variant in het rapport van Goudappel Coffeng vermeldt aan deze zijde van de weg een geluidsbelasting van 57,0 dB(A) exclusief SMA -0/6. Inclusief SMA -0/6 kon hier dus niet aan de 55 dB(A) worden voldaan. Door wijziging van het profiel L (minder water) kan hier de geluidsbelasting echter toch beperkt blijven tot 55 dB(A) inclusief SMA -0/6. Hiertoe zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd door Goudappel Coffeng.
- 3) Het onderzoek van Goudappel Coffeng geeft aan dat het realiseren van een geluidswal langs deze wegvakken mogelijk is en dat hierdoor de geluidsbelasting kan worden gereduceerd tot 50 dB(A) op de eerste twee bouwlagen bij de voorgestelde walhoogten van 2.00 tot 4.00 m. Deze geluidswallen zullen worden gerealiseerd en binnen de eerste 50.00 m uit de as van de weg zal niet hoger dan twee bouwlagen worden gebouwd.
- 4) Langs deze wegvakken is aan de buitenzijde van de ring geen woonbebouwing, alleen bedrijfsbebouwing geprojecteerd.
- 5) Bij realisatie van een wal met een hoogte van 3.50 m tussen de Boswijk en de Boslaan.
- 6) Bij de berekening van het aantal woningen is de bebouwingslengte langs de rondweg gedeeld door een gemiddelde kavelbreedte van 6.00 m (inclusief inrichtingsvoorzieningen). Hierbij is uitgegaan van een zoveel mogelijk gesloten bebouwingslint en een stapelingspercentage van 15%. Alleen langs de Verlengde Laan van Hoornwijck tussen Boslaan en centrum Ypenburg en de Laan van Nootdorp is uitgegaan van een stapelingspercentage van 100%.

8.4. Spoorweglawaaï

De woningbouwlocatie Ypenburg is voor een deel gelegen binnen de zone van de spoorbaan Den Haag-Utrecht, waarvan de breedte 200 meter bedraagt. De Wet geluidhinder hanteert als uitgangspunt dat binnen de zone van een spoorlijn voor woningen de geluidsbelasting voor nieuwe situaties niet meer dan 60 dB(A) mag bedragen. Aangezien nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidszone van de spoorbaan is hier sprake van nieuwe situaties ten aanzien van spoorweglawaaï. Na het jaar 2000 zal, gelet op de ontwikkeling van stillere treinen, de voorkeursgrenswaarde worden aangescherpt tot 57 dB(A). Gedeputeerde Staten kunnen hogere waarden vaststellen met dien verstande dat deze waarden de uiterste grenswaarde van 73 dB(A) niet te boven gaan.

Het Besluit geluidhinder spoorwegen stelt dat voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden voor het deel van het plangebied dat binnen de zone van een spoorweg ligt. In het akoestisch onderzoek¹⁾ zijn voor het railverkeer berekeningen uitgevoerd in overeenstemming met het "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï" zoals bedoeld in artikel 105 en 106 van Wet geluidhinder. De geluidsbelasting is bepaald met Standaard Rekenmethode I. Voor de berekeningen is uitgegaan van de gegevens zoals die staan vermeld in het Akoestisch Spoorboekje Nationaal, een uitgave van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Bij de prognose van de railverkeersintensiteiten in het jaar 2000 is in de dagperiode rekening gehouden met een verhoging van de intensiteiten met 33%. In de avond- en nachtperiode zal de verhoging van de verkeersintensiteiten voor reizigerstreinen 25% bedragen. De goederentrein-intensiteiten zullen in de toekomst voor alle perioden gehandhaafd blijven op het huidige niveau.

De 60 dB(A)-contour ligt op een waarneemhoogte van 4.50 m op een afstand van 110 meter uit het hart van de spoorbaan. Bij een waarneemhoogte van 10.00 m ligt de 60 dB(A)-contour op 130 meter afstand. Langs de spoorlijn zal een geluidsscherm van 1.00 m hoogte (ten opzichte van de bovenkant van het spoor; +BS) worden opgericht. De 60 dB(A)-contour op 10.00 m waarneemhoogte ligt bij een dergelijk scherm op 65.00 m uit de hart van de spoorlijn¹⁾. Binnen 65.00 m uit het hart van de spoorlijn zijn geen nieuwe woningen geprojecteerd zodat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde ten aanzien van het spoorweglawaaï.

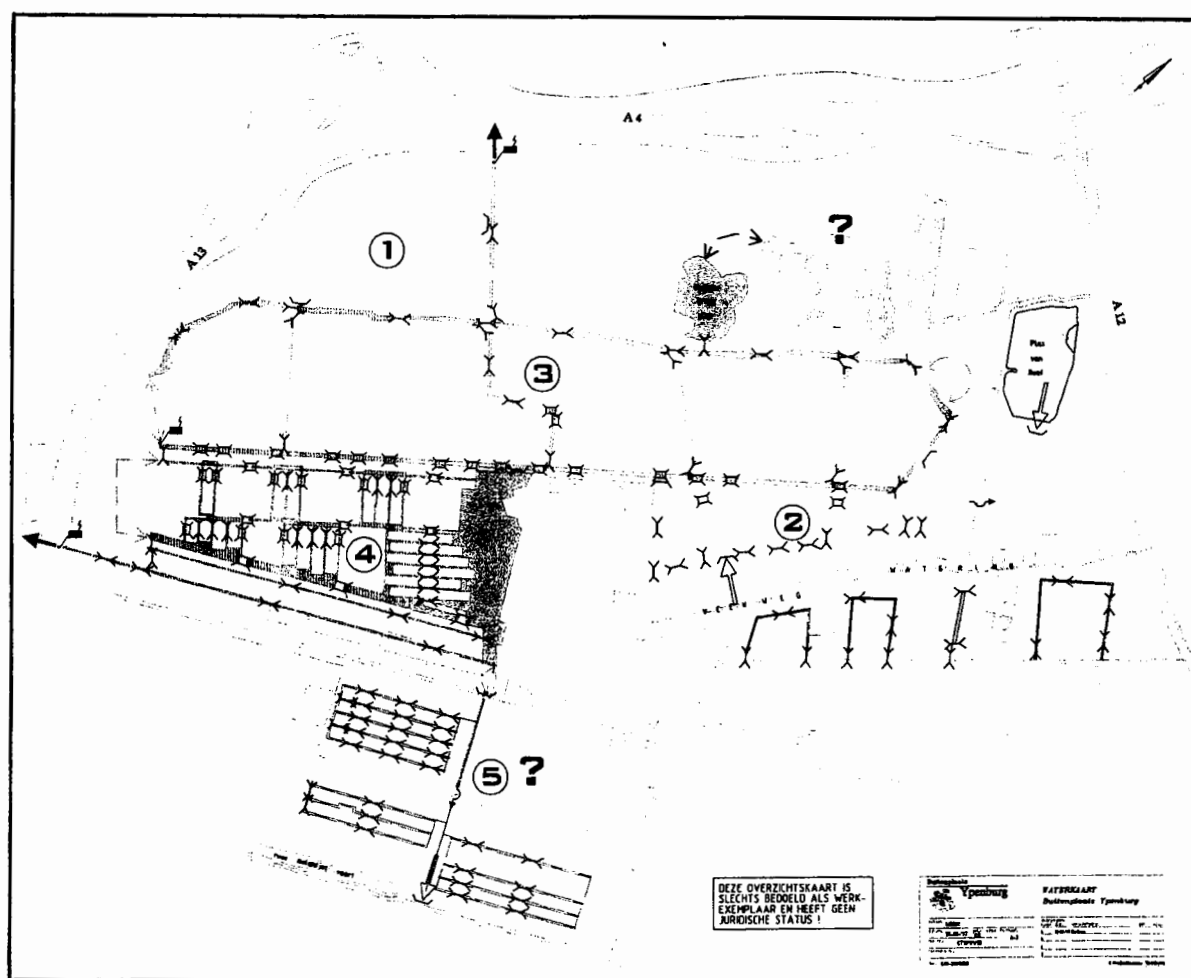
De geprojecteerde tramverbinding door Ypenburg is evenals het huidige HTM-netwerk niet gezoneerd. Akoestische toetsing aan tramlawaaï is dan ook niet noodzakelijk.

8.5. Waterhuishouding

De omvang van de locatie en het gegeven dat de ondergrond en de maaiveldhoogte in het gebied sterk verschillen, hebben ertoe geleid dat een gedifferentieerde behandeling van de toekomstige waterhuishouding wordt voorgesteld. Volgens het voorkeursalternatief worden binnen het stedelijk watersysteem zes peilgebieden ontwikkeld. Er wordt vooralsnog een scheiding tussen de stedelijke en de landelijke waterhuishouding gehandhaafd. De ontworpen waterkarakteristiek wordt weergegeven in figuur 8.5.

1) Zie akoestisch onderzoek bouwlocatie Ypenburg door samenwerkende adviesbureaus Van Dorsser en RBOI, mei 1994.

Figuur 8.5 WATERKAART

**WATERBYSTEEEM YPENBURG**

- | | | |
|---|--|---|
| ① | max peil = -2.90
WINTERPEIL = -3.00
min peil = -3.15 | waterpomp Fokker (an omgeving) |
| ② | max peil = -3.86
WINTERPEIL = -4.01
min peil = -4.16 | waterpomp Vanen Noord, West en Stationsomgeving |
| ③ | max peil = -4.05
WINTERPEIL = -4.20
min peil = -4.35 | waterpomp Singels |
| ④ | max peil = -4.55
WINTERPEIL = -4.60
min peil = -4.75 | waterpomp Waterwijk |
| ⑤ | max peil = -4.75
WINTERPEIL = -4.85
min peil = -5.00 | waterpomp De Bras |
- bestaand oppervlaktewater, passief gekoppeld aan het watersysteem van Ypenburg
- ↔ watergangen DE BRAS, de structuur nader te ontwerpen
- ⋈ geprojecteerde watergang, nader te ontwerpen
- ⋈ nader uit te werken

OVERIGE WATERBANGEN (DIVERSE WATERPEILEN)

- bestaande watergangen
- te graven watergangen Venen Zuid-Oost

KUNSTWERKEN

- ⋈ BRUG
- ⋈ OUKER
- ⋈ SIFON
- ⋈ ELECTRISCH GEHAAL
- ➔ BELAAT
- ➔ UITLAAT
- ⋈ STUW

Binnen het plangebied is voldoende water aanwezig zijn om een goede waterkwaliteit te kunnen bereiken. Een relatie met het buitengebied kan een meerwaarde voor Ypenburg opleveren. Om de kwaliteitsdoelen van het watersysteem nog verder te vergroten (klasse IIIa) wordt een koppelingsmogelijkheid met de Groen Blauwe Slinger open gehouden.

Voor alle deelgebieden wordt voorgesteld een circulatiesysteem aan te leggen ten behoeve van de waterkwaliteit. Daarnaast wordt zoveel mogelijk water in het gebied vastgehouden, zodat zo min mogelijk nutriëntrijk water hoeft te worden ingelaten. Hierbij is een flexibel peilbeheer noodzakelijk waarbij in het vroege voorjaar het peil wordt opgezet, en het peil in de zomer mag uitzakken. De ontworpen waterlopen in het deelgebied Venen-zuidoost zullen in het watersysteem van de polder van Nootdorp worden geïntegreerd.

Voor het hoger gelegen gebied Boswijk wordt voorgesteld om het peil eventueel in geringe mate en geleidelijk te verhogen. Daarnaast wordt in dit hoger gelegen gebied een infiltratiesysteem (IT-systeem) aangelegd waarbij het regenwater van verharde oppervlakken direct in de bodem kan infiltreren.

Van Boswijk naar De Bras zal er op deze manier een verloop van hoog/droog naar laag/nat in het plangebied ontstaan. Ook de methode van bouwrijp maken en/of de drooglegging zal per gekozen deelstelsel voor de waterhuishouding verschillen.

De uitwerking van de oevers, de beplanting en de overige groene inrichting kan hierdoor ook per deelgebied verschillen. In de wijken van het plangebied zal zoveel mogelijk open verhardingsmateriaal worden toegepast.

Het verhard oppervlak wordt zoveel mogelijk beperkt, waarbij ook differentiatie zal worden nagestreefd (van circa 43% tot 62% verharding in woongebieden).

De neerslag op daken en rustige wijkwegen (circa 70% van het verhard oppervlak) zal of via een IT-systeem of direct naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Het overige meer verontreinigde verharde oppervlak wordt aangesloten op een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel.

De minimale ontwateringsdiepte voor het plangebied bedraagt 70 cm ter plaatse van wijkwegen en 20 cm ten opzichte van de bodem van kruipruimten van woningen. Bij kruipruimtelos bouwen moet de ontwateringsdiepte minimaal 50 cm ten opzichte van de bovenkant van de vloer bedragen. De ontwateringsdiepte in groen en tuinen moet minimaal 50 cm bedragen. Deze waarde mag maximaal 1 à 2 keer per jaar gedurende enkele dagen per jaar worden onderschreden.

Omdat het gebied gefaseerd zal worden ontwikkeld, is in het bestemmingsplan uitgegaan van de huidige situatie. In het bestemmingsplan zullen vooralsnog de huidige hoofdwatgangen worden vastgelegd.

Tevens zal de waterkerende functie van kaden worden bestemd. De waterhuishouding zal verder worden uitgewerkt in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en de provincie Zuid-Holland.

Binnen het plangebied zal in de strook tussen deelplan 11 en deelplan 12 een slibdepot worden gerealiseerd met een oppervlakte van circa 1 à 2 hectare. Het slib dat bij periodiek onderhoud van de (hoofd)watergangen vrijkomt zal hier worden gedeponneerd.

8.6. Bodemkwaliteit

Algemeen

Uitgangspunt van beleid is dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd. Bij de vaststelling van bestemmingsplannen dient inzicht te bestaan in de bodemkwaliteit en dienen eventuele consequenties ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het plan (kosten van sanering) duidelijk te zijn.

In dit verband zijn twee aspecten van belang:

1. De locatie Ypenburg is een VINEX-locatie. In het kader van VINEX is het gebruikelijk dat – op basis van een globaal onderzoek – een inschatting wordt gemaakt van de eventuele kosten van bodemsanering. Ook hier heeft deze inschatting plaatsgevonden en is deze verwerkt in de exploitatieopzet. Alleen indien bij nader onderzoek blijkt dat er sprake is van ernstiger verontreiniging dan in eerste instantie werd verondersteld, kunnen er mogelijkerwijs consequenties zijn voor de exploitatie van het bestemmingsplan. Gezien de omvang van het woongebied en de marges die er bij ontwikkeling zijn ten aanzien van bijvoorbeeld de woningdichtheid, de grenzen van bebouwing en dergelijke, hoeft niet te worden gevreesd voor grote financiële consequenties.
2. De grond van het voormalige vliegveld dient door het Ministerie van Defensie zonder (milieutechnische) belemmeringen voor de beoogde nieuwe functies te worden opgeleverd. Voor de uitvoerbaarheid van het plan is de bodemkwaliteit van dit deel van het plangebied daarom niet van belang.

Historisch onderzoek

Historisch onderzoek heeft opgeleverd dat vooral ter plaatse van de glastuinbouwbedrijven mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. Ook bij een aantal bedrijven is dit risico aanwezig. Daarnaast zijn enkele stortactiviteiten op (vooral) agrarische gronden geconstateerd en is er één stortplaats gelokaliseerd. Ook ter plaatse van de voormalige vliegbasis kunnen verontreinigingen verwacht worden.

Het gebied "De Bras" is in dit onderzoek niet betrokken. Mogelijke verontreiniging kan worden verwacht bij enkele glastuinbouwbedrijven en een loonbedrijf. Er worden in deze omgeving relatief vaak (lichte) verontreinigingen als gevolg van uitstrooien van koolas aangetroffen. Het betreft geen grote oppervlakten.

Nader onderzoek

Nader onderzoek kan pas plaatsvinden in het kader van de feitelijke verwerving van de gronden. Voor een aantal locaties heeft dit aanvullend onderzoek reeds plaatsgevonden.

De eerste resultaten van deze onderzoeken wijzen erop dat de verontreinigingen in sommige gevallen meevallen; de grond kan in het kader van het bouwrijp maken worden verwijderd. Daarnaast zijn echter ook verontreinigingen geconstateerd waarvoor sanering naar verwachting noodzakelijk is. Enkele verdachte locaties blijken tenslotte geen verontreinigingen te bevatten.

Sanering

Voorzover noodzakelijk zal – in het kader van het bouwrijp maken – saneringsonderzoek plaatsvinden, waarin de mogelijkheden voor sanering worden onderzocht. De saneringsplannen zullen worden opgesteld conform het provinciaal beleid terzake en zullen voldoen aan de relevante milieuwet- en regelgeving.

9.1. Planvorm

Omdat de inrichting van het plangebied nog niet tot in detail is uitgewerkt, heeft het onderhavige bestemmingsplan een overwegend globaal karakter gekregen. Gekozen is voor een plan dat deels nog nader uitgewerkt dient te worden ingevolge artikel 11 WRO. Een groot deel heeft echter een globale eindbestemming gekregen. Bij het bepalen van de grenzen tussen uit te werken bestemmingen en globale eindbestemmingen heeft de ligging van de gronden een rol gespeeld. Op de gronden die het verst van bestaande bebouwing liggen, kan volstaan worden met een globale eindbestemming. Bij gronden die dicht bij bestaande linten liggen, (bijvoorbeeld rondom Nootdorp) en bij gronden die nog verworven dienen te worden, is gekozen voor een uit te werken bestemming. Door het verbod om te bouwen voordat een uitwerkingsplan is vastgesteld, ontstaat de mogelijkheid in een later stadium gedetailleerder op de inrichting in te gaan. Door thans alleen een aantal belangrijke randvoorwaarden vast te leggen in de globale eindbestemmingen en uitwerkingsregels, blijft de flexibiliteit van het plan behouden. Daardoor is het mogelijk in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Zowel voor het toekomstige woongebied als voor de toekomstige bedrijventerreinen is gewerkt met globale eindbestemmingen én uit te werken bestemmingen. Voor de bestaande woningen, bedrijven en voorzieningen is een meer gedetailleerde regeling opgenomen.

Het te ontwikkelen woon- en werkgebied Ypenburg ligt op het grondgebied van drie gemeenten. Voor de overzichtelijkheid is ervoor gekozen één bestemmingsplan op te stellen voor het gehele gebied. Omdat het formeel echter niet mogelijk is dat een gemeente voorschriften en (delen van) een plankaart vaststelt die gelegen zijn buiten de gemeentegrens, is in de voorschriften in de kantlijn met letters aangegeven welke bepalingen voor de verschillende gemeenten van toepassing zijn (N= Nootdorp, P= Pijnacker en R= Rijswijk). Waar geen letter in de marge is aangegeven, is de corresponderende bepaling voor elk van de drie gemeenten van toepassing. Van de plankaart zijn drie versies gemaakt waarbij het deel dat voor de desbetreffende gemeente niet van toepassing is, in een donkere kleur is afgedrukt.

9.2. Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf zijn de belangrijkste regelingen die het plan bevat, nader toegelicht. De planvoorschriften vallen in drie hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk I bevat de algemene, voor het gehele plangebied geldende bepalingen, hoofdstuk II regelt de bestemmingen en hoofdstuk III bevat de overgangs- en slotbepalingen.

Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de voorschriften worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Het onderhavige artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Artikel 3 Percentages en dubbeltelbepaling

Een op de kaart ingeschreven percentage geeft in combinatie met dit artikel aan welk deel van de gronden bebouwd mag worden. Tevens is om misbruik van de bouwvoorschriften te voorkomen, in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Artikel 4 Hoogte-aanduidingen

Dit voorschrift geeft regels ter bepaling van de maximaal toelaatbare hoogte van gebouwen. Voor de regeling van de maximaal toelaatbare hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is een verwijzing naar hoofdstuk II opgenomen.

Op de gronden waarboven een straalpad is gelegen, mag de hoogte van bouwwerken geen belemmering vormen voor dit straalpad. Derhalve is hier een aanvullende hoogteregeling opgenomen.

Artikel 5 Algemene vrijstellingsbevoegdheid

In dit artikel wordt aangegeven in hoeverre en in welke gevallen vrijstelling kan worden verleend in geval van geringe afwijkingen van de bouwvoorschriften.

Artikel 6 Algemene procedurevoorschriften

Op 1 januari 1994 zijn de eerste en tweede tranche van de Algemene wet bestuursrecht in werking getreden. De Wet op de Ruimtelijke Ordening is in het kader van de bijbehorende aanpassingswetgeving dientengevolge gewijzigd. Invoering van de Awb betekent voor het bestemmingsplan vooral een aanpassing van de procedures met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van besluiten. Zo dienen als gevolg van de invoering van de Algemene wet bestuursrecht bij de voorbereiding van besluiten en in het bijzonder beschikkingen, bepaalde procedurevoorschriften in acht te worden genomen. De belangen en rechtsbescherming van de burgers zijn hierdoor beter gewaarborgd. Ook op basis van de voorschriften van het bestemmingsplan worden besluiten of beschikkingen genomen. Een voorbeeld hiervan zijn wijzigingen of uitwerkingen op basis van artikel 11 WRO.

Ten einde rechtsbescherming te waarborgen is in onderhavig artikel bepaald dat bij wijzigingen en uitwerkingen op basis van artikel 11 WRO de openbare voorbereidingsprocedure van Afdeling 3.4 van de Awb van toepassing is.

Vrijstellingen betreffen meestal beschikkingen in de zin van de Awb. Hierop is automatisch afdeling 4.1.2 van toepassing. Dit hoeft niet te worden vermeld in de voorschriften, in tegenstelling tot het van toepassing verklaren van afdeling 3.4 bij wijziging of uitwerking.

Artikel 7 Karakteristieke of cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

De bestaande, cultuurhistorisch waardevolle gebouwen in het plangebied die als zodanig op de kaart zijn aangeduid en geen officiële status van monument hebben, zijn beschermd zodat deze gebouwen niet zonder meer mogen worden uitgebreid of uitwendig worden vernieuwd of veranderd. Dit mag alleen indien burgemeester en wethouders hiervoor vrijstelling verlenen. Het bouwplan dient daarbij te strekken tot behoud of herstel van het uitwendige karakter van het gebouw.

Artikel 8 Monumenten

Officiële monumenten zijn te allen tijde beschermd door de Monumentenwet. Een extra regeling zoals in artikel 7 is dan ook niet noodzakelijk. Voor de volledigheid is in het onderhavige artikel verwezen naar de Monumentenwet.

Artikel 9 Bestaande afstanden en andere maten

Het onderhavige artikel geeft aan dat afstanden die minder dan wel meer bedragen dan in hoofdstuk II is vermeld, als minimaal dan wel maximaal toelaatbaar mogen worden aangehouden. Ook voor bestaande hoogten, oppervlakten en/of inhoud geldt dat deze als minimaal c.q. maximaal toelaatbaar mogen worden aangehouden. Dit om te voorkomen dat bestaande bouwwerken die afwijken van de standaardregeling onder het overgangsrecht komen te vallen.

Artikel 10 Wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO

Een deel van een leiding in de gemeente Nootdorp wordt mogelijk verlegd (aardgasleiding 12 inch). Hiertoe is in het onderhavige artikel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Bij gewijzigde vaststelling is het onderhavige artikel uitgebreid met vier nieuwe wijzigingsbevoegdheden.

In Nootdorp en Rijswijk mogen binnen een afstand van 200 meter tot de A4, de A12 en de A13 windturbines worden gebouwd, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De hoogte van de windturbines mag ten hoogste 80.00 m bedragen en er mag geen onevenredige hinder ontstaan voor woningen en andere gevoelige functies in de omgeving van de windturbines.

Naar aanleiding van een verschuiving van een waterkering nabij Gooland in Nootdorp is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen om waterkeringen te kunnen verplaatsen.

Mogelijk zal de functie van het Jozefhuis in Nootdorp in de toekomst veranderen. Daartoe is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De betreffende bestemmingen mogen worden gewijzigd in de bestemmingen Woondoeleinden, Maatschappelijke doeleinden, Horecadoeleinden en Verkeersdoeleinden. De monumentale waarde van het Jozefhuis dient in acht te worden genomen en waar mogelijk te worden gehandhaafd.

Op het perceel Middelweg 12 is een wijzigingsbevoegdheid gelegd. Het is de bedoeling de betreffende bedrijfsgronden in de toekomst te benutten voor woningbouw. Er zal echter worden onderzocht of handhaving van de bedrijven mogelijk is. Dit is mogelijk als is aangetoond dat de bedrijven uit stedenbouwkundig, landschappelijk en milieuhygiënisch opzicht inpasbaar zijn, zulks met het oog op het beoogde nieuwe aangrenzende woongebied. Als dat het geval is, zal de bestemming Uit te werken gebied voor woondoeleinden worden gewijzigd ten behoeve van de bestaande bedrijven.

In de bestemming Uit te werken gebied voor woondoeleinden is bepaald dat uitwerking van deze bestemming pas mag plaatsvinden als een beslissing is genomen over het al dan niet toepassen van de wijzigingsbevoegdheid.

Artikel 11 Beschrijving in hoofdlijnen

De beschrijving in hoofdlijnen heeft uitsluitend betrekking op het te ontwikkelen deel van het plangebied en is derhalve uitsluitend gekoppeld aan de globale eindbestemmingen, de uit te werken bestemmingen en de bestemmingen Defensiedoeleinden, Water en Infrastructuurelementen.

In de beschrijving in hoofdlijnen is een aantal, meer kwalitatieve uitgangspunten van het te ontwikkelen woongebied en de bedrijventerrein-

nen geformuleerd dat niet direct in de voorschriften van de globale eindbestemmingen of de uitwerkingsregels van de uit te werken bestemmingen opgenomen kan worden. Het gaat daarbij vooral om de daadwerkelijke uitvoering en concrete ruimtelijke invulling van het plangebied (na uitwerking van de bestemmingen). De beschrijving in hoofdlijnen vormt daarnaast een onderdeel van het toetsingskader voor de toelaatbare gebruiks- en bouw mogelijkheden.

Behalve kwalitatieve bepalingen is in de beschrijving ook een aantal kwantitatieve regels opgenomen. De reden om deze niet in de bouwvoorschriften van de betreffende bestemming op te nemen, is dat deze bepalingen betrekking hebben op meer dan één bestemming. Zo is in het woongebied moeilijk onderscheid te maken tussen het aantal woningen dat op de gronden met een globale woonbestemming gerealiseerd dient te worden en het aantal woningen dat binnen de uit te werken bestemming gebouwd moet worden. In de beschrijving in hoofdlijnen is voor het hele woongebied per gemeente één minimaal te realiseren aantal woningen opgenomen. Daarnaast is een bepaling opgenomen waarin het minimaal aantal te realiseren standplaatsen voor woonwagens is opgenomen.

Bestemmingen en gebruik

Artikel 12 Woongebied

De bestemming Woongebied is een globale, niet uit te werken bestemming. Deze bestemming is op een groot deel van het woongebied van toepassing. Behalve voor het wonen zijn de betreffende gronden ook bestemd voor centrumvoorzieningen (zoals detailhandelsbedrijven, horecabedrijven, maatschappelijke voorzieningen), recreatieve voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, wegen, fiets- en voetpaden, waterlopen en waterpartijen, parkeerplaatsen, groen- en speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen.

Omdat het een globale eindbestemming betreft, is niet vastgelegd op kaart of in de voorschriften waar welke voorzieningen of woningen gerealiseerd dienen te worden. Het plan is zodanig flexibel dat verschillende inrichtingen van het gebied mogelijk zijn. Van de belangrijke ontsluitingswegen voor autoverkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer en de groenzone is het wel gewenst de ligging waar deze ongeveer gerealiseerd dienen te worden aan te geven. Deze infrastructurele elementen komen echter ook buiten de gronden met de bestemming Woongebied voor, zodat deze in een apart artikel Infrastructurele elementen zijn opgenomen.

In de bouwvoorschriften is de maximale oppervlakte opgenomen van detailhandelsbedrijven in het hoofdwinkelcentrum in Rijswijk.

Verder zijn oppervlaktematen, hoogteregelingen en andere uitgangspunten voor de toelaatbare bebouwing en voorzieningen opgenomen.

Ten opzichte van de aardgasleidingen dienen minimale afstanden in acht te worden genomen.

In hoofdgebouwen en uitbouwen is het uitoefenen van een aan-huisgebonden beroep en zijn kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten mogelijk, mits de woonfunctie blijft prevaleren en geen hinder optreedt voor de woonomgeving. Onder kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten kan bijvoorbeeld worden verstaan een kap- en schoonheidssalon of een pedicure. Verkoop is bij kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten in beperkte mate toelaatbaar, met dien verstande dat de verkoop ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit. Dit betekent ook dat in deze gevallen geen etalages en dergelijke mogen worden gebouwd. De kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten zijn uitsluitend via een vrijstellingsprocedure mogelijk.

In het onderhavige bestemmingsplan is een Staat van Horeca-activiteiten opgenomen. Een toelichting op deze Staat is opgenomen als bijla-

ge 5. De toelaatbaarheid van horecabedrijven is afgestemd op de omgeving. In de centra in de woongebieden is zowel lichtere als middel-zware horeca toelaatbaar. In deze centra zijn derhalve horecabedrijven vallende in de categorieën I en II toelaatbaar gesteld.

Bij gewijzigde vaststelling is bepaald dat binnen een afstand van 600 m tot de aanduiding "munitieopslag" in de bestemming Defensiedoeleinden beperkingen worden gesteld aan de bouw van gebouwen met vlies- en gordijngewelconstructies en aan gebouwen met grote glasoppervlakten waarin als regel meer dan 50 personen aanwezig zijn. Deze kunnen uitsluitend worden gebouwd met behulp van een vrijstellingsbevoegdheid als het Ministerie van Defensie heeft medegedeeld dat uit een oogpunt van veiligheid hiervoor geen belemmeringen bestaan.

Artikel 13 Uit te werken gebied voor woondoeleinden

Evenals de bestemming Woongebied is de bestemming Uit te werken gebied voor woondoeleinden een globale bestemming. Ook de gronden met deze bestemming zijn bestemd voor het wonen, centrumvoorzieningen (zoals detailhandels- en horecabedrijven), maatschappelijke voorzieningen, recreatieve voorzieningen en wegen, fiets- en voetpaden, waterlopen en waterpartijen, parkeerplaatsen, groen- en speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen en in Pijnacker voor volkstuinten. Deze bestemming dient nog verder uitgewerkt te worden zodat voor de betreffende gronden uiteindelijk meer gedetailleerde bestemmingen zullen gelden.

In de onderhavige bestemming zijn niet meer uitwerkingsregels opgenomen dan de bepalingen in de globale eindbestemming Woongebied. Ook hier is de oppervlakte van detailhandelsbedrijven aan een maximum gebonden. Daarnaast is de bouwhoogte van gebouwen geregeld. Woonwagendplaatsen dienen te worden gerealiseerd binnen 200 meter van de aanduidingen op de kaart. Verder is een parkeernorm opgenomen voor parkeerplaatsen bij woningen en woonwagens. Tevens is een regeling voor aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten als uitwerkingsregel opgenomen. Ten opzichte van de aardgasleidingen dienen minimale afstanden in acht te worden genomen.

Omdat in het Pijnackerse plandeel de ligging van de grotere groengebieden nog niet exact is bepaald, is in het bestemmingsplan van Pijnacker bepaald dat er een uitwisseling mag plaatsvinden tussen woongebied (UW) en gebied voor groenvoorzieningen en recreatie (GR), mits de verdeling van de oppervlakte van beide bestemmingen niet wijzigt.

Artikel 14 Gebied voor bedrijfsdoeleinden

Een groot deel van de toekomstige bedrijventerreinen heeft de bestemming Gebied voor bedrijfsdoeleinden gekregen. Op deze gronden zijn bedrijven toegestaan voorzover vallend in de categorieën 1 t/m 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Door middel van subbestemmingen is aangegeven welke categorieën bedrijven waar toelaatbaar zijn. Inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers) zijn niet toegestaan. Omdat de bedrijventerreinen met de bestemming Gebied voor bedrijfsdoeleinden zogenoemde C-locaties zijn in het kader van het mobiliteitsbeleid, zijn zelfstandige kantoren niet toegestaan. Kantoren als onderdeel van bedrijven zijn slechts toegestaan tot een maximum van 50% van het bedrijfsvloeroppervlak per bedrijf, tot een maximum van 2.000 m².¹⁾

- 1) Van deze bepalingen kan conform het provinciale beleid vrijstelling worden verleend.

Per perceel mag 60% van de gronden worden bebouwd.

Nieuwe bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. Bestaande bedrijfswoningen zijn echter als zodanig bestemd.

Uit een oogpunt van goede ruimtelijke inrichting dient de afstand van gebouwen tot de rijkswegen ten minste 50.00 m te bedragen.

Door middel van een vrijstellingsbevoegdheid is het mogelijk ook bedrijven toe te laten die voorkomen in een hogere categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten dan algemeen toelaatbaar is, dan wel bedrijven die niet voorkomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten maar die naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot de toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Met behulp van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen.

Daarnaast is het, met behulp van een vrijstellingsbevoegdheid, mogelijk detailhandelsbedrijven in volumineuze goederen toe te laten.

Artikel 15 Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden

Op de gronden met de bestemming Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden gelden in grote lijnen dezelfde bepalingen als voor de gronden met de bestemming Gebied voor bedrijfsdoeleinden. Na uitwerking zijn hier echter alleen bedrijven in de categorieën 1 en 2, 1 t/m 3.1 en 1 t/m 3.2 toelaatbaar. Twee bestaande bedrijven nabij de A13 vallen in een hogere categorie dan algemeen toelaatbaar wordt geacht op deze gronden. Door aan deze bedrijven een specifieke aanduiding te geven, is bereikt dat op deze gronden, behalve bedrijven die vallen in de algemeen toelaatbare categorieën, ook het bestaande bedrijf als zodanig is toegestaan. De oppervlakte van de bouwmarkt mag ten hoogste 1.800 m² bedragen. Naast bedrijven zijn ook centrumvoorzieningen (detailhandels- en horecabedrijven en maatschappelijke voorzieningen) toelaatbaar nabij het te realiseren NS-station alsmede wegen, voet- en fietspaden, waterlopen en waterpartijen, parkeergelegenheden, geluidwerende voorzieningen, groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen.

In eerste instantie zijn zelfstandige kantoren niet toelaatbaar omdat er sprake is van C-locaties. Zodra er zekerheid is over de realisering van het NS-station aan de spoorlijn Den Haag-Utrecht nabij Ypenburg, zal het bedrijventerrein bij het station wijzigen in een B-locatie. In dit gebied zijn dan wel zelfstandige kantoren toelaatbaar. In de voorschriften is bepaald dat zelfstandige kantoren slechts toelaatbaar zijn als voldaan wordt aan een aantal eisen. Belangrijke voorwaarde is dat er zekerheid dient te bestaan over de realisering van het NS-station.

Het is gewenst in het bedrijfengebied langs de A12 goede ontsluitingsmogelijkheden voor het langzaam verkeer richting het NS-station te realiseren. In verband met de sociale veiligheid is het echter ongewenst deze verbindingen in een gebied aan te leggen dat uitsluitend wordt benut voor bedrijven en/of kantoren. Daarom is langs de belangrijkste ontsluitingsroute de bouw van woningen mogelijk gemaakt. Deze route is met de aanduiding "verbindingszone" op de kaart aangegeven. Het is de bedoeling langs deze route aan weerszijden woningen te realiseren waarbij de voorgevel naar de langzaamverkeersroute wordt gericht.

In principe gelden voor de onderhavige uit te werken bestemming dezelfde vrijstellings- en wijzigingsbepalingen als voor de bestemming Gebied voor bedrijfsdoeleinden. Deze bepalingen zijn echter, conform de vrijstellingsbepaling in de bestemming Uit te werken gebied voor woondoeleinden, als uitwerkingsregel geformuleerd.

Langs de A13 komt voor een deel geen geluidsscherm als afscherming

van wegverkeerslawaaï voor woningen in Ypenburg. De bedrijven die langs de A13 gesitueerd zullen worden, dienen een afschermende werking te hebben voor achterliggende woningen. Indien hier bedrijven gebouwd worden, dient evenwijdig aan de A13 een strook bebouwing te worden gerealiseerd met een breedte van minimaal 15.00 m, waarbij ten minste 80% van de lengte van deze strook is bebouwd. De bouwhoogte van gebouwen in deze strook bedraagt minimaal 10.00 m. Geluidwerende voorzieningen zoals wallen en schermen mogen 15.00 m hoog worden.

Artikel 16 Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden en voorzieningen

Deze bestemming is toegekend aan het noordoostelijk deel van het betrokken grondgebied van Nootdorp. Het betreft hier de zogenaamde GAVI-kavel en aanliggende gronden. De bestemming dient door het college van burgemeester en wethouders ingevolge artikel 11 WRO te worden uitgewerkt. In de uitwerkingsregels is bepaald dat bedrijven in de categorieën 1 t/m 3.1 en 1 t/m 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan. De regeling komt in hoofdlijnen overeen met die van artikel 15, zij het dat bovenregionale voorzieningen, waaronder begrepen een congrescentrum, sportvoorzieningen, een ijsbaan en een themapark toelaatbaar zijn, indien voldoende zekerheid bestaat over de realisering van een NS-station langs de spoorlijn Den Haag-Utrecht ter hoogte van Ypenburg.

Bij gewijzigde vaststelling is in het onderhavige voorschrift een vergelijkbare bepaling opgenomen als in de bestemming Woongebied, met betrekking tot de bouw van gebouwen binnen 600 meter van de aanduiding "munitieopslagplaats" op gronden met de bestemming Defensiedoeleinden.

Artikel 17 Uit te werken gebied voor woondoeleinden en bedrijfsdoeleinden

Voor de gronden die direct ten noorden van de Communicatieweg zijn gelegen, is een "dubbele" uit te werken bestemming opgenomen. Er is sprake van uitwerking in zowel een woongebied als een bedrijvengebied. Omdat het de bedoeling is dat er een gemengd gebied ontstaat, ligt een scheiding in de vorm van twee uit te werken bestemmingen niet voor de hand. Op deze gronden is tevens één horecabedrijf toegestaan t/m categorie III van de Staat van Horeca-activiteiten.

De uitwerkingsregels conformeren zich in grote lijnen aan de uitwerkingsregels van de bestemmingen Uit te werken gebied voor woondoeleinden en Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden.

De bouwhoogte van hoofdgebouwen, geen woningen zijnde, mag ten hoogste 8.00 m bedragen. De goothoogte van woningen mag ten hoogste 6.00 m bedragen. Om te voorkomen dat de bedrijvigheid in het gebied gaat overheersen, mag ten hoogste 25% van de oppervlakte van de gronden worden benut voor bedrijven. Bedrijven zijn uitsluitend toelaatbaar voorzover ze vallen in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De oppervlakte van een bedrijfsperceel mag ten hoogste 2.500 m² bedragen. Het bebouwingspercentage per perceel mag ten hoogste 50% bedragen.

Met behulp van een vrijstellingsbevoegdheid is het mogelijk detailhandelsbedrijven in volumineuze goederen toe te laten.

Artikel 18 Defensiedoeleinden

Het complex dat door TNO wordt gebruikt, is bestemd voor Defensiedoeleinden. Op de betreffende gronden bevinden zich onderzoeksruimten ten behoeve van defensie zodat een bestemming Defensiedoeleinden toepasselijk is. Een deel van de gronden met de aandui-

ding (m) mag worden gebruikt voor munitie-opslagruimtes en laboratoria. Als gevolg van de aanwezigheid van munitie en laboratoria gelden rondom de munitie-opslagruimtes en de laboratoria zogenaamde "plof-zones". Binnen een afstand van 300 meter mag geen woonbebouwing worden opgericht. Deze zone valt echter binnen het TNO-complex zodat een bouwverbod niet noodzakelijk is. In de beschrijving in hoofdlijnen is bepaald dat binnen een afstand van 600 meter van de munitie-opslagruimten en de laboratoria beperkingen gelden voor de bouw van gebouwen met vlies- en gordijngewelconstructies of grote glasoppervlakken. In de bestemmingen Woongebieden en uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden en voorzieningen is bij gewijzigde vaststelling een aanvullende bepaling opgenomen.

De gezamenlijke oppervlakte van gebouwen en overkappingen op de gronden met de bestemming Defensiedoeleinden mag ten hoogste 6.000 m² bedragen. Onder gebouwen worden ook aangeteerpte gebouwen verstaan.

Artikel 19 Gebied voor groenvoorzieningen en recreatie

De groenzones, onder meer gesitueerd tussen de rijkswegen en het te ontwikkelen woongebied, zijn bestemd voor Gebied voor groenvoorzieningen en recreatie. Een deel van dit gebied zal worden ingericht als een parkzone. Daarnaast kunnen hier ook recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd, zoals sportvelden en sporthallen. Ook waterlopen en waterpartijen en fiets- en voetpaden zijn toelaatbaar. Ter wering van het geluid dat afkomstig is van de rijkswegen mogen geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd tot een hoogte van 12.00 m. De hoogte van gebouwen op de gronden met de bestemming Gebied voor groenvoorzieningen en recreatie en het bebouwingspercentage van deze gronden is aan een maximum gebonden. Op de gronden langs de A4 mag in Nootdorp een begraafplaats worden gerealiseerd. Omdat in het Pijnackerse plandeel de ligging van de grotere groengebieden nog niet exact is bepaald, is in het bestemmingsplan van Pijnacker bepaald dat er een uitwisseling mag plaatsvinden tussen woongebied (UW) en gebied voor groenvoorzieningen en recreatie (GR), mits de verdeling van de oppervlakte van beide bestemmingen niet wijzigt.

Artikel 20 Woondoeleinden

De bestaande woningen in het plangebied die niet direct bij de nieuwe ontwikkelingen zullen worden betrokken (hoofdzakelijk de bebouwingslinten), hebben de bestemming Woondoeleinden gekregen. Onder deze bestemming vallen zowel de woningen zelf als ook de bijbehorende erven. Om te voorkomen dat op de gronden direct langs de ontsluitingswegen bebouwing gerealiseerd wordt, is bepaald dat de afstand van gebouwen tot deze wegen dan wel tot de waterloop die langs de weg gesitueerd is, ten minste 5.00 m dient te bedragen. Het aantal woningen mag niet vergroot worden. Daartoe is op de kaart op iedere woning een stip ingetekend.

De maximale oppervlakte van de hoofdgebouwen is vastgelegd door middel van een percentage. Om te voorkomen dat door dit percentage de grootte van het hoofdgebouw op kleine percelen beperkt wordt, is tevens bepaald dat de oppervlakte van hoofdgebouwen, ongeacht het percentage, altijd minimaal 60 m² mag bedragen. Ten aanzien van de aan- en uitbouwen en bijgebouwen is een maximaal toelaatbaar oppervlak opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen kleine en grote percelen. Tussen de woningen dient een zekere afstand bewaard te worden.

Evenals op gronden met de bestemming Woongebied is in hoofdgebouwen en uitbouwen het uitoefenen van een aan-huis-gebonden be-

roep en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten mogelijk, mits de woonfunctie blijft prevaleren en geen hinder optreedt voor de woonomgeving.

Met behulp van een wijzigingsbevoegdheid mag de bestemming Woondoeleinden bij een boerderij aan de Brasserskade worden gewijzigd in de bestemming Horecadoeleinden ten behoeve van een rustig, weinig verkeer aantrekkend horecabedrijf (categorie Ia en Ib van de Staat van Horeca-activiteiten).

Artikel 21 Horeca- en maatschappelijke doeleinden

Deze bestemming is toegekend aan de voormalige wachtruimte van het vliegveld Ypenburg. Dit gebouw mag worden gebruikt ten behoeve van een horecabedrijf, voorzover vallend in de categorieën I en II van de Staat van Horeca-activiteiten. Dit betekent dat alleen lichte en middelzware horeca toelaatbaar is. Daarnaast zijn ook maatschappelijke voorzieningen toelaatbaar.

Artikel 22 Maatschappelijke doeleinden

Bestaande maatschappelijke voorzieningen, zoals kerken en nutsvoorzieningen, hebben een bestemming Maatschappelijke doeleinden gekregen. De nutsvoorzieningen zijn met een subbestemming aangeduid. Evenals bij de bestemming Woondoeleinden geldt, om te voorkomen dat op de gronden direct langs de ontsluitingswegen bebouwing gerealiseerd wordt, dat de afstand van gebouwen tot deze wegen dan wel tot de waterloop die langs de weg gesitueerd is, ten minste 5.00 m dient te bedragen. Door middel van een op de kaart aangegeven percentage is het maximaal toelaatbare oppervlak van gebouwen geregeld.

Artikel 23 Bedrijfsdoeleinden

Bestaande bedrijven in de lintbebouwing hebben een gedetailleerde bestemming Bedrijfsdoeleinden gekregen. Bedrijven vallende in de categorie 1 of 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn algemeen toelaatbaar gesteld. Inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder (zogenaamde grote lawaaimakers) zijn niet toegestaan. Het transportbedrijf in Nootdorp valt in categorie 3.2 en past dus niet in de algemene toelaatbaar gestelde categorieën. Dit bedrijf heeft een subbestemming gekregen. Met behulp van een op de kaart aangegeven percentage is het maximaal toelaatbare oppervlak van gebouwen geregeld.

Door middel van een vrijstellingsbevoegdheid is het mogelijk ook bedrijven toe te laten die voorkomen in een hogere categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten dan de categorieën 1 en 2, dan wel bedrijven die niet voorkomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten maar die naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot categorie 1 of 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Met behulp van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen.

Artikel 24 Recreatieve doeleinden

De gedetailleerde bestemming recreatieve doeleinden is opgenomen als bestemming voor de bestaande sporthal aan de Sportparkweg in Nootdorp met daarbij behorende parkeergelegenheid. Ook hier is met behulp van een op de kaart aangegeven percentage het maximaal toelaatbare oppervlak van gebouwen geregeld.

Artikel 25 Tuincentrum

Het tuincentrum in Nootdorp is als zodanig bestemd. Door middel van een goothoogte en bebouwingspercentage op de kaart zijn de bouw-mogelijkheden ter plaatse begrensd.

Artikel 26 Garages en bergplaatsen

In principe vallen garages en bergingen bij woningen onder de bestemming Woondoeleinden. Omdat er in het bestaande woongebied aan de Delflandstraat in Nootdorp echter ook garageboxen voorkomen die niet direct bij één woning horen, hebben deze garage de bestemming Garages en bergplaatsen gekregen. Behalve garages kunnen op deze gronden eventueel ook bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

27 Verkeersdoeleinden

Alleen de bestaande wegen in het plangebied hebben een bestemming Verkeersdoeleinden gekregen. Behalve voor wegen en fiets- en voetpaden zijn de betreffende gronden ook bestemd voor geluidwerende voorzieningen, parkeerplaatsen en bermen en waterlopen. De maximaal toelaatbare hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is in het onderhavige artikel opgenomen.

Artikel 28 Spoorwegdoeleinden

De spoorlijn Den Haag-Utrecht is bestemd voor spoorwegdoeleinden. Omdat verwacht wordt dat ten behoeve van het toekomstige woongebied een nieuw NS-station gerealiseerd zal worden, zijn ook de daarbij benodigde gebouwen toelaatbaar gesteld. De gezamenlijke oppervlakte van deze gebouwen is aan een maximum gebonden evenals de hoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 29 Water

Bestaande waterlopen die niet in het te ontwikkelen gebied liggen, hebben een bestemming Water gekregen. De betreffende gronden zijn bestemd voor de wateraanvoer en -afvoer en voor de waterberging.

Artikel 30 Primair waterkering

De gronden die een functie vervullen bij de waterkering hebben deze bestemming gekregen, naast de (secundaire) bestemming die is toegekend ingevolge het feitelijk gebruik ervan. Wanneer ten behoeve van de secundaire bestemming bouwen is toegestaan, zal getoetst moeten worden of er uit een oogpunt van waterstaatsbelangen bezwaren tegen dit bouwen bestaan. De beheerder van de betreffende gronden kan hiertoe advies worden gevraagd.

Artikel 31 Leidingenstrook

In het plangebied komt een aantal ondergrondse aardgasleidingen voor alsmede een 150 kV-elektriciteitsleiding en ondergrondse telecommunicatieleidingen. Ter plaatse van deze leidingen gelden dubbele bestemmingen. Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen zijn slechts toelaatbaar indien de leidingbelangen hierdoor niet onevenredig worden geschaad. Voor de betreffende gronden geldt een aanlegvergunningstelsel voor bepaalde werken en werkzaamheden. Alvorens een bouwvergunning of aanlegvergunning te kunnen verlenen, dient advies te worden gevraagd aan de leidingbeheerder(s) omtrent de toelaatbaarheid van de activiteiten.

Uit veiligheidsoverwegingen zijn in de bestemmingen Woongebied, Uit te werken gebied voor woondoeleinden, Gebied voor bedrijfsdoeleinden, Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden, Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden of woondoeleinden en Uit te werken ge-

bied voor woondoeleinden en bedrijfsdoeleinden bepalingen opgenomen waarin voor woningen en kantoren waar meer dan 50 personen werken, ten opzichte van aardgasleidingen bepaalde afstanden gelden.

Artikel 32 Infrastructurale elementen

Zoals bij de bestemming Woongebied reeds is beschreven, is bij een aantal bestemmingen ook de medebestemming Infrastructurale elementen van toepassing. Deze bestemming heeft betrekking op de ontsluiting. Het betreft hier aan te leggen wijkverzamelwegen ten behoeve van autoverkeer, de belangrijkste routes voor langzaam verkeer en openbaar vervoer alsmede de groenzones. De ontsluiting en de groenzone dienen binnen een afstand van 65.00 m van de desbetreffende aanduiding op de plankaart te worden gerealiseerd. Bij gewijzigde vaststelling is bepaald dat de route voor langzaam verkeer en openbaar vervoer in Rijswijk bij de overgang over de A13 ten hoogste 120 meter in zuidelijke richting mag worden verplaatst.

Gekozen is voor een medebestemming die over een aantal andere bestemmingen heen ligt, om zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden wat betreft regelgeving voor bovengenoemde elementen en omdat de zone waarbinnen deze elementen gesitueerd kunnen worden, zodanig ruim is dat deze in een aantal gevallen over meerdere bestemmingen valt.

Op de gronden die bestemd zijn voor een uit te werken bestemming, dient de medebestemming Infrastructurale elementen ~~eveneens~~ als een uit te werken bestemming te worden beschouwd.

Artikel 33 Gebruik van gronden en bouwwerken

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming. In lid 2 is aangegeven welk gebruik in ieder geval verboden is en in lid 3 welk gebruik hieronder niet wordt verstaan. Lid 4 bevat de zogenaamde "toverformule", door middel waarvan vrijstelling van het gebruiksverbod kan worden verleend voor die gevallen waarin een strikte toepassing van het verbod zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 34 Gebruik in strijd met het plan

Artikel 34 betreft de overgangsbepalingen met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Artikel 35 Bouwen in strijd met het plan

Het overgangsrecht ten aanzien van bouwen is neergelegd in artikel 35. Enige bouwmogelijkheden in afwijking van de voorschriften blijven bestaan voor die gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet. Bestaande afwijkingen mogen niet worden vergroot. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met een vrijstelling van burgemeester en wethouders.

Artikel 36 Strafbepaling

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar en kan worden bestraft met een geldboete van de derde categorie, dan wel een hechtenis van ten hoogste zes maanden.

Artikel 37 Titel

Het "totale" bestemmingsplan zou kunnen worden aangehaald onder de naam "bestemmingsplan Ypenburg". Om aan te geven welk deel van het bestemmingsplan het betreft is de gemeentenaam achter de naam Ypenburg geplaatst.

Kabels en leidingen

In het kader van het bouwrijp maken zal een deel van de bij nutsbedrijven in beheer zijnde aanwezige kabels en leidingen moeten worden verwijderd en omgelegd. Kabels en leidingen in particuliere erven, niet in beheer bij de nutsbedrijven, zullen moeten worden verwijderd, waarbij voorzieningen zullen worden getroffen om te handhaven woningen en bedrijven te voorzien van aansluiting op het net van de nutsbedrijven.

Ter plaatse van de aanwezige hogedrukgasleidingen is, voorzover deze te handhaven zijn, geen bebouwing opgenomen.

Aan de rand van het gebied, tussen de A4 en de geluidswal, zal een tracé voor een rioolwaterpersleiding ten behoeve van het Hoogheemraadschap van Delfland worden geprojecteerd.

Bodemsanering

Op het terrein van het voormalige vliegveld Ypenburg is door DHV in opdracht van DGW&T een bodemonderzoek verricht. In de overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en het Bestuurlijk Overleg Ypenburg is overeengekomen dat de gronden worden overgedragen geschikt zijn voor de bestemming zoals deze op de bestemmingsplankaart is aangegeven.

Voor de reeds in eigendom zijnde gronden is bij aankoop een verkennend bodemonderzoek verricht. Indien de resultaten van deze onderzoeken daartoe aanleiding geven zal in het kader van het bouwrijp maken saneringsonderzoek worden verricht. Daarin zullen opties voor sanering worden onderzocht. Dit saneringsonderzoek zal leiden tot saneringsplannen, die ter goedkeuring zullen worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Hierbij zal worden gehandeld conform het gemeentelijk bodemsaneringsbeleid van de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, alsmede conform artikel 28 van de Wet Bodemsanering.

Waardevolle archeologische vindplaatsen

Sinds begin 1996 vindt onderzoek plaats om te bepalen of er waardevolle vindplaatsen aan te wijzen zijn. In dit kader is een aantal vondsten gedaan.

De bouwlocatie Ypenburg vormt onderdeel van de ontwikkelingen in het kader van de Vierde Nota voor de Ruimtelijke ordening extra (VINEX) in de regio Haaglanden. Ter dekking en verevening van negatieve en positieve exploitatiesaldi op de diverse bouwlocaties is op gewestelijk niveau een grondkostenfonds gevormd. Dit grondkostenfonds wordt, conform de Grondkostenverordening Haaglanden (1-7-1995) gevoed uit de Rijksbijdrage overeenkomstig het VINEX-uitvoeringsconvenant Haaglanden (28-6-1995), de gemeentelijke stortingen en de bijdragen uit hoofde van positieve grondexploitatiesaldi.

Het voorstel voor de verdeling van het fonds over de diverse bouwlocaties is voorbereid door de gewestelijke projectgroep Budgetverdeling en financiële risico's. In deze projectgroep was ook de provincie Zuid-Holland vertegenwoordigd.

In de projectgroep zijn alle locaties op gelijke wijze op planefficiëncy getoetst en is per locatie het bedrag aan subsidie vanuit het grondkostenfonds vastgesteld.

De beoordeling en de subsidieverdeling op gewestelijk niveau heeft plaatsgevonden op basis van het realiseren van 11.182 woningen en 57 ha bruto bedrijfsterrein.

Voor Ypenburg bedraagt de totale subsidie uit het grondkostenfonds f 69 mln (prijspeil 1-1-1994), bovendien kan aanspraak gemaakt worden op een bijdrage van f 11 mln ten behoeve van de bodemsanering.

De meest actuele stand van zaken van de planvorming en grondexploitatie geven geen aanleiding te veronderstellen dat meer financiële middelen benodigd zijn dan die ter beschikking te stellen vanuit het grondkostenfonds.

12.1. Inspraak ingevolge artikel 6a WRO

Ten behoeve van de inspraak zijn in de drie gemeenten hoorzittingen en inspraakbijeenkomsten gehouden. Mondeling gestelde vragen zijn tijdens de bijeenkomsten beantwoord. Insprekers zijn daarnaast in de gelegenheid gesteld hun opmerkingen schriftelijk bij de respectievelijke gemeentebesturen kenbaar te maken. In de gemeente Nootdorp heeft de inspraakbijeenkomst op 13 mei 1996 plaatsgevonden. In Pijnacker vond de hoorzitting op 3 juli 1996 plaats en de inspraakbijeenkomsten op 29 mei 1996 en 1 oktober 1996. In Rijswijk werd de hoorzitting op 9 juli 1996 gehouden en de inspraakbijeenkomst op 20 mei 1996. De verslagen van deze avonden zijn opgenomen in bijlage 6.

Er zijn schriftelijke inspraakreacties binnengekomen bij alle drie de betrokken gemeenten. Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de reacties die binnen gekomen zijn bij de gemeente Nootdorp, Pijnacker respectievelijk Rijswijk. De reacties zijn grotendeels in chronologische volgorde gerangschikt (datum op de brief).

Gemeente Nootdorp

- N1. E.H.J. Hendriks**
Veenweg 56
Nootdorp
(brief d.d. 20 mei 1996)

Inspreker heeft bezwaar tegen de plannen om het bestemmingsplan voor de Veenweg te wijzigen omdat hij daardoor in de uitvoering van zijn tuinbouwbedrijf zou kunnen worden gehinderd.

Beantwoording: De inspreker is weinig specifiek in zijn/haar bezwaren. Onduidelijk is waaruit de door inspreker bedoelde, eventueel optredende, hinder bestaat. Als hierin niet meer inzicht wordt verschaft door inspreker is het moeilijk hierop te reageren.

- N2. H.F.M. Corstens en H.M. Corstens-Reinards**
geen adres vermeld
(brief d.d. 20 mei 1996)

Gevraagd wordt de voor Veenweg 1 en 3 aangegeven bestemming UW te wijzigen in W. Dit is op de inspraakbijeenkomst toegezegd.

Beantwoording: De bestemmingsplankaart is overeenkomstig de toezegging aangepast.

- N3. C.J.M. van der Goes**
Veenweg 1
2631 CH Nootdorp
(brief d.d. 21 mei 1996)

Gevraagd wordt de voor Veenweg 1 en 3 aangegeven bestemming UW te wijzigen in W. Dit is op de inspraakbijeenkomst toegezegd.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder N2.

N4. C. Rechters- van de Sande
Veenweg 41a
2631 CJ Nootdorp
(brief d.d. 24 mei 1996)

- a. Door de geplande wegeaanleg en de woningbouw zal een groenstrook en natuurgebied verdwijnen wat een groot verlies is voor de omgeving.

Beantwoording: Erkend moet worden dat er aantasting zal zijn van de openheid van het landschap ter plaatse van de bouwlocatie. Er is echter geen sprake van zodanige natuurlijke waarden dat hier rekening mee dient te worden gehouden.

- b. De toegangsweg is zodanig gepland dat dit grote nadelige gevolgen zal hebben voor de woningen Veenweg 28, 41 en 41a alsmede voor het veehoudersbedrijf Veenweg 39. Het is beter deze toegangsweg tussen Bakkerij Mooijman, Veenweg 37 en Steeneveld, Veenweg 31 aan te leggen omdat er dan in mindere mate hinder of gevolgen te verwachten zijn.

Beantwoording: De geprojecteerde weg en het tracé voor het hoogwaardig openbaar vervoer zijn elders geprojecteerd. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt aangepast.

N5. F.G.P. van de Sande
Veenweg 39
2631 CJ Nootdorp
(brief d.d. 24 mei 1996)

- a. De geplande wegen doorkruisen de weilanden van het veehouderijbedrijf van inspreker en blokkeren de toegang tot de vee-stalling.

Beantwoording: Indien door realisering van woningbouw op de gronden van inspreker de uitoefening van het bedrijf niet langer mogelijk is, zal in overleg met betrokkenen een oplossing gezocht worden. Naar verwachting zullen de betreffende gronden worden aangekocht.

- b. Door woningbouw zal het veehouderijbedrijf van inspreker niet meer op deze locatie mogelijk zijn.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N5a.

- c. Het verdwijnen van een groenstrook en natuurgebied tussen Den Haag en Nootdorp is een groot verlies voor de omgeving.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N4a.

- d. Het is beter de toegangsweg tussen Bakkerij Mooijman, Veenweg 37 en Steeneveld, Veenweg 31 aan te leggen omdat daar minder hinder voor woningen en bedrijven ontstaat.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N4b.

N6. T. Raboen
Veenweg 28
2631 CL Nootdorp
(brief d.d. 24 mei 1996)

Deze reactie is gelijk aan de reactie zoals weergegeven onder N4.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N4.

N7. G.P. van de Sande
Veenweg 41
2631 CJ Nootdorp
(brief d.d. 24 mei 1996)

Deze reactie is gelijk aan de reactie zoals weergegeven onder N4.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N4.

N8. Fa. C.L. de Koning & Zn.
Veenweg 70
2631 CM Nootdorp
(brief d.d. 24 mei 1996)

- a. Inspreker heeft bezwaar tegen de plannen om van zijn/haar agrarisch bedrijf een woongebied te maken omdat inspreker daardoor belemmerd wordt in de bedrijfsvoering c.q. vernieuwing en aanpassing van het agrarisch bedrijf.

Beantwoording: Indien door realisering van woningbouw op de gronden van inspreker de uitoefening van het agrarisch bedrijf niet langer mogelijk is, zal in overleg met betrokkenen een oplossing gezocht worden. De betreffende gronden zullen voor de realisering van de thans aan de orde zijnde bestemming immers dienen te worden verworven.

- b. Economische en financiële schade zal bij de gemeente worden geclaimd.

Beantwoording: Indien de inspreker van mening is dat niet alle schade tengevolge van het bestemmingsplan door aankoop of onteigening wordt vergoed, kan, op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, een verzoek aan de gemeenteraad worden gericht tot vergoeding van planschade.

N9. Das Rechtsbijstand namens de firma Kneppers
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam
(brief d.d. 24 mei 1996)

- a. Inspreker heeft bezwaar tegen het wegbestemmen van zijn/haar tuinbouwbedrijf. Voor het onderhavige perceel is de bestemming Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden opgenomen.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N8a.

- b. Nog onduidelijk is op welke termijn het bedrijf van inspreker verplaatst zal worden. Gedurende de periode dat het bedrijf nog op de locatie gevestigd is, kan het niet uitbreiden of aanpassen hetgeen negatieve consequenties heeft.

Beantwoording: Zie beantwoording onder N8a. Betrokkene zal nog worden geïnformeerd met betrekking tot de vraag op welke termijn de betreffende gronden voor woningbouw benodigd zijn. In nader overleg zullen dan de consequenties worden besproken.

- c. De gronden die gelegen zijn naast het bedrijf van inspreker zijn bestemd voor uit te werken gebied voor woondoeleinden. In het geval dat deze woningen eerder gerealiseerd worden dan het bedrijf van inspreker verplaatst is, zal dit negatieve gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van het bedrijf van inspreker. o.a. voor wat betreft een verscherping van de milieueisen.

Beantwoording: Betrokkene zal nog worden geïnformeerd met betrekking tot de vraag op welke termijn de betreffende gronden voor woningbouw benodigd zijn. In nader overleg zullen dan de consequenties worden besproken.

N10. Schoolbestuur St. Josefbasisschool Nootdorp
Postbus 20
2630 AA Nootdorp
(brief d.d. 25 mei 1996)

- a. In verband met mogelijke uitbreiding van het schoolgebouw, gelegen aan de Sportparkweg 6 en 8 wordt verzocht de op de plankaart opgenomen bebouwingspercentages en goothoogten zodanig te wijzigen dat noodzakelijke ontwikkelingen niet worden belemmerd. Een tweede verdieping op de school dient niet te worden uitgesloten.

Beantwoording: Het bebouwingspercentage en de toegestane bouwhoogte zijn opgevoerd om meer mogelijkheden te kunnen bieden.

- b. Wellicht zal sprake zijn van een nieuw schoolgebouw ten zuidwesten van het huidige schoolgebouw (aan de andere kant van het huidige Josefpad, waar thans een kassenbedrijf gevestigd is), waarbij eventueel de sportvelden op de huidige renbaan verplaatst worden naar de sporthallen. Hoewel een bestemming Uit te werken gebied voor woondoeleinden deze ontwikkelingen niet tegenhoudt, wordt in verband met vroegtijdige helderheid een wijziging in de bestemmingen M en/of R wenselijk geacht.

Beantwoording: Een wijziging van de bestemming UW (uit te werken woongebied) naar M (maatschappelijke doeleinden) of R (recreatie) wordt, gelet op de onzekerheid die nog bestaat en de discussie die er nog plaatsvindt ten aanzien van de eventuele verplaatsing van de school prematuur geacht. Zoals door het schoolbestuur terecht wordt opgemerkt staat de bestemming UW een eventuele verplaatsing van de school niet in de weg. Mocht de verplaatsing echter niet worden geëffectueerd dan bieden de bestemming M en R te beperkte ontwikkelingsmogelijkheden. Terwille van de flexibiliteit van het plan wordt er dan

ook de voorkeur aan gegeven de thans in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemmingen te handhaven.

**N11. 't Kraaienest
Brasserskade 4
2631 NC Nootdorp
(brief d.d. 25 mei 1996)**

- a. Aandacht wordt gevraagd voor de bereikbaarheid van de school in het Craeyenburchgebied te voet, per fiets en per auto.

Beantwoording: De goede bereikbaarheid van de school te voet, per fiets en met de auto vanuit het woongebied Ypenburg en het stedelijke gebied van Nootdorp zal ook in de toekomst gewaarborgd zijn. Overigens zal de oplossing vooral op het terrein van Craeyenburch gevonden moeten worden.

- b. De brief van inspreker d.d. 16 april 1996 naar aanleiding van de nota "Hoofdlijnen integrale ontwikkeling Nootdorp" staat niet vermeld bij de ingekomen stukken van de Raadsvergadering d.d. 21 mei 1996. Inspreker gaat ervan uit dat deze ommissie bij de eerstvolgende raadsvergadering zal worden goedgemaakt.

Beantwoording: De bedoelde brief zal alsnog worden vermeld.

**N12. R.K.D.E.O
Postbus 93
2630 AB Nootdorp
(brief d.d. 27 mei 1996)**

Verzocht wordt de bestemming Uit te werken gebied voor woondoel-einden voor het gebied ten oosten van de Veenweg te wijzigen in de bestemmingen M en R in verband met het verplaatsen van de sportvelden. Verplaatsing is aangenomen door de gemeenteraad in de hoofdlijnennota Integrale Ontwikkeling Nootdorp.

Beantwoording: Inmiddels is overeenstemming bereikt over de verplaatsing van de sportvelden. Deze zullen als zodanig in het bestemmingsplan worden opgenomen.

**N13. C.H. van der Helm
Kortelandseweg 25
2631 ND Nootdorp
(brief d.d. 28 mei 1996)**

Het perceel dat inspreker bij zijn/haar woning wordt gelaten is te gering van afmetingen waardoor de waarde van de woning van inspreker ver onder de marktwaarde daalt.

Beantwoording: Indien inspreker van mening is dat zijn woning in waarde daalt, kan op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een verzoek aan de gemeenteraad worden gericht tot vergoeding van planschade.

**N14. Houthoff/Zweefvliegclub Rotterdam en Delftsche
Studenten Aeroclub
Postbus 75505
1070 AM Amsterdam
(brief d.d. 28 mei 1996)**

In de VINEX deel I wordt eraan voorbijgegaan dat Ypenburg ook een functie vervult voor de burgerluchtvaart en als onderdeel hiervan het zweefvliegen. Meerdere keren is ervoor gepleit om het zweefvliegen in te passen in de planontwikkeling van Ypenburg. Aangezien geen andere locatie wordt aangeboden, kan het niet anders zijn dan dat het zweefvliegen in de planvorming voor het gebied Ypenburg wordt ingepast. Blijkens de MER wordt voor het milieuvriendelijk alternatief gezocht naar "veel ruimte voor veeleisende (planten- en dier)soorten" en dat bij de inrichting en beheer de nadruk ligt op een "open karakter" van de ruimtes en om "bestaande waarden zo goed mogelijk te behouden". Een zweefvliegterrein is goed te combineren met natuurontwikkeling. Ten slotte wordt een aantal argumenten genoemd die pleiten voor de inpassing van het zweefvliegen.

Beantwoording: In het kader van de VINEX is Ypenburg aangewezen als woon- en werklocatie. Deze functies hebben dan ook de hoogste prioriteit. Daarbij is van belang dat Ypenburg qua capaciteit beantwoordt aan de, in het kader van het voor Haaglanden gesloten uitvoeringsconvenant, gemaakte afspraken. Het behoud van een zweefvliegveld is dermate ruimte-eisend dat dit ten koste zou gaan van de capaciteit aan woon- en werkfuncties waardoor niet meer aan de taakstelling zou kunnen worden voldaan. In de uitspraak in kort geding heeft de rechter bepaald dat de zweefclub per 1 januari 1997 Ypenburg zal moeten verlaten. De zweefvliegclubs hebben tot 1 mei 1997 op een andere locatie op Ypenburg hun activiteiten kunnen voortzetten. De zweefvliegclubs hebben Ypenburg inmiddels verlaten.

**N15. Geelkerken en Linskens, advocaten namens de firma
Kneppers
Postbus 2020
2301 CA Leiden
(brief d.d. 28 mei 1996)**

Het betreft een voorlopige inspraakreactie, zonder dat een onderwerp wordt aangeduid, die nog nader zal worden gedetailleerd en gemotiveerd.

N.B. Nadien heeft nader overleg plaatsgevonden met insprekers. Een en ander is aanleiding geweest het ontwerpbestemmingsplan op een aantal punten – met name wat betreft de bouwvoorschriften voor aangrenzende gebieden – aan te passen.

Beantwoording: Een beantwoording is niet mogelijk.

N16. Geelkerken en Linskens, advocaten namens G.M. van der Wees
Postbus 2020
2301 CA Leiden
(brief d.d. 28 mei 1996)

Het betreft een voorlopige inspraakreactie, zonder dat een onderwerp wordt aangeduid, die nog nader zal worden gedetailleerd en gemotiveerd.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording onder N15.

N17. Geelkerken en Linskens, advocaten namens N.J.M. van der Sman
Postbus 2020
2301 CA Leiden
(brief d.d. 28 mei 1996)

Het betreft een voorlopige inspraakreactie, zonder dat een onderwerp wordt aangeduid, die nog nader zal worden gedetailleerd en gemotiveerd.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording onder N15.

N18. Geelkerken en Linskens, advocaten namens C.A.A. Groenewegen
Postbus 2020
2301 CA Leiden
(brief d.d. 28 mei 1996)

Het betreft een voorlopige inspraakreactie, zonder dat een onderwerp wordt aangeduid, die nog nader zal worden gedetailleerd en gemotiveerd.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording onder N15.

N19. Geelkerken en Linskens, advocaten namens A.C.M. Groenewegen
Postbus 2020
2301 CA Leiden
(brief d.d. 28 mei 1996)

Het betreft een voorlopige inspraakreactie, zonder dat een onderwerp wordt aangeduid, die nog nader zal worden gedetailleerd en gemotiveerd.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording onder N15.

N20. A.H. de Hollander
Ereprijs 14
2631 TT Nootdorp
(brief d.d. 28 mei 1996)

Inspreker heeft bezwaar tegen de projectie van een bedrijventerrein op gronden waar hij/zij een nertsenfokkerij exploiteert.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder N8a.

N21. C.J. van Eijk
Veenweg 26
2631 CL Nootdorp
(brief d.d. 28 mei 1996)

Inspreker heeft bezwaar tegen de projectie van een openbaarvervoer-verbinding op gronden waar hij/zij een bedrijf heeft.

Beantwoording: Het geplande tracé voor de openbaarvervoer-verbinding is verschoven in westelijke richting en heeft derhalve geen consequenties meer voor het bedrijf van inspreker. Wel is op de betreffende gronden nog een ontsluiting ten behoeve van langzaam verkeer geprojecteerd. Deze verbinding heeft echter veel minder invloed voor inspreker.

N22. M.A. de Jong-de Doelder/B. de Jong
Veenweg 75a
2631 CK Nootdorp
(brief d.d. 28 mei 1996)

Bezwaar wordt gemaakt tegen de bestemmingen ten noorden van de Veenweg langs de spoorweg en de A12. Insprekers vrezen een waardevermindering van hun huis en aantasting van hun privacy.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder N8b. Niet wordt ingezien op welke wijze de privacy van insprekers in het geding is, al wordt erkend dat ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan de situatie ter plaatse zal veranderen.

N23. ir. E.G.P. Cornelissens
Schuylenburg 4
2631 CN Nootdorp
(brief d.d. mei 1996)

Inspreker vraagt om nadere informatie met betrekking tot de voorgenomen plannen om ongerustheid weg te nemen.

Beantwoording: De nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan Ypenburg beoogt, zijn op een globale wijze in het plan geregeld. Helaas geeft een plan op een dergelijk abstractieniveau onvoldoende gedetailleerde informatie. Het is echter op dit moment niet mogelijk meer gedetailleerde of specifiekere informatie te verschaffen. De globale plannen zullen daartoe eerst uitgewerkt dienen te worden. Deze uitwerking vindt plaats ingevolge artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In het kader van deze uitwerking zal, zo is wettelijk bepaald, op basis

van meer gedetailleerde plannen wederom de gelegenheid tot inspraak en nader overleg worden geboden.

N24. W.J.J.M. Mooijman
Dwarskade 46
2641 SK Pijnacker
(brief d.d. 2 juni 1996)

Inspreker is van mening dat de aanleg van een ontsluitingsweg vlak bij zijn/haar woning een ernstige aantasting van het milieu zal vormen. Het landelijk karakter zal worden verstoord waardoor inspreker ernstige schade zal leiden. De nieuwe weg is, naar de mening van inspreker, niet nodig. De bestaande wegen zijn voldoende om de nieuwe wijken te ontsluiten.

Beantwoording: Er kan niet worden ontkend dat het karakter van het gebied door de ontwikkeling van de woningbouw ingrijpend zal veranderen. Dat hier sprake zou zijn van een aantasting van het milieu is een onbewezen stelling. Het bestemmingsplan beoogt juist een evenwichtige ontwikkeling en voorwaarden te scheppen voor een goede milieukwaliteit. De geprojecteerde weg kan niet worden gemist. De bestaande wegen bieden onvoldoende capaciteit om het verkeer van de toekomstige woongebieden te verwerken.

Met betrekking tot de schade die inspreker vreest, wordt verwezen naar de beantwoording onder N8b.

Gemeente Pijnacker

P1. R. Waaijer mede namens burea
Dwarskade 26
2641 SK Pijnacker
(brief d.d. 7 maart 1996)

De insprekers vrezen schade aan hun woningen tengevolge van de in het bestemmingsplan beoogde bouw. De woningen zijn niet onderheid en de omgeving is drassig (veengrond). Gevraagd wordt wie de eventuele schade gaat betalen.

Beantwoording: Met betrekking tot de vrees van insprekers dat de bouw van woningen in het plangebied schade voor hun woning zou kunnen opleveren kan het volgende worden opgemerkt. Met omwonenden die in niet-onderheide woningen wonen zullen afspraken worden gemaakt dat, alvorens de werkzaamheden voor de nieuwbouw van het woongebied een aanvang nemen, een opname gemaakt wordt van de bouwkundige conditie van hun woningen – voor wat betreft verzakkingen en scheuren – en dat de situatie tijdens de bouw nauwlettend wordt bewaakt. Eventueel dan optredende schade zal op de realisatoren van de nieuwe woningen worden verhaald, waarvoor vooraf een regeling getroffen dient te worden.

P2. T. en H. van der Helm
Middelweg 4
2641 SM Pijnacker
(brief d.d. 22 mei 1996)

Insprekers merken op dat tot hun teleurstelling hun huis niet, zoals de meeste andere bestaande huizen en erven, is bestemd tot W4 en verzoeken om correctie.

Beantwoording: Verwerving van een deel van de gronden van de insprekers is voor de realisering van het woongebied noodzakelijk. De woning en de direct omliggende tuin kunnen in het bestemmingsplan worden opgenomen en als zodanig worden bestemd. Betrokkenen zullen door aankoop of onteigening schadeloos worden gesteld.

P3. Luchtscouts Van Weerden Poelman
Postbus 1167
2280 CD Rijswijk
(brief d.d. 27 mei 1996)

Deze reactie verwijst naar de reactie zoals weergegeven onder R7, gericht aan het college van burgemeester en wethouders van Rijswijk.

Beantwoording: Zie beantwoording onder R7.

P4. J.C.M. Kleijweg en P.A. Taal
Middelweg 6
2641 SM Pijnacker
(brief d.d. 28 mei 1996)

- a. Insprekers zijn tegen het opheffen van de agrarische bestemming van het gebied genaamd "De Bras". Het is nu een uniek en rustiek natuurgebied grenzend aan een stiltegebied. Het veranderen van de bestemming is dan ook onverenigbaar met het karakter van het gebied.

Beantwoording: Erkend moet worden dat er aantasting zal zijn van de openheid van het landschap ter plaatse van de bouwlocatie. Er is echter geen sprake van zodanige natuurlijke waarden dat hier rekening mee dient te worden gehouden. Op grond van deze overweging is "De Bras" dan ook opgenomen als onderdeel van de bouwlocatie Ypenburg in het VINEX-uitvoeringsconvenant voor Haaglanden.

- b. Om een aantal redenen kocht inspreker ongeveer 10 jaar geleden het perceel aan de Middelweg 6. Er werd aanzienlijk geïnvesteerd in het verwaarloosde huis. Door de verandering van de bestemming van "De Bras" tot bouwlocatie worden de argumenten om destijds het huis te kopen, goeddeels teniet gedaan.

Beantwoording: Bij aankoop van een huis mag alleen op de korte en middellange termijn worden uitgegaan van bepaalde verwachtingen ten aanzien van de omgeving van de woning. Het feit dat 10 jaar geleden sprake was van een rustig agrarisch gebied, wil niet zeggen dat dit ten allen tijde zo dient te blijven. Wel dient bij nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk rekening te

worden gehouden met belangen van bijvoorbeeld bewoners uit het betreffende gebied. Overigens zal met betrokkene nog nader overleg worden gevoerd over de mogelijkheid van inpassing van zijn woning in het bestemmingsplan.

c. Insprekers vrezen:

- aantasting van natuur/groenvoorziening/rust;
- ernstige schade aan het perceel door heien en zwaar bouwverkeer; het huis is niet geheel en bestaat uit een gestapelde fundering;
- waardevermindering van het perceel;
- verhoging van criminaliteit en vandalisme;
- inbreuk op de privacy; bij de bouw van het huis is geen rekening gehouden met burens;
- aantasting van het woongenot en de vrijheid;
- wijziging van de status van de Middelweg; indien van de Middelweg gebruikgemaakt wordt tijdens bouwactiviteiten zal het perceel ernstige schade lijden; eveneens zal toename van de verkeersdruk de weg zeer gevaarlijk maken;
- overlast tijdens het bouwrijpmaken en het bebouwen van het gebied;
- de slechtere bereikbaarheid van de omliggende gemeenten;
- dat de Middelweg sluiptweg wordt.

Beantwoording: Zie ook beantwoording onder P1, P4a en P4b.

Indien insprekers van mening zijn dat er ten gevolge van het bestemmingsplan waardevermindering optreedt van hun woning, kan een verzoek tot schadevergoeding bij de gemeenteraad worden ingediend op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De Middelweg zal alleen worden gebruikt voor bestemmingsverkeer en worden opgenomen in een 30 km/h-zone en worden gereconstrueerd. De snelheid op deze weg zal dus verlaagd worden door middel van maatregelen zoals asverspringing en bestratingsvarianten. De verkeersveiligheid zal dan ook bevorderd worden in tegenstelling tot wat door de insprekers wordt gevreesd. Voor het wijkverkeer zal met name de rondweg worden aangelegd. Bij het bouwrijpmaken zal voornamelijk gebruik worden gemaakt van nieuw aan te leggen wijkontsluitingswegen en zo min mogelijk van de bestaande Middelweg zodat de overlast voor omwonenden beperkt blijft. De omliggende gemeente zullen vanaf de Middelweg juist beter in plaats van slechter bereikbaar worden door de aanleg van de rondweg en de nieuwe aansluitingen op het regionale wegennet.

P5. H.C. van der Helm en M.A. van der Helm
Middelweg 12
2641 SM Pijnacker
(brief d.d. 28 mei 1996)

Op de plaats waar de bedrijven van insprekers en enkele woningen zijn gevestigd aan de Middelweg 12, is een woongebied gepland. Insprekers gaan ervan uit dat dit een onvolkomenheid is.

Beantwoording: Het huis en de direct omliggende tuin kunnen wellicht worden ingepast. Het bedrijf zal echter niet kunnen worden gehandhaafd. Betrokkenen zullen door aankoop of ont-eigening schadeloos worden gesteld.

P6. werkgroep VINEX-locaties Haaglanden
p/a Nieuwe Molstraat 35
2512 BH Den Haag
(brief d.d. 29 mei 1996)

- a. Voor het ontwikkelen van een bouwlocatie mag niet meer ruimte worden gebruikt dan strikt nodig is. Daarom moet gebouwd worden in hoge dichtheden.

Nieuwe bouwlocaties moeten zo duurzaam en milieuvriendelijk mogelijk zijn. Een gering beslag op energie en materialen is nodig. Dat leidt tot de wens om energiezuinige woningen te bouwen voor de toekomst. Ook deze benadering leidt tot de conclusie dat het gewenst is in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen. Een hoge dichtheid leidt immers tot een meer rendabel openbaar vervoer, meer mogelijkheden voor stadsverwarming, lager energiegebruik van huizen, een groter draagvlak voor voorzieningen in de wijk waardoor de mobiliteitsbehoefte af-neemt, enzovoorts. Deze visie wordt ook onderschreven in het MER.

Het streven naar duurzaamheid bij het ontwikkelen van bouwlo-caties kan alleen op een zinvolle manier worden uitgewerkt als er sprake is van hoge dichtheden, dat wil zeggen meer dan 50 woningen per hectare. In de nu voorliggende plannen is slechts sprake van een bebouwingsdichtheid van 32 woningen per hec-tare. Ook uit de MER blijkt duidelijk dat het bouwen in hogere dichtheden vanuit milieuoogpunt de voorkeur zou moeten krij-gen.

Gestreefd moet worden naar het inpassen van 17 à 20.000 wo-ningen op de locatie, in plaats van circa 11.000.

Beantwoording: Opgemerkt dient te worden dat in het kader van de VINEX-uitvoeringsconvenant voor Haaglanden de capa-citeit van de bouwlocatie en derhalve de dichtheid is bepaald. Daarbij hebben tal van overwegingen waaronder de door werk-groep VINEX-locaties Haaglanden naar voren gebrachte maar ook marktoverwegingen een rol gespeeld.

De door de werkgroep zo sterk benadrukte relatie tussen hoge woningdichtheden en duurzaam bouwen wordt dezerzijds wat genuanceerder beschouwd. Zo zal bij de door de werkgroep bepleitte capaciteit van 17 à 20.000 woningen weinig of geen ruimte resteren voor groen met een substantiële betekenis voor natuur/ecologie en een duurzame waterhuishouding. Bij de thans voorgestane dichtheid is het mogelijk om door plaatselijk meer geconcentreerd en dus dichter te bouwen ruimte voor de vorenbedoelde functies te reserveren. Uiteraard zal de dichtheid van bebouwing worden afgestemd op de openbaarvervoer- en voorzieningestructuur, zoals ook door de werkgroep wordt bepleit.

Er zij tenslotte op gewezen dat de in de bestemmingsplannen genoemde aantallen woningen als minima zijn opgenomen en dat derhalve het bouwen van meer woningen door het bestem-mingsplan mogelijk wordt gemaakt.

- b. In het MER-rapport wordt bij "leemtes in kennis en informatie" gemeld dat "de wijze waarop het openbaar vervoer in de regio wordt vormgegeven, mede gezien de problemen ten aanzien van de financiering van onderdelen, nog onzeker is". Een berekening die uitgaat van een "rendabele" exploitatie van goede openbaarvervoerverbindingen ontbreekt echter.

Beantwoording: De wijze waarop het openbaar vervoer wordt vormgegeven is inderdaad nog onzeker. Het gaat hierbij om de keuze van het systeem (bussen, snelbussen, tram of sneltram). Voor de verbinding Ypenburg-Nootdorp is de keuze reeds op een tram bepaald; hierover zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat reeds toezeggingen gedaan. De keuze van de tracering van de voor openbaar vervoer gereserveerde ruimte is echter in beginsel in het bestemmingsplan vastgelegd en zal naar verwachting geen essentiële wijzigingen ondergaan. Een berekening van een "rendabele" exploitatie is niet direct aan de orde in het kader van het MER en het bestemmingsplan maar zal later zeker volgen.

- c. De fiets is niet opgenomen in de gebruikte modellen in het MER. Dit leidt tot een onderschatting van gebruik openbaar vervoer in verschillende modellen. Prijs- en parkeerbeleid blijken van groot belang voor het gebruik van het openbaar vervoer.

Beantwoording: Hoewel in het MER het fietsverkeer niet in de modellen is opgenomen, is in het bestemmingsplan uitgegaan van een fijnmazig fietsnetwerk en is ook het parkeerbeleid toegelicht.

- d. Het MER-rapport concludeert dat er op Ypenburg mogelijkheden zijn voor autovrije delen, gecombineerd met autoluwe gebieden, mits rekening wordt gehouden met de ligging ten opzichte van voorzieningen en OV-verbindingen. Helaas wordt dit voorkeursalternatief niet overgenomen. Andere mogelijkheden, bijvoorbeeld dubbel gebruik van parkeerplaatsen, zijn in het geheel niet uitgewerkt.

Beantwoording: De uitwerking van het parkeerbeleid zal in een later stadium plaatsvinden. In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds gesteld dat de uitwerking van het parkeren zodanig zal zijn dat fiets- en openbaar vervoer aantrekkelijker worden, autoluwe en autovrije woonmilieus mogelijk worden en het autogebruik worden beïnvloed. Op dubbel gebruik is ingegaan door te stellen dat bij de uitwerking rekening zal worden gehouden met de uitwisselbaarheid van de parkeerplaatsen.

- e. Niet helemaal duidelijk is welke afwegingen gemaakt zijn die uiteindelijk leiden tot het gekozen watersysteem in het voorkeursalternatief. Het lijkt erop dat het (plaatselijk) niet willen verhogen van de dichtheid het ambitieniveau met betrekking tot water aanzienlijk heeft teruggeschroefd.

Beantwoording: Bij de uitwerking van het progressieve plan bleken er ten aanzien van de inpassing in het stedenbouwkundige plan enige knelpunten te bestaan, onder andere op het gebied van de waterhuishouding. De knelpunten komen onder andere voort uit de omvang van de locatie en de sterke verschillen in ondergrond en maaiveldhoogte. Voor de waterhuis-

houding is daarom inderdaad gekozen voor een meer standaard-oplossing. Het watersysteem heeft naast standaard-oplossingen echter ook een aantal progressieve en ambitieuze kenmerken, zoals het peilbeheer, de samenhang met de omgeving, de behandeling van regenwater etc.

Het waterhuishoudingssysteem wordt thans verder uitgewerkt. Het streven is gericht op een systeem van hoge kwaliteit met zo veel mogelijk schoon water.

- f. Terugdringen van energieverbruik wordt grotendeels verschoven naar de bouwplanfase, namelijk naar maatregelen aan de woningen. Door de lage dichtheden en door de vanuit stedenbouwkundig oogpunt meest gewenste verkaveling wordt in dit stadium weinig gedaan op dit gebied. Hoe dit in de bouwplanfase uitpakt is nog maar de vraag.

Beantwoording: In het bestemmingsplan en het stedenbouwkundige ontwerp kunnen gunstige voorwaarden worden geschapen voor een duurzaam woongebied. In het bestemmingsplan is met name aandacht besteed aan de mogelijkheden van de stedenbouwkundige structuur en de inrichting en het beheer van de openbare ruimte voor het realiseren van extra omgevingskwaliteiten. Erkend moet echter worden dat er beperkingen zijn ten aanzien van de situering van woningen op het zuiden door de orthogonale opzet van de structuur van het nieuwe woongebied die bovendien qua richtingen is gerelateerd aan de topografische en landschappelijke gegevens van de locatie.

De mogelijkheden tot energiebesparing zijn echter ook sterk afhankelijk van de detailinrichting van het plangebied en de architectuur van de woningen. Om tot een goed resultaat te komen zullen duidelijke afspraken worden gemaakt met de realisatoren. Om hiervoor handvatten aan te reiken is in het bestemmingsplan een checklist duurzaam bouwen opgenomen.

- g. De bodemkwaliteit is (nog) niet bekend. Dit lijkt een omissie in de MER, onder andere ten aanzien van de afweging met betrekking tot watersystemen e.d. zoals nu voorzien.

Beantwoording: In het plangebied is sprake van een groot aantal locaties waar de bodem mogelijk verontreinigd is. Onderzoek naar eventuele bodemverontreinigingen is nog gaande. Eventuele bodemsaneringen zullen plaatsvinden binnen de daarvoor geldende wettelijke en beleidsmatige uitgangspunten. Naar verwachting zal het aantreffen van bodemverontreiniging daarom geen consequenties hebben voor het watersysteem e.d.

P7. A.M. Hoekstra
Dwarskade 32
2641 SK Pijnacker
(brief d.d. 30 mei 1996)

- a. De inspreker brengt naar voren dat in de directe nabijheid van of over zijn perceel waarop zijn woning is gelegen een rondweg is geprojecteerd. Gelet op de huidige situatie van vrijheid, rust, wooncomfort en de ideale ligging is dit niet acceptabel.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder P2. Met betrokkene zal nader worden overlegd met betrekking tot de mogelijkheid voor een vervangende locatie voor een woning.

- b. Ook wanneer door verschuiving van de weg de woning kan worden behouden, zal dit een aantasting van het woongenot en een waardevermindering van de eigendommen betekenen.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder N8b.

P8. W.J.J.M. Mooijman
Dwarskade 46
2641 SK Pijnacker
(brief d.d. 30 mei 1996)

De strekking van de brief is gelijk aan de brief van 2 juni 1996 aan het college van burgemeester en wethouders van Nootdorp.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder N24.

P9. J.W. van der Krogt
Dwarskade 2
2641 S.J. Pijnacker
(brief d.d. 31 mei 1996)

De inspreker is het oneens met de wijze waarop zijn bebouwing op de kaart is aangegeven met W4. Hij wenst de bestaande bebouwing tot en met het hek achter de laatste schuur te handhaven. Tevens is er de intentie om op het weiland een nieuwe woning te bouwen voor een familielid. Een en ander is in een schets door hem weergegeven.

Beantwoording: Met de betrokkene is overeenstemming bereikt over het in het bestemmingsplan op te nemen deel van het perceel en de mogelijkheid tot de bouw van een extra woning. Het bestemmingsplan zal worden aangepast.

P10. Orchideeënkwekerij M.S.J. Waaijer
Dwarskade 38
2641 SK Pijnacker
(brief d.d. 31 mei 1996)

- a. Inspreker constateert dat zijn bedrijfsruimte (orchideeënkwekerij) niet meer in het plan voorkomt en dat hij deze wil behouden.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder N8.

- b. Bij het ontwerpen van het plan voor De Bras is onvoldoende rekening gehouden met de gestelde normen voor geluidsoverlast.

Beantwoording: Langs een deel van de rondweg door De Bras zal de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) worden overschreden. Gedeputeerde Staten kunnen echter volgens de Wet geluidhinder, indien hiervoor goede redenen aanwezig zijn, een hogere geluidsbelasting toestaan. Het is de bedoeling dat daar-

toe een Verzoek hogere waarde bij Gedeputeerde Staten zal worden ingediend.

- c. De inspreker vreest wateroverlast; er zal voor vervangend water dienen te worden gezorgd.

Beantwoording: De situatie waarop inspreker doelt is bekend. Bij het opstellen van het waterhuishoudingsplan wordt hier dan ook terdege rekening mee gehouden. Er zal voldoende vervangend water worden aangelegd.

P11. G.K. Richter-van Leeuwen
Middelweg 2
2641 SM Pijnacker
(brief d.d. 28 juni 1996)

Er bestaat met betrekking tot de kadastrale situatie van het eigendom van de inspreker verwarring. Gevraagd wordt of het inderdaad de bedoeling is delen van de percelen E 1796 en E 1794 voor het nieuwe woongebied te gebruiken. Inspreker wenst deze gronden die aan de NAM worden verhuurd uiteindelijk weer in eigen gebruik te nemen.

Beantwoording: Het perceel Middelweg 2 valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Ypenburg.

Gemeente Rijswijk

R1. R. Esseveld/N. Michon
Brasserskade 223b
2289 PA Rijswijk
(brief d.d. 10 maart 1992)

- a. Insprekers protesteren tegen de bouw van een woonwijk in hun "achtertuin". Gevraagd wordt of de woningen van insprekers kunnen blijven staan.

Beantwoording: Met de insprekers heeft overleg plaatsgevonden. Tegen het behoud of de vervanging van de bestaande woningen bestaat geen bezwaar. Het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast.

- b. Daarnaast verzoeken insprekers om, voordat met de bouw van de woonwijk wordt begonnen, hun huizen te inspecteren in verband met mogelijke schade door heien en/of bouwverkeer. Eventuele schade dient te worden vergoed.

Beantwoording: Met insprekers zullen afspraken worden gemaakt dat, alvorens de werkzaamheden voor de nieuwbouw van het woongebied een aanvang nemen, een opname gemaakt wordt van de bouwkundige conditie van hun woningen – voor wat betreft verzakkingen en scheuren – en dat de situatie tijdens de bouw nauwlettend wordt bewaakt. Eventueel dan optredende schade zal op de realisatoren van de nieuwe woningen worden verhaald, waarvoor vooraf een regeling getroffen dient te worden.

- R2. R. Esseveld**
Brasserskade 223b
2289 PA Rijswijk
(brief d.d. 18 maart 1996)

De strekking van de brief is gelijk aan de brief genoemd onder R1.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder R1.

- R3. Caravanbedrijf Ypenburg B.V.**
Brasserskade 221E
2289 PA Rijswijk
(brief d.d. 22 mei 1996)

Naar alle waarschijnlijkheid is er over het bedrijfsterrein van inspreker een ontsluitingsweg geprojecteerd. Voor de uitoefening van het bedrijf is het van belang de huidige vierkante meters terrein te behouden. Inspreker ontvangt graag een uitnodiging voor het overleg met betrokken eigenaren over de invulling van het bestemmingsplan, een en ander zoals aangegeven tijdens de voorlichting.

Beantwoording: Het exacte verloop van de ontsluitingsweg is nog niet bepaald. Er wordt overleg gevoerd met betrokken eigenaren van de gronden.

- R4. J. Vermeulen (mede namens anderen)**
Driehuizen 9
2641 LE Pijnacker
(brief d.d. 24 mei 1996)

- a. Het komt insprekers onwerkbaar voor dat het verkeer komend vanaf de Brasserskade c.q. de A13 over de relatief smalle toeweg naar de aansluiting over de Communicatieweg het gebied voor bedrijfsdoeleinden (Brasserskade) eenvoudig kan bereiken.

Beantwoording: Van de momenteel aanwezige relatief smalle toegangsweg zal uiteindelijk geen sprake meer zijn. Deze weg zal ten behoeve van de bouwlocatie worden gereconstrueerd (verbreed) en onderdeel gaan uitmaken van de hoofdontsluitingsstructuur. Dit weggedeelte is echter niet opgenomen in het bestemmingsplan en de reconstructie van dit weggedeelte zal dan ook in een ander kader/plan behandeld worden. Op dit moment wordt een en ander nader door de Grontmij uitgewerkt. De belanghebbenden in de omgeving zullen in het overleg hierover worden betrokken.

- b. In het plan wordt de Communicatieweg gemist, welke de aansluiting vormt naar het woonhuis, bedrijfsgebouwen en het weiland van insprekers.

Beantwoording: De Communicatieweg zal onderdeel gaan uitmaken van de interne ontsluitingsstructuur. De weg zal hiertoe gereconstrueerd worden en aangesloten worden op de hoofdontsluitingsstructuur.

- c. Vanaf de nieuw aan te leggen hoofdontsluiting is niet aangegeven hoe het bedrijventerrein van insprekers (kadastraal nummer 1601) bereikbaar zal zijn.

Beantwoording: Het bedrijventerrein van insprekers zal bereikbaar blijven via de interne wegenstructuur die zal aansluiten op de hoofdontsluitingsstructuur. Nadere detaillering en uitwerking zal nog dienen plaats te vinden en is in het kader van dit bestemmingsplan thans niet aan de orde. Ook de exacte ligging van de aansluiting tussen de rondweg en de Communicatieweg zal nog nader worden bepaald.

- d. Reeds nu dient de mogelijkheid aanwezig te zijn de C status van het terrein van insprekers om te mogen zetten naar de B status. Dit is toch al via een wijzigingsbevoegdheid toegestaan.

Beantwoording: De omzetting van de C status van het bedrijventerrein naar een B status geldt alleen voor de bedrijvenlocatie die gelegen is in de nabijheid van het toekomstige station. De overige bedrijventerreinen houden ook in de toekomst een C status. Omzetting naar een B status van het door inspreker bedoelde bedrijventerrein is dan ook niet aan de orde.

- e. De categorie bedrijfsactiviteiten tot 3.1 beperkt de ondernemersactiviteiten van insprekers.

Beantwoording: Bij het opstellen van de milieuzonering is rekening gehouden met huidige en toekomstige woningen in het plangebied. Op grond hiervan kunnen in dit deel van het plangebied alleen bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.1 worden toegestaan. Bij het opstellen van de milieuzonering zijn de huidige bedrijfsactiviteiten overigens positief bestemd. Zodra deze bedrijven echter worden opgeheven zijn alleen de in het bestemmingsplan toelaatbaar gestelde categorieën bedrijven toegestaan.

- f. Bij eerder besluit hebben insprekers goedkeuring ontvangen tot het vestigen van een bowlingbaan. Dit dient in de Staat van Bedrijfsactiviteiten te worden opgenomen.

Beantwoording: Bij de gemeente Rijswijk is niets bekend van een toezegging met betrekking tot een bowlingbaan aan de inspreker. Het ligt ook niet in het voornemen op het bedrijventerrein een bowlingbaan toe te staan.

- g. De huidige woning waar inspreker woont, dient ook de bestemming wonen te krijgen.

Beantwoording: Bestaande bedrijfswoningen zullen in het bestemmingsplan als zodanig worden bestemd. Het plan zal op dit punt worden aangepast. Nieuwe bedrijfswoningen zullen echter niet worden toegestaan.

- h. Reeds eerder is door B&W van Rijswijk toestemming verleend voor uitbreiding van het huidige bedrijventerrein bij brief van 10 maart 1992 (92000771/OW). Dit is nog steeds de bedoeling.

Beantwoording: In de genoemde brief wordt in beginsel de bereidheid getoond medewerking te verlenen aan de oplossing van de huisvestingsproblemen van Avio-Diepen. Hierover zou nog overleg worden gevoerd tussen de gemeente en vertegenwoordigers van het bedrijf. In de brief wordt tevens vermeld dat bij het zoeken naar oplossingen rekening moet worden gehouden met het feit dat de locatie Ypenburg in de VINEX-plannen als woningbouwlocatie is aangewezen. Gezien de strekking van de brief van 10 maart 1992 kan binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan "Ypenburg-Rijswijk" in goed overleg een oplossing gevonden worden voor de wensen van het bedrijf.

- i. Een bebouwingsoppervlak van 60% is een onnodige beperking van de ondernemingszin van inspreker.

Beantwoording: Een bebouwingsoppervlak van 60% moet voldoende worden geacht om de gewenste bedrijfsactiviteiten te kunnen uitoefenen. De overige gronden zijn noodzakelijk voor het laden en lossen van goederen en voor het parkeren op eigen terrein. Overigens is het bebouwingspercentage in overeenstemming met de richtlijnen van de rijksoverheid met betrekking tot bedrijventerreinen op C-locaties. Overigens zij erop gewezen dat het bebouwingspercentage in relatie tot de bouwhoogte dient te worden beschouwd. Bebouwingspercentage en bouwhoogte bepalen het toelaatbare volume.

- j. De huidige bedrijfsgebouwen kunnen niet worden gehandhaafd als er een minimale bouwhoogte van 10.00 m geldt.

Beantwoording: De minimale bouwhoogte van 10.00 m is volgens de voorschriften noodzakelijk en vanuit akoestisch afschermend oogpunt gewenst. Het is echter niet noodzakelijk de bestaande bebouwing hiervoor af te breken. Er dienen dan aanvullende maatregelen te worden genomen om het geluid in voldoende mate te kunnen weren. Pas wanneer de bestaande bebouwing aan vervanging toe is, geldt hiervoor een minimale bouwhoogte van 10.00 m.

- k. Gesproken wordt over een nieuw bedrijventerrein (zie inkleuring op pagina 10) terwijl het terrein van inspreker al 50 jaar vigierend is.

Beantwoording: Figuur 2.1 op pagina 10 van de toelichting is een uitsnede uit het streekplan. Deze kaart is zodanig grof en klein van schaal dat hierop niet alle bestaande situaties zijn weer te geven. Feit blijft dat het volgens inspreker reeds bestaande bedrijventerrein ook in de toekomst een bestemming bedrijventerrein zal hebben volgens figuur 2.1.

- l. Het is niet zinvol een scherm met een hoogte van 4.00 m te plaatsen, waar insprekers voornemens zijn een bedrijfsgebouw te plaatsen.

Beantwoording: In figuur 8.3 is het scherm met een hoogte van 4.00 m te ver in zuidelijke richting over de bedrijfsbestemming getrokken. Dit zal worden aangepast. Op de betreffende gronden zal dus geen geluidsscherm worden gerealiseerd.

- m. Ingestemd kan worden met uitbreiden van het bedrijventerrein van insprekers zodat een betere exploitatie voor de onderneming gewaarborgd is. Insprekers willen dit in overleg met het college van burgemeester en wethouders gaan ontwikkelen.

Beantwoording: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

**R5. G.J. Arkesteijn
Brasserskade 243
2289 PA Rijswijk
(brief d.d. 25 mei 1996)**

- a. Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen grondgebruikswijzigingen waardoor het agrarisch bedrijf van inspreker niet gehandhaafd zal kunnen worden. Inspreker is bereid tot overleg om te zoeken naar mogelijkheden voor bedrijfsvoering elders.

Beantwoording: Indien door de realisering van het woongebied Ypenburg op de gronden van inspreker de uitoefening van het agrarisch bedrijf niet langer mogelijk is, zal in overleg met betrokkene een oplossing gezocht worden. De betreffende gronden zullen voor de realisering van de thans aan de orde zijnde bestemming immers dienen te worden verworven.

De woning en (een deel van) de bedrijfsbebouwing zal echter wel kunnen worden gehandhaafd. In het bestemmingsplan zal hieraan de woonbestemming worden toegekend, via een wijzigingsbevoegdheid is ook een rustig en weinig verkeer aantrekkelijk horecabedrijf op deze plaats toelaatbaar.

- b. Inspreker vertrouwt erop dat op redelijke termijn kenbaar wordt gemaakt hoelang het agrarisch bedrijf nog kan worden uitgeoefend.

Beantwoording: In het onder R5a bedoelde overleg zal ook op termijnen worden ingegaan.

**R6. J. van der Veen
Beethovenlaan 138
2625 RT Delft
(brief d.d. 25 mei 1996)**

- a. Inspreker is van mening dat huizen niet zo dicht op elkaar gebouwd moeten worden als de laatste jaren in Randstedelijke nieuwbouwwijken gangbaar is.

Beantwoording: De bebouwingsdichtheid die voor Ypenburg wordt voorgestaan is niet extreem hoog te noemen. Nabij de voorzieningen en de halten van het openbaar vervoer zullen de dichtheden hoger zijn dan het gemiddelde in het woongebied. Een en ander dient echter nog nader te worden uitgewerkt.

- b. Inspreker is van mening dat het passagiersaanbod niet verdund dient te worden over twee tramlijnen. Routeer één tramlijn slim zodat deze de hele VINEX-locatie bedient.

Beantwoording: Bij het traceren van openbaarvervoerlijnen speelt een aantal zaken een belangrijke rol: een goede "dekking" van het te bedienen gebied, voorzien in de vervoervraag en een zodanige routing dat die voor reizigers aantrekkelijk is en reistijden zo kort mogelijk houdt. Uit de studies die voor Ypenburg zijn gedaan kwam naar voren dat om aan deze voorwaarden te voldoen niet met één tramlijn zou kunnen worden volstaan.

- c. Inspreker is van mening dat de tramlijn aangesloten dient te worden op een te realiseren knooppuntstation waar de spoorlijnen Den Haag - Utrecht en de Hofpleinlijn elkaar kruisen. De Hofpleinlijn moet via de Blijdorpboog op Rotterdam CS eindigen. Het station LvNOI moet omgebouwd worden tot knooppuntstation zodat de Zoetermeerlijn, de Hofpleinlijn en Den Haag CS een veel betere verbinding krijgen met de spoorlijn Amsterdam-Den Haag-Rotterdam.

Beantwoording: De voorstellen die inspreker doet hebben allemaal betrekking op locaties die buiten het plangebied gelegen zijn. De voorstellen vallen daardoor buiten het bereik van het onderhavige bestemmingsplan.

R7. Luchtscouts Van Weerden Poelman
Postbus 1167
2280 CD Rijswijk
(brief d.d. 27 mei 1996)

- a. Voorgesteld wordt ook de gronden rondom de monumenten (gebouwen A1, A3 en A4) onder het bepaalde in artikel 8 (Monumenten) te laten vallen. Het bijzondere karakter van de bouwstijl in relatie tot zijn omgeving gaat verloren als direct op de monumentale panden andere gebouwen zouden komen.

Beantwoording: Op de monumenten zoals aangegeven op de plankaart is de Monumentenwet van toepassing, zoals in artikel 8 van de voorschriften weergegeven. Of de gronden rondom de monumenten ook onder de monumentenregeling kunnen vallen, kan uitsluitend op basis van deze wet worden bepaald en niet op basis van het bestemmingsplan. Op basis van de Monumentenwet zijn er in principe echter voldoende mogelijkheden de monumentale gebouwen te beschermen tegen direct aangrenzende bebouwing die afbreuk zou kunnen doen aan de monumentale waarden.

Overigens zij opgemerkt dat abusievelijk het monumentenschildje voor gebouw A1 bij het verkeerde (niet meer bestaande) gebouw is geplaatst. Dit zal worden gecorrigeerd. Ook de bestemming Horecadoeleinden vervalt voor dit gebouw.

- b. Op de plankaart staat bij gebouw A4 geen monumentenschildje.

Beantwoording: De gebouwen A3 en A4 zijn aaneengebouwd. Het monumentenschildje heeft dan ook op beide gebouwen betrekking.

- c. Gevraagd wordt in hoeverre er plannen bestaan om het gehele monumentencomplex, A1, A3 en A4 en de Fokkerhangar als één geheel in het bedrijfsgebied in te passen.

Beantwoording: De gebouwen A3 en A4 en het direct aangrenzende gebied zullen bij nader inzien niet worden bestemd tot bedrijfsdoeleinden. Het gebouw krijgt na nadere overweging een bestemming voor horeca- en maatschappelijke doeleinden. De omliggende gronden worden bestemd voor gebied voor groenvoorzieningen en recreatie. Het plan zal overeenkomstig worden aangepast. Het gebouw A1 zal niet afzonderlijk worden bestemd maar onderdeel uit gaan maken van de bestemming gebied voor groenvoorzieningen en recreatie en in dat kader een functie kunnen gaan vervullen.

- d. De bedrijfslocatie status van code 4.1 en 4.2 past niet op dit gebouwencomplex (monumenten).

Beantwoording: Zie de beantwoording onder R7c.

- e. Gevraagd wordt of in de vrijstellingsbepaling van artikel 13, lid 4 de mogelijkheid kan worden opgenomen om ook andere bestemmingen toe te laten. Daarbij wordt specifiek gedacht aan het monumentale gebouwencomplex A1, A2 en A4.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder R7c.

- f. Een bestemming voor de gebouwen A3 en A4 zou in de lijn van hun historie moeten worden gezocht, bijvoorbeeld een bestemming voor een deel van het complex voor luchtscouting.

Beantwoording: Zie beantwoording onder R7c. Overigens zij opgemerkt dat de gewijzigde bestemming voor gebouw A1 geen toezegging richting luchtscouts impliceert.

- g. In artikel 16, lid 1 zouden als toelichting op "recreatieve voorzieningen" ook jeugdverblijven (clubhuizen) moeten worden opgenomen.

Beantwoording: Onder "recreatieve voorzieningen" van Artikel 16, lid 1 vallen ook jeugdverblijven.

- h. Gevraagd wordt waarom gebouw A1 een horecabestemming heeft gekregen en niet bijvoorbeeld gebouw A4. Dit zou, gelet op de historische functie, logischer zijn geweest.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder R7c.

- i. In de toelichting dient op pagina 31 e.v. aandacht te worden besteed aan jeugdwerk, zoals bijvoorbeeld scouting. De omvang en de samenstelling van de bevolking van Ypenburg rechtvaardigt de aanwezigheid van minimaal twee scoutinggroepen op de locatie.

Beantwoording: In de toelichting zal aandacht worden besteed aan de mogelijkheid voor scoutinggroepen in het plangebied. Op pagina 32 van de toelichting zal de tekst worden aangevuld.

R8. Wereldhave Management Nederland B.V
Postbus 85660
2508 CJ Den Haag
(brief d.d. 28 mei 1996)

- a. Het is niet logisch dat de Fokker-locatie buiten het bestemmingsplan is gehouden. Het is algemeen bekend dat de zelfstandige vliegtuigindustrie in Nederland zo goed als aan haar einde is gekomen. Daarom, en ook vanwege de ouderdom van het vigerende plan, zou een wijziging van het bestemmingsplan op zijn plaats zijn geweest. Uit de toelichting blijkt ook dat Ypenburg als één geheel moet worden gezien.

Door het toekennen van de globale bestemming bedrijven aan de direct naast de Fokker locatie gelegen gronden, wordt de mogelijkheid gecreëerd nieuwe bedrijfshuisvesting te realiseren, terwijl voor het gebruik van de direct aangrenzende en reeds beschikbare hoogwaardige bedrijfsruimte een vrijstelling van de gemeente Rijswijk vereist is. Omdat de gemeenten er via de grondexploitatie een belang bij hebben dat het tot het bestemmingsplan behorende gedeelte van het bedrijventerrein snel tot ontwikkeling komt, heeft de gemeente Rijswijk er daardoor een belang bij van de vrijstelling een terughoudend gebruik te maken. Het Fokkerterrein vormt dan namelijk de directe concurrent van de bouwlocatie Ypenburg.

Overleg met inspreker over de plangrenzen heeft niet plaatsgevonden.

Beantwoording: De Fokker-locatie is op verzoek van Wereldhave Management Nederland B.V. zelf uit het conceptbestemmingsplan gehaald. Inmiddels vindt overleg plaats met de Wereldhave Management Nederland B.V. over de mogelijke invulling van de zogenaamde Fokker-locatie. In het vigerende bestemmingsplan is een ruime wijzigingsbevoegdheid van het college van B&W opgenomen. Dit maakt het mogelijk om snel en flexibel in te spelen op concrete initiatieven die mogelijk in het Fokker-complex gehuisvest kunnen worden.

- b. Om geluidsschermen en geluidwerende voorzieningen te kunnen realiseren, dient gebruik te worden gemaakt van de Fokker-locatie.

Beantwoording: Als het noodzakelijk mocht blijken op de gronden die in eigendom zijn van Wereldhave Management Nederland B.V. geluidwerende voorzieningen aan te leggen, zullen de betreffende gronden worden aangekocht. Uiteraard zal hierover overleg met inspreker worden gevoerd.

- c. In het bestemmingsplan is geen enkele voorziening opgenomen tegen woon/werk sluipverkeer. Sluipverkeer via de Laan van Hoornwijck ligt voor de hand. De beoogde goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen (en ook van het Fokkerterrein) is met generlei waarborg omgeven.

Beantwoording: De Laan van Hoornwijck maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Ypenburg. Het verkeer op deze wegen is geen sluipverkeer. De wegen zullen zodanig worden gedimensioneerd dat voldoende verwerkingscapaciteit aanwezig is. Sluipverkeer is derhalve niet aan de orde.

- d. De aansluiting van de Rotterdamseweg en de Laan van Hoornwijck op de snelweg is niet duidelijk weergegeven. Niet duidelijk is welke voorzieningen zijn voorgenomen.

Beantwoording: De aansluiting van deze wegen op de snelweg zal niet direct maar indirect plaatsvinden en vindt buiten het plangebied nabij de Hoornbrug plaats. Er is dan ook sprake van een zogenaamde tangentiële aansluiting op de snelweg via het regionale hoofdwegennet. De verkeerstechnische uitwerking van de voorzieningen zal nog nader plaatsvinden.

- e. Vanaf de Fokker-locatie is een langzaamverkeersroute geprojecteerd, voerend langs de zuid-westelijk van de Fokker-locatie gelegen bebouwing. In het plan zijn in het geheel geen voorzieningen opgenomen om het sluipverkeer over de weg en over de in het verlengde daarvan (langs de snelweg) gelegen bestaande weg op het terrein van Wereldhave N.V. te ontmoedigen dan wel tegen te gaan. Ook hierover zal nog nader overleg met betrokkene plaatsvinden.

Beantwoording: Op de geprojecteerde langzaamverkeersroute is gemotoriseerd verkeer niet toegestaan. Derhalve kan daar geen sprake zijn van sluipverkeer. Voor wegen ten behoeve van gemotoriseerd verkeer zal sluipverkeer niet mogelijk zijn door het "knippen" van de weg en reconstructie tot 30 km/h-zone. Voorzover bedoeld wordt op de Rotterdamseweg zal van een directe kortsluiting, en derhalve een mogelijke sluiproute, dan ook geen sprake zijn. Nadere detaillering van de interne verkeersstructuur zal in een later stadium plaatsvinden en is in het kader van het bestemmingsplan thans niet aan de orde (zie tevens beantwoording onder R8c).

- f. Volgens figuur 8.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is aan de Noord-Oostkant van de Fokkerlocatie slechts een smalle strook grond geprojecteerd waarop bedrijven uit categorie 3.1 mogen worden gevestigd, terwijl aan deze zijde een strook ten behoeve van bedrijven in categorie 3.2 in het geheel ontbreekt. Volgens de kaart 304-1 van 6 maart 1996 zou hier wel degelijk een zone met bedrijven in categorie 3.2 zijn voorzien.

Beantwoording: Figuur 8.1 zal conform de bestemmingsplankaart worden aangepast.

- g. De gehele strook als bedoeld onder f (al dan niet met bedrijven in categorie 3.2) is van een zodanig geringe omvang, dat geenszins is veilig gesteld dat het vigerende gebruik van de Fokker-locatie ook in de toekomst – zonder extra voorzieningen – kan worden gehandhaafd. In de nabijheid van de locatie zijn op het grondgebied van de gemeente Nootdorp thans woningen gepland, terwijl aan de geprojecteerde zone onvoldoende bufferfunctie valt toe te kennen. Dit leidt dan tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de bij Wereldhave N.V. in eigendom zijnde gronden. De zone van 500 meter (gemeten van de meest nabijgelegen woonbebouwing) om bedrijven in categorie 5 toe te laten, lijkt kennelijk deels over het grondgebied van Wereldhave N.V. te lopen. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Beantwoording: De bedoelde bedrijfspanden liggen op circa 250 tot 300 meter van het toekomstige woongebied. Ten behoeve van het bestemmingsplan is ervan uitgegaan dat de huidige activiteiten op de Fokker-locatie (vliegtuigbouw) tot categorie 3.2 behoren van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, met een richtafstand van 100 meter tot woningen. Aan deze richtafstand wordt in het bestemmingsplan ruimschoots voldaan. Er wordt overigens op gewezen dat het vigerende bestemmingsplan voor de Fokkerlocatie vestiging van bedrijven tot en met categorie 4 toelaat.

- h. Op de plankaart is een zone met bedrijven in categorie 4.2 aangegeven (ter plaatse van de Rijksmonumenten) terwijl deze zone-categorie niet in figuur 8.1 van het bestemmingsplan is weergegeven.

Beantwoording: Het ligt in de bedoeling categorie 4.2 alsnog van de bestemmingsplankaart te verwijderen en in overeenstemming te brengen met figuur 8.1.

**R9. Jacoba Mast b.v.
Kennemerland 12
2716 BS Zoetermeer
(brief d.d. 28 mei 1996)**

- a. Uitbreiding van het bedrijfsgebied bij het bedrijvenpark Brasserskade (BG (3.1)) zal congestie tot gevolg hebben op de Brasserskade en het bruggetje tussen Communicatieweg en Brasserskade. Daardoor wordt een goede bedrijfsvoering onmogelijk. Als daar ook nog de "hoofdontsluiting ten behoeve van autoverkeer tevens langzaamverkeersroute" blijkt zoals met blokjes op tekening 7434.03 is aangegeven, dan is er helemaal niet meer door te komen.
Langzaam verkeer en een busdienst zijn aanvaardbaar maar dan wel op een andere plaats en niet door het eigendom van inspreker.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder R4.

- b. Het is inspreker onbekend hoe de aansluiting van het plangebied over de A13, op de Vrijbanselaan en vlakbij de vestiging van inspreker moet worden vormgegeven met de bestaande hoogteverschillen en de geluidsoverlast.

Beantwoording: De verkeerstechnische oplossingen worden nog uitgewerkt, zodat er thans nog geen gedetailleerde informatie over kan worden gegeven.

- c. De congestie bij de toegang/uitgang van het plan Ypenburg en het niet soepel opnemen van dit verkeer op de nu al overbelaste A13 zal leiden tot chaos. Dit zal leiden tot sluipverkeer via het bruggetje naar de Brasserskade.

Beantwoording: Op de bedoelde route is geen sprake van "sluipverkeer" omdat deze route deel uitmaakt van het hoofdwegennet van Ypenburg.

- d. In figuur 7.1 en 7.2 is aangegeven dat bus en fiets over het gewraakte weggetje (rood op bijgevoegde tekening) naar de Brasserskade voeren. Op tekening 7434.03 is dit alleen als hoofdontsluiting voor autoverkeer en niet als ontsluiting voor openbaar vervoer en langzaam verkeer aangegeven. In figuur 7.3 is de hoofdontsluiting voor autoverkeer niet over het gewraakte weggetje aangegeven. Dit klopt niet met elkaar.

Beantwoording: Alleen de infrastructurele elementen die exclusief voor openbaar vervoer of fietsverkeer zijn bedoeld, zijn als zodanig bestemd. Waar een busroute samenvalt met een "normale" weg of waar sprake is van een fietspad langs een weg zijn geen afzonderlijke bestemmingen toegekend. Figuur 7.3 zal worden gecorrigeerd.

- e. Bij bedrijven en kantoren wordt geen rekening gehouden met geluidsoverlast, transport gevaarlijke stoffen en CO₂-overlast terwijl daar toch veel mensen werken. Bedrijven en kantoren worden zelfs als buffer gebruikt. Dit is niet acceptabel.

Beantwoording: Kantoren en bedrijven worden volgens de Wet geluidhinder niet als gevoelige bestemmingen aangemerkt. Met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen en CO₂-overlast gelden geen of minder strenge normen voor bedrijven en kantoren dan voor woongebieden. De in het bestemmingsplan opgenomen regeling wordt dan ook alleszins aanvaardbaar geacht.

- f. De op bladzijde 81 artikel 13 genoemde bebouwingsstrook van 15.00 m breed en 10.00 m hoog evenwijdig aan de A13 ter afscherming, biedt alleen bij de afrit van de Brasserskade soelaas omdat men noordelijk alweer rekening moet houden met de hogedrukgasleiding. Het gevaar van deze afschermende bebouwing is dat het afgeweerde geluid weerkaatst over de bebouwing van de Zuidflank heen naar de achterliggende woonbebouwing.

Beantwoording: In het kader van de Wet geluidhinder is de door inspreker bedoelde situatie reeds onderzocht en beoordeeld. Voor het effect waar inspreker op doelt hoeft niet te worden gevreesd.

- g. Voorgesteld wordt om het gebied met BG(3.1) te beperken tot de op bijgevoegde tekening aangegeven groene lijn en het noordelijk gedeelte te bestemmen voor Groen (GR) aansluitend aan het GR langs het nieuwe Woongebied (WG) tot voorbij het viaduct over de A13. Hiervoor wordt een aantal redenen genoemd.

Beantwoording: De in het bestemmingsplan opgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein kan niet worden gemist, gelet op de afspraak in het kader van het VINEX-uitvoeringsconvenant 85 ha bedrijventerrein in Ypenburg op te nemen.

- h. Bezwaar wordt gemaakt tegen de te lage categorieën 1 t/m 3.1 in artikel 13, lid 1a omdat nu reeds werkzaamheden worden verricht in een hogere categorie. Overigens is de afstand van de zijgevel van de loods van inspreker, met daartussen een groen-

strook, meer dan 100 meter zodat het ophogen tot categorie 3.2 geen probleem hoeft te zijn.

Beantwoording: Het is niet op voorhand de bedoeling reeds gevestigde bedrijven die in een hogere categorie vallen dan de thans toelaatbaar gestelde te verplaatsen. In het bestemmingsplan zal derhalve een regeling worden opgenomen waardoor deze bedrijven positief worden bestemd. Indien echter een dergelijk bedrijf zou verdwijnen dan kan op die plaats alleen nog een bedrijf in de toelaatbare categorieën worden gevestigd.

- i. Inspreker heeft bezwaar tegen het verbod van de bouw van dienstwoningen. Er zijn thans dienstwoningen aanwezig.

Beantwoording: Het is niet de bedoeling de huidige dienstwoningen weg te bestemmen. Nieuwe dienstwoningen zullen echter niet meer worden toegestaan. In het bestemmingsplan zal een regeling worden opgenomen waardoor bestaande dienstwoningen positief worden bestemd.

- j. Inspreker heeft bezwaar tegen het bebouwingspercentage van 60%. In het vigerende bestemmingsplan is het bebouwingspercentage 70% en dat dient zo te blijven.

Beantwoording: Een bebouwingsoppervlak van 60% moet voldoende worden geacht om de gewenste bedrijfsactiviteiten te kunnen uitoefenen. De overige gronden zijn noodzakelijk voor het laden en lossen van goederen en voor het parkeren op eigen terrein. Overigens is het bebouwingspercentage in overeenstemming met de richtlijnen van de rijksoverheid met betrekking tot bedrijventerreinen op C-locaties.

- k. Voorgesteld wordt de afstand van 65.00 m die wordt genoemd in artikel 28 te verkleinen omdat een groenzone anders 130 meter breder gemaakt kan worden en een ontsluitingsweg daarvoor vrijwel overal kan komen.

Beantwoording: In verband met de gewenste flexibiliteit van het bestemmingsplan wordt een maat van 65.00 m noodzakelijk geacht. In een verdere uitwerking zal duidelijker worden waar de groenzone en ontsluitingsweg exact gesitueerd worden.

- l. Voorgesteld wordt de Communicatieweg als langzaamverkeersroute te gebruiken.

Beantwoording: Op deze weg zal prioriteit worden gegeven aan de verblijfsfunctie en de langzaamverkeersfunctie. Zie voorts de beantwoording onder R4.

- m. De bus zou in plaats van de op bijgevoegde tekening in rood aangegeven route ook over de blauwe route, zijnde de bestaande noodweg ten behoeve van de 14 woningen, kunnen rijden.

Beantwoording: De routing van de buslijnen zal nog in nader overleg met de vervoermaatschappijen worden bepaald.

R10. Rijswijk's Motor-Revisiebedrijf
Brasserskade 221
Delft
(brief d.d. 28 mei 1996)

Deze reactie is vrijwel identiek aan de reactie onder R9. Korthedshalve wordt naar deze reactie verwezen.

Beantwoording: Zie beantwoording onder R9.

R11. Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft
Maerten Trompstraat 17
2628 RB Delft
(brief d.d. 28 mei 1996)

- a. Insprekers zijn van mening dat de keuze van het voorkeursalternatief in het MER onvoldoende wordt onderbouwd. Het ambitieniveau is te laag.

Beantwoording: Zie paragraaf 12.3.

- b. De in de akkoorden vastgelegde bebouwingsdichtheden hebben het (onbedoelde) neveneffect dat milieumambities omlaag worden bijgesteld. Juist door de woningen op een andere manier over het gebied "uit te smeren" ontstaan mogelijkheden om het gebied op een vernieuwende manier in te richten.

Beantwoording: Onduidelijk is welke akkoorden worden bedoeld. In het VINEX-uitvoeringsconvenant worden slechts woningaantallen genoemd en geen woningdichtheden. Het bestemmingsplan laat de mogelijkheid te variëren in spreiding en dichtheden van woningbouw onverlet. Dit betekent dat plaatselijk hogere dichtheden kunnen optreden en elders in zeer lage dichtheden of niet wordt gebouwd.

- c. Insprekers vinden het zuur dat in het voorkeursalternatief, waarbij de Bras ten volle wordt bebouwd, wat de waterhuishouding betreft maatregelen moeten worden genomen die geforceerd aandoen. Uitgerekend in de Bras wordt het laagste ambitieniveau gerealiseerd. Insprekers zien hierin een onderstreping van het standpunt dat dit gedeelte beter buiten de bouwlocatie kan worden gelaten.

Beantwoording: De Bras maakt onderdeel uit van het VINEX-uitvoeringsconvenant; het al of niet benutten van dit gebied voor woningbouw staat derhalve niet ter discussie.

R12. G.N. van Leeuwen/Th.A.M. van Leeuwen-van den Berg
Brasserskade 241
2289 PA Rijswijk
(brief d.d. 29 mei 1996)

- a. Insprekers hebben bezwaar tegen het wegbestemmen van hun woning. Op de betreffende gronden is een bestemming Groen aangegeven. Insprekers hebben hun bedrijf verkocht en zijn van plan na beëindiging van dit bedrijf daar een nieuwe woning te plaatsen.

Beantwoording: Er bestaat geen bezwaar tegen het opnemen van de woning in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan zal worden aangepast door aan de bestaande woning en omliggende tuin de bestemming W4 toe te kennen.

- b. Aangezien insprekers uitgesloten zijn van de gebruikelijke gemeentelijke informatiebronnen, wordt verzocht om hen op de hoogte te houden van toekomstige ontwikkelingen rondom hun woongebied.

Beantwoording: Het is ondoenlijk voor de gemeente iedere belangstellende individueel te benaderen. Via de pers en terinzage-legging van stukken op het gemeentehuis kan ieder echter kennis nemen van de toekomstige ontwikkelingen.

R13. Maaldrink Buren/M.N. Michon
Wassenaarseweg 20
2596 CH 's-Gravenhage
(brief d.d. 30 mei 1996)

Het betreft een voorlopige inspraakreactie, zonder dat een onderwerp wordt aangeduid, die nog nader zal worden gedetailleerd en gemotiveerd.

Beantwoording: Verwezen wordt naar R1.

R14. Caravanbedrijf Ypenburg B.V.
Brasserskade 221E
2289 PA Rijswijk
(brief d.d. 4 juli 1996)

Verwezen wordt onder andere naar de brief van 22 mei 1996 (reactie R3).

Verzocht wordt artikel 11 WRO toe te passen waarbij het caravanbedrijf een nieuwe vestigingsplaats wordt toebedacht. Daarbij dient in voldoende mate rekening te worden gehouden met de behoefte aan ruime buitenstalling. Als afschermende werking wordt verzocht een wetring te graven die functioneel wordt opgenomen in de waterhuishouding van het gebied.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording onder R3.

Met de inspreker zal nog afzonderlijk worden overlegd.

R15. Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (WLTO)
Postbus 649
2003 RP Haarlem
(brief d.d. 28 mei 1996)

Deze inspraakreactie is gezonden aan de gemeenteraden van Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk.

De inspraakreactie heeft betrekking op:

- de fasering van het plan, of het ontbreken daarvan;
- de relatie met het overblijvende glastuinbouwgebied, onder andere de afstandseisen uit de nota planbeoordeling van de provincie;

- de rechtspositie van de tuinbouwbedrijven die overlast kunnen ondervinden van de bouwactiviteit van eerder uit te voeren plandelen.

De visie van inspreker op de ontwikkeling van de bouwlocatie is eerder kenbaar gemaakt in de nota "Glastuinbouw/Veehouderij in de gemeente Nootdorp in een fase van afbouw als gevolg van de VINEX-locatie Ypenburg". Deze nota dient gezien te worden als onderdeel van het bezwaarschrift van inspreker.

Beantwoording: In het kader van het op te stellen ondernemingsplan door de bij de ontwikkeling van Ypenburg betrokken partners zal de uitvoeringsvolgorde en de daarbij behorende fasering worden bepaald. Hierbij zal de rapportage van de WLTO mede in overweging worden genomen. Toegezegd wordt dat hierover nader overleg met de WLTO en de betrokken ondernemers zal worden gevoerd.

Bij het realiseren van woningen zal rekening worden gehouden met de afstandseisen in de Nota Planbeoordeling van de Provincie Zuid-Holland. Het is niet de bedoeling dat bedrijven worden gehinderd in hun bedrijfsvoering door de nieuw gerealiseerde woningen. Ten tijde van de uitvoering van de plannen zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt.

**R16. werkgroep VINEX-locaties Haaglanden
p/a Nieuwe Molstraat 35
2512 BH Den Haag
(brief d.d. 29 mei 1996)**

Deze inspraakreactie is gelijk aan die onder P6.

Beantwoording: Voor de beantwoording wordt verwezen naar P6.

**R17. Coöperatieve Vereniging Gooland U.A.
(brief d.d. 17 mei 1996)**

De inspraakreactie richt zich op maatregelen ter verbetering van de polderkade en van de peilbeheersing.

Beantwoording: Er wordt gewerkt aan een waterhuishoudingsplan in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland. In dit waterhuishoudingsplan zal rekening worden gehouden met de problematiek zoals beschreven in de inspraakreactie. Thans is het niet mogelijk in het bestemmingsplan hierover meer gerichte informatie te geven. Hiervoor dient het waterhuishoudingsplan te worden afgewacht.

12.2. Overleg ingevolge artikel 10 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan:

Reactie

ja nee

x	1.	Hoogheemraadschap van Delfland
x	2.	N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland
x	3.	Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland
x	4.	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Directie Zuidwest
x	5.	Burgemeester en Wethouders van Delft
x	6.	Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden
x	7.	Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulent- schap Zuid-Holland
x	8.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
x	9.	DGW&T van het Ministerie van Defensie
x	10.	Vrouwenadviescommissie voor de Woningbouw
x	11.	Burgemeester en Wethouders van Leidschendam
x	12.	Haagsche Tramweg Maatschappij N.V.
x	13.	Burgemeester en Wethouders van Den Haag
x	14.	Nederlandse Gasunie N.V.
x	15.	NS Railinfrabeheer
x	16.	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
	x	Dienst Ruimte en Groen provincie Zuid-Holland
	x	Dienst Verkeer en Vervoer provincie Zuid-Holland
	x	Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening-West
	x	Inspecteur van de Volkshuisvesting provincie Zuid- Holland
	x	Inspecteur van de Volksgezondheid van het Milieu provincie Zuid-Holland
	x	Provinciale Directie voor de Bedrijfsontwikkeling in Zuid-Holland
	x	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visse- rij, Directie LNO
	x	Rijksdienst voor de Monumentenzorg
	x	Monumentencommissie Rijswijk
	x	Historische Vereniging Rijswijk, Gemeente-archief
	x	N.V. Energiebedrijf Rijswijk-Leidschendam
	x	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor 's-Gra- venhage
	x	PTT-Telecom Netwerkdiensten
	x	N.V. Duinwaterleidingbedrijf Zuid-Holland
	x	Belangenvereniging Bedrijven Rijswijk
	x	N.V. Duinwaterleidingbedrijf Zuid-Holland, district De Vlietstreek
	x	Dagelijks Bestuur van het Industrieschap De Plas- poelpolder
	x	Burgemeester en Wethouders van Voorburg
	x	N.V. Verenigd Streekvervoer Westnederland
	x	Energie Delfland B.V.

De brieven van de overleginstanties zijn onderstaand kort samengevat en vervolgens beantwoord. De brieven zijn opgenomen in bijlage 7.

**1. Hoogheemraadschap van Delfland
(brieven d.d. 10 mei 1996 en 3 juli 1996)**

Brief van 10 mei 1996

- a. Bericht werd dat het voorontwerpbestemmingsplan niet in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro was ontvangen.

Beantwoording: Dit verzuim, waarvoor verontschuldiging, is hersteld door het voorontwerpbestemmingsplan alsnog aan het Hoogheemraadschap toe te sturen.

Brief van 3 juli 1996

- b. De waterstaatszorg voor het voormalig vliegveld zal ook aan het Hoogheemraadschap worden overgedragen. Er zal dan sprake zijn van een herpolderd vliegveld.

Beantwoording: Hiervan is nota genomen.

- c. Het Hoogheemraadschap dringt met klem aan op het opnemen in het bestemmingsplan van een locatie voor een rioolwaterzuiveringsinstallatie op het zogenaamde GAVI-kavel.

Beantwoording: Het samenwerkingsverband Bestuurlijk Overleg Ypenburg is sterk gekant tegen het opnemen van een dergelijke ruimtereservering binnen het bestemmingsplan Ypenburg. Het grondgebruik is te extensief. Van de zijde van de provincie en het Ministerie van Economische zaken wordt bovendien aangedrongen op het optimaliseren van de mogelijkheden voor bedrijfsvestigingen. Provinciale Staten hebben blijkens het vastgestelde Streekplan Zuid-Holland West de voorkeur uitgesproken de RWZI te situeren buiten de VINEX-locatie Ypenburg.

- d. Het overleg over het rioleringsplan is nog gaande. Verzocht wordt dit zo spoedig mogelijk ter goedkeuring aan het Hoogheemraadschap voor te leggen.

Beantwoording: Dit wordt toegezegd.

- e. Het overleg over de waterhuishouding is eveneens nog gaande. Verzocht wordt het waterhuishoudkundig plan zodra dit gereed is in het bestemmingsplan te verwerken.

Beantwoording: Dit wordt toegezegd.

- f. Met betrekking tot de voorschriften worden de volgende opmerkingen gemaakt.

Met betrekking tot de beschrijving in hoofdlijnen:

- . figuur 3 nog opnemen;
- . nadere uitwerking van de waterhuishouding zal in overleg met het Hoogheemraadschap plaatsvinden;
- . de minimaal benodigde oppervlakte open water moet nog worden ingevuld;
- . bestaande poldergemalen dienen als zodanig te worden bestemd;

Beantwoording: Zolang het overleg niet is afgerond kan een en ander in de voorschriften niet nader gepreciseerd worden.

in de BIH dienen rioolgemalen en -persleidingen als bestemming mogelijk gemaakt te worden;

Beantwoording: In de toepasselijke bestemmingen zal een en ander in de doeleindenomschrijving worden opgenomen. Overigens niet ten behoeve van de door het Hoogheemraadschap gewenste RWZI maar ter wille van de flexibiliteit van het bestemmingsplan voor andere voorkomende gelegenheden.

Met betrekking tot de overige voorschriften:

in de bouwvoorschriften van de bestemmingen WG, UW, W, BG, UB, GR en V dienen de onderhoudsstroken langs watergangen geregeld te worden;

Beantwoording: Dit is niet nodig omdat de keur van het Hoogheemraadschap hierin reeds voorziet. Het is ook ongewenst de autonome publiekrechtelijke regeling die de keur is in het bestemmingsplan te doubleren.

het storten van baggerspecie dient in artikel 29 te worden uitgesloten als verboden gebruik.

Beantwoording: Dit is in wezen niet noodzakelijk omdat dit reeds geregeld is in lid 3b van dat artikel. Terwille van alle duidelijkheid zal baggerspecie echter afzonderlijk worden vermeld.

**2. N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland
Postbus 909
2270 AX Voorburg
(brief d.d. 12 juni 1996)**

- a. Verzocht wordt op de plankaart een 150 kV-kabeltracé aan te geven met de bestemming "Ondergrondse hoogspanningsverbinding". Dit tracé is gelegen aan de oostzijde van de rijksweg A13 langs het aanwezige fietspad tussen de Rotterdamseweg en de Brasserskade. De totale breedte van de strook dient 6.00 m te bedragen.

Beantwoording: Een en ander zal nog in het bestemmingsplan worden verwerkt.

- b. Verzocht wordt op de plankaart de telecommunicatieverbinding Voorburg-Zoetermeer aan te geven.

Beantwoording: Een en ander zal nog in het bestemmingsplan worden verwerkt.

- c. Ter bescherming van de belangen van de 150 kV-verbinding, dient in artikel 27 de breedte van het kabelbed en de aanliggende rij- en werkstrook (tezamen 6.00 m) geregeld te worden.

Beantwoording: Dit zal alsnog worden verwerkt.

- d. In artikel 16 (Groenvoorzieningen en recreatie) dient een verwijzing te worden opgenomen naar artikel 27 aangezien de nieuwe tracés gedeeltelijk in het gebied met deze bestemming liggen.

Beantwoording: Ook dit zal worden verwerkt.

- e. Verzocht wordt paragraaf 8.2 (bladzijde 65) en paragraaf 9.2 (bladzijde 84) van de toelichting aan te vullen met een tekstge-deelte over de in aanleg zijnde 150 kV-verbinding en de be-staande telecommunicatieverbindingen.

Beantwoording: De toelichting zal op dit punt worden aange-vuld.

**3. Provinciale Planologische Commissie van Zuid-Holland
(brief d.d. 14 juni 1996)**

- a. De commissie brengt zijn complimenten over voor het plan.

Beantwoording: Hiervan wordt met genoegen kennisgenomen.

- b. Verzocht wordt een exacte berekening van de 85 ha bedrijventerrein te overleggen. Inmiddels is dit oppervlak vergroot tot circa 100 ha. Verwezen wordt naar de aangepaste toelichting.

Beantwoording: Aan dit verzoek is voldaan. Op bijgevoegd kaartje is de oppervlakte bruto bedrijfsterrein weergegeven.

- c. De commissie deelt mede dat Provinciale Staten er de voorkeur aangeven de RWZI niet binnen de locatie Ypenburg onder te brengen. Verwacht wordt dat het overleg tussen betrokkenen over de locatiekeuze binnenkort zal zijn afgerond.

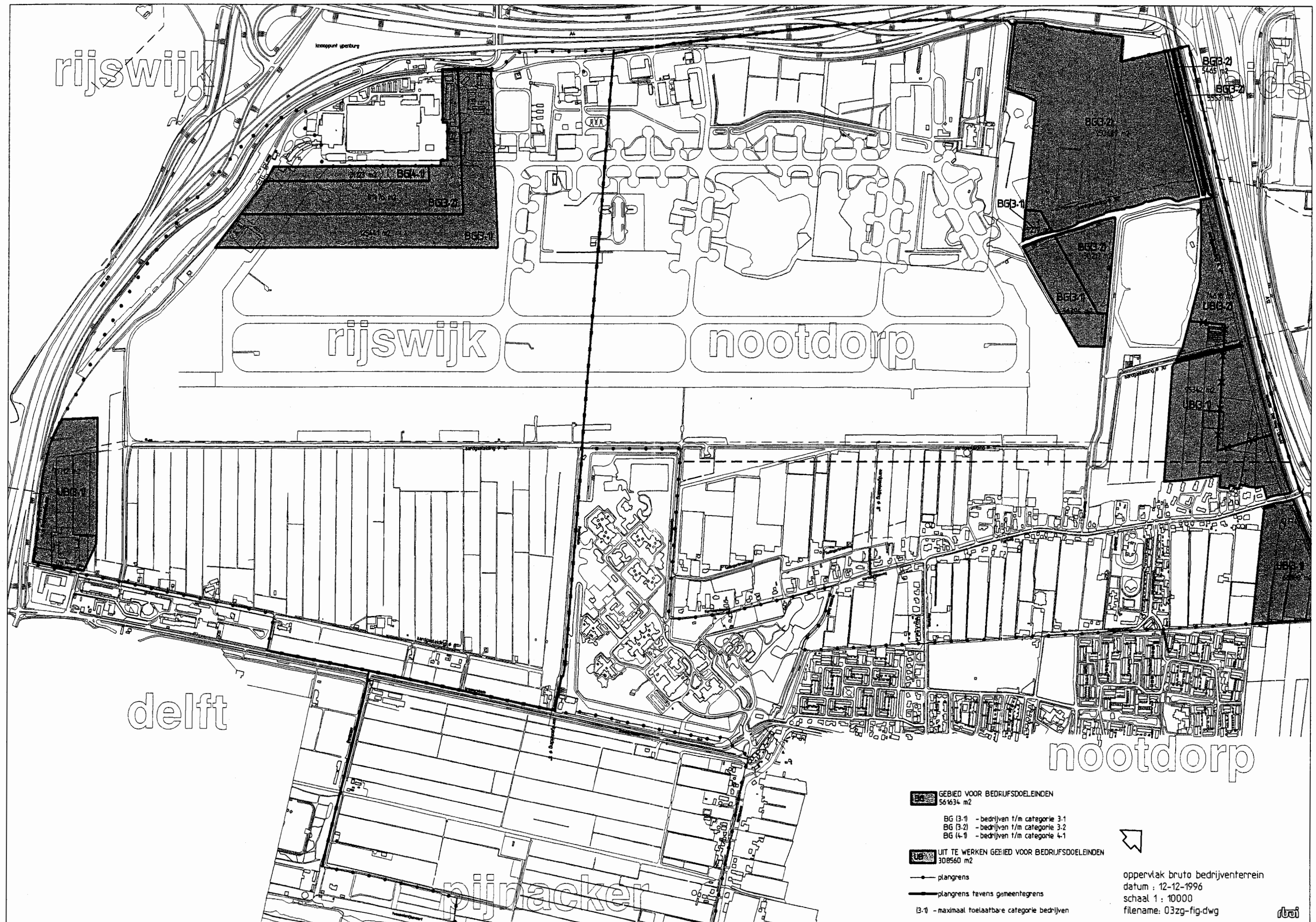
Beantwoording: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aan-genomen.

- d. De commissie acht publiektrekkende functies op bedrijventerreinen (met name het GAVI-terrein) voorlopig kansloos, gelet op de situatie van het openbaar vervoer, de hoge geluidsbelasting en het gevaar van het defensiecomplex.

Beantwoording: Voorzover de Wet geluidhinder beperkingen oplegt aan de toekomstige functies zal hiermee uiteraard rekening mee moeten worden gehouden. In de voorschriften van het bestemmingsplan zijn duidelijk voorwaarden ten aanzien van de bereikbaarheid en de situatie van het openbaar vervoer opgenomen. Er wordt de voorkeur aangegeven de mogelijkheden voor de bewuste locatie niet bij voorbaat al te zeer te beperken en derhalve de regeling op dit punt te handhaven.

- e. Gelet op de beperkte mogelijkheden tot vestiging van milieuhinderlijke bedrijven in de regio dient het bestemmingsplan datge-ne mogelijk te maken wat milieuhygiënisch maximaal aanvaardbaar is. Voorgesteld wordt een verschuiving van categorieën in bovenwaartse zin.

Beantwoording: Het advies wekt bevreemding omdat het sterk afwijkt van het beleid van de provincie dat – evenals het voor-ontwerpbestemmingsplan – gebaseerd is op de VNG-richtafstanden ten aanzien van de zonering van bedrijventerreinen. Er zijn geen dwingende gronden om af te wijken van de VNG-richtafstanden. Gelet ook op Kroonjurisprudentie in deze (Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, 12 mei 1995, nr. 95.004034)



bestaat er van de zijde van het Samenwerkingsverband geen bereidheid het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

- f. Verzocht wordt rekening te houden met de uitbreiding van het "breiwerk" rond het Prins Clausplein. Rijkswaterstaat zal daarover in contact treden zodra hierover meer bekend is.

Beantwoording: Er zal rekening worden gehouden met de uitbreiding van het "breiwerk".

- g. Gepleit wordt de realisering van het ov-net zoveel mogelijk gelijke tred te laten houden met realisering van het woongebied.

Beantwoording: De inspanningen van het samenwerkingsverband zijn daarop gericht.

- h. Het buurt- en wijkgroen dient te voldoen aan de VINEX/WORG-normen en in de exploitatieopzet te worden meegenomen.

Beantwoording: Ten aanzien van de groennormering wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van de normering zoals gehanteerd ten tijde van de gewestelijke budgetverdeling waarin overigens ook de provincie Zuid-Holland was vertegenwoordigd.

- i. Er zal dienen te worden aangegeven wat de functies zijn van diverse groengebieden.

Beantwoording: De toelichting zal hierop worden aangevuld.

- j. Er zal meer duidelijkheid moeten worden verschaft over de ecologische/groene dooradering.

Beantwoording: De toelichting zal hierop worden aangevuld.

- k. De externe veiligheidszone ten opzichte van het TNO-terrein van 600 meter zal moeten worden opgenomen. Defensie stuurt hierover nog een reactie.

Beantwoording: Zie de beantwoording van de brief van Defensie.

- l. Verzocht wordt om een verkavelingsstudie waarbij maximaal 20% is afgeweken van het zongericht verkavelen.

Beantwoording: Zodra verkavelingsstudies beschikbaar zijn zal de Dienst Ruimte en Groen hierover worden geïnformeerd.

- m. De commissie dringt aan op hogere dichtheden.

Beantwoording: De in het bestemmingsplan genoemde dichtheden zijn geen gegeven op zich maar vloeien voort uit de kwantitatieve taakstelling in het kader van het VINEX-uitvoeringsconvenant voor de gehele locatie Ypenburg en de verdeling over de drie betrokken gemeenten. Opgemerkt moet worden dat de taakstelling als minimum programma in het plan is opgenomen.

- n. De relatie met bestaande stedelijke gebieden wordt nu alleen via Hoornwijck gestalte gegeven.

Beantwoording: Aangenomen wordt dat het, ten tijde van de keuze van Ypenburg als VINEX-locatie, bekend was dat Ypenburg aan drie zijden wordt omgeven door rijkswegen en daardoor van aangrenzende stedelijke gebieden wordt gescheiden. Niettemin is er in het plan duidelijk een relatie gelegd met Leidschenveen en het stedelijk gebied van Nootdorp. De relatie met de stedelijke gebieden van Rijswijk en Delft is door de bijzondere geografische gegevens inderdaad moeilijker gestalte te geven.

4. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (Directie Zuidwest)
Postbus 1167
3300 BD Dordrecht
(brief d.d. 20 juni 1996)

- a. Het is gewenst dat ook de groenvoorzieningen onderdeel uitmaken van de programmatische uitgangspunten.

Beantwoording: Het grondgebruik ten behoeve van groenvoorzieningen voldoet aan de VINEX-uitgangspunten. Toedeling van de functies aan het groen zal bij verdere uitwerking van het plan plaatsvinden.

- b. Reeds nu dient inzicht te bestaan in de concretisering van het openbaar groen. Met name de vragen hoe de groenstructuur i.c. de groene dooradering van het streekplan in het bestemmingsplan is vormgegeven, waar de stadsparken op de plankaart zijn aangegeven en welke functies aan het groen zijn gegeven, verdienen thans antwoord. Onder andere de aanduiding en beschrijving van het groen op stads-, wijk- en buurtniveau ontbreekt.

Beantwoording: Zie beantwoording onder a. In de toelichting van het bestemmingsplan is verder ingegaan op de groenstructuur.

- c. Er wordt vanuit gegaan dat de ruimtelijke (ecologische) verbindingen voor recreatie en natuur zijn opgenomen in de exploitatieopzet van het bestemmingsplan, zodat realisering daarvan verzekerd is.

Beantwoording: Dit is inderdaad het geval.

5. Gemeente Delft
Postbus 78
2600 ME Delft
(brief d.d. 26 juni 1996)

- a. Verzocht wordt aan te geven of en hoe fietsroutes aansluiten op het Delfts grondgebied.

Beantwoording: Het systeem van fietsroutes in Ypenburg stemt overeen met het fietspadenplan van Haaglanden, waarmee ook de gemeente Delft heeft ingestemd. Een ander zal nog nader in detail worden uitgewerkt.

- b. In figuur 7.2 ontbreekt de verbinding voor fietsers langs de A13 in zuidelijke richting en een verbinding over de A13 richting Delft.

Beantwoording: Figuur 7.2 zal worden aangepast.

- c. De aansluiting op het Delftse tramlijnnennet dient niet als mogelijkheid te worden genoemd maar als uitgangspunt te worden gehanteerd.

Beantwoording: In afwachting van de afronding van de lopende onderzoeken en uitwerking van het ov-net wordt er de voorkeur aangegeven beide opties nog open te houden, dat wil zeggen een verbinding met Rijswijk of Delft. Overigens dient te worden opgemerkt dat het Stadsgewest Haaglanden verantwoordelijk is voor de vormgeving van de structuur van het openbaar vervoer.

- d. Gepleit wordt voor de omlegging van tramlijn 1 door Ypenburg.

Beantwoording: Zie hiervoor.

- e. De lijnvoering van bussen binnen plangebied is onduidelijk. Lijn 132 van Maassluis via Delft en Ypenburg naar Den Haag CS dient te worden gehandhaafd.

Beantwoording: Een en ander zal nog in nader overleg met de vervoermaatschappijen worden uitgewerkt.

- f. De lijn Leidschenveen-Ypenburg-Rijswijk/Delft is niet de Delft-lijn.

Beantwoording: Dit zal worden gecorrigeerd.

- g. In figuur 7.3 is geen aansluiting op de Brasserskade voor gemotoriseerd verkeer aangegeven.

Beantwoording: Figuur 7.3 zal worden gecorrigeerd.

- h. Er is onvoldoende aangetoond dat de wegenstructuur van Ypenburg op een voor Delft acceptabele wijze kan worden aangesloten op het Delftse wegennet en de A13.

Beantwoording: Verwezen wordt naar het onderzoek van het bureau BGC. Overigens heeft met de gemeente Delft intussen nader overleg plaatsgevonden. Hierbij is op hoofdpunten overeenstemming bereikt.

- i. Gepleit wordt voor de aanleg van carpoolplaatsen bij toeritten van autowegen.

Beantwoording: Bij de verder uitwerking zal dit zeker worden overwogen.

- j. Wordt de Brasserskade inderdaad afgesloten voor autoverkeer en benut voor fietsverkeer?

Beantwoording: Ja, met uitzondering van bestemmingsverkeer.

- k. Wordt nu 10 of 15% van de woningen gestapeld?

Beantwoording: In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een stapeling van 15%. In het VINEX-uitvoeringsconvenant was dit nog 10%.

- l. Er zullen meerdere scholen voor voortgezet onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs nodig zijn in verband met de verschillende denominaties.

Beantwoording: Een en ander zal nog nader worden uitgewerkt.

- m. De sporthal Brasserskade biedt goede mogelijkheden voor gymnastiekonderwijs gedurende de dag.

Beantwoording: Een en ander zal nog nader worden uitgewerkt; deze opmerking zal in de beschouwing worden betrokken.

- n. Er zijn beperkte recreatievoorzieningen in Ypenburg. Als gerekend wordt met gebruik van voorzieningen op korte afstand zal dit moeten worden aangegeven en worden geregeld. Daarvoor zijn ook goede routes van belang.

Beantwoording: De Delftse Hout behoort tot de gordel van regionale groenvoorzieningen ten oosten van het plangebied. Uiteraard zullen ook de toekomstige bewoners van Ypenburg van deze regionale voorzieningen gebruikmaken. Zie voorts de beantwoording van de brief van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

- o. Getwijfeld wordt aan de voorgestelde bibliotheek-capaciteit in het plangebied. Een en ander ware te bezien in samenhang met Delftse voorzieningen.

Beantwoording: Een en ander zal nog nader worden uitgewerkt.

- p. Ingestemd wordt met de geplande winkelveorzieningen, echter niet met grootschalige detailhandelsvoorzieningen in het GAVI-gebied.

Beantwoording: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Het ligt overigens niet in het voornemen in het GAVI-gebied grootschalige detailhandelsvoorzieningen toe te staan.

**6. Stadsgewest Haaglanden
(brief d.d. 2 juli 1996)**

- a. Concrete faseringsvoorstellen worden gemist.

Beantwoording: In het vastgestelde projectplan is een fasering opgenomen.

- b. Het voorontwerpbestemmingsplan wijkt af van de nota locatiebeleid kantoren en bedrijven. Er is sprake van een opwaartse herprofilering waardoor er teveel hoogwaardige terreinen zijn geprojecteerd.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording van de Provinciale Planologische Commissie.

- c. Het terrein bij Fokker van 7,5 ha zou dienen te worden aangewezen voor transport en logistiek. Buiten het Fokkerterrein dient nog 10 à 11 ha een standaard in plaats van hoogwaardig profiel te verkrijgen.

Beantwoording: Het ligt, gelet op de indirecte bereikbaarheid vanaf de Rijkswegen en de hinder voor het woongebied, niet voor de hand nabij het terrein van Fokker terreinen voor transport en logistiek aan te wijzen. Verwezen wordt voorts naar de beantwoording van de Provinciale Planologische Commissie.

- d. In artikel 14 is in de doeleindenomschrijving de aanduiding UBK in plaats van UB opgenomen.

Beantwoording: Dit zal worden gecorrigeerd.

- e. Het voorontwerpbestemmingsplan sluit goed aan op de structuurvisie voor de detailhandel van Haaglanden.

Beantwoording: Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

- f. Voor paragraaf 7.2 wordt een voorstel gedaan voor aanpassing van de uitgangspunten voor het openbaar vervoer.

Beantwoording: Er wordt de voorkeur aan gegeven de uitkomsten van het regionale onderzoek naar de ov-structuur af te wachten. Het bestemmingsplan zal aan de uitkomsten van dit onderzoek worden aangepast.

- g. Voorgesteld wordt in figuur 7.1 de busverbinding van het Agglo-net via de randweg aan de zijde van de A4 op te nemen.

Beantwoording: Het ov-net is nog onderwerp van nadere studie en uitwerking. De resultaten hiervan zullen worden afgewacht.

- h. In figuur 7.2 wijkt het net voor het fietsverkeer af van het RVVP.

Beantwoording: Een en ander zal zo mogelijk nog op elkaar worden afgestemd.

- i. In het voorontwerpbestemmingsplan is voor een andere aansluiting op de A13 gekozen dan in het plan Buitenplaats Ypenburg.

Beantwoording: Dit berust op een omissie die zal worden hersteld (zie ook beantwoording Delft). Figuur 7.3 zal worden aangepast.

- j. Bij drie van de gekozen thema's is niet voldaan aan de milieudoelstellingen, derhalve wordt extra aandacht gevraagd bij de uitwerking voor deze thema's.

Beantwoording: Bij de uitwerking zal hieraan de nodige aandacht worden gegeven.

- k. Voor bedrijven die niet passen in het algemeen geldende toelatingsbeleid, zou een uitsterfbepaling moeten gelden.

Beantwoording: Dit is een goed idee, wordt verwerkt.

**7. Ministerie van Economische Zaken
(brief d.d. 10 juli 1996)**

Met klem wordt verzocht om meer ruimte voor bedrijven dan de thans opgenomen 85 ha bruto.

Beantwoording: Mede op verzoek van het Gewest Haaglanden biedt het bestemmingsplan thans ruimte voor circa 100 ha bedrijventerrein. Terzake wordt verwezen naar de aangepaste toelichting op het bestemmingsplan.

**8. Ministerie van Verkeer en Waterstaat/ Directoraat-Generaal
Rijkswaterstaat
(brief d.d. 11 juli 1996)**

- a. Instemming en waardering wordt uitgesproken voor de vertaling van het mobiliteits- en locatiebeleid in voorontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

- b. De studie van het breiwerk nabij het Prins Clausplein leidt er toe dat ruimtereservering gewenst is binnen plangebied (zie tekening).

Beantwoording: Er zal rekening worden gehouden met de uitbreiding van het "breiwerk".

- c. Verzocht wordt de maximaal toelaatbare hoogte van bouwwerken op de bestemming verkeer te wijzigen van 9.00 in 20.00 m.

Beantwoording: Dit zal, voorzover het de A13 betreft, worden aangepast.

- d. De RWZI dient opgenomen te worden in het bestemmingsplan zo lang geen definitieve locatiekeuze is gedaan.

Beantwoording: Verwezen wordt naar de beantwoording van de brief van het Hoogheemraadschap van Delfland.

**9. DGW&T, Directie Zuid-Holland (Defensie)
(brief d.d. 26 juli 1996)**

- a. De munitie-opslagplaatsen zijn niet ondergronds maar op maai-veld en afgedekt met grond. De schietkelder is eveneens bovengronds.

Beantwoording: Dit zal in de toelichting en de voorschriften worden aangepast.

- b. Het woord "schietbanen" dient vervangen te worden door "laboratoria".

Beantwoording: Dit zal in de toelichting en de voorschriften worden aangepast.

- c. In artikel 13 dient een bepaling te worden opgenomen dat rekening moet worden gehouden met een veiligheidszone van 600 meter uit de opslagruimtes.

Beantwoording: Het is niet duidelijk wat de consequenties zijn voor het bestemmingsplan en met name voor de bestemmingen Woongebied en Gebied voor bedrijfsdoeleinden. Voorshands is het dan ook niet mogelijk met de 600 meter-zone rekening te houden. Bij de uitwerking van de plandelen binnen de genoemde zone zal overleg met Defensie worden gevoerd.

- d. Er wordt een voorstel gedaan voor een andere doeleindenomschrijving bij de bestemming Defensiedoeleinden.

Beantwoording: Deze redactie zal worden overgenomen.

- e. De ontsluiting van het defensiecomplex zou bij voorkeur rechtstreeks vanaf de randweg dienen plaats te vinden.

Beantwoording: Het bestemmingsplan sluit een dergelijke ontsluiting niet uit. Bij de uitwerking zal met deze wens rekening worden gehouden. Daarbij gaat er de voorkeur naar uit het defensiecomplex via het bedrijfsgebied te ontsluiten.

- f. Naast de 300 meter-veiligheidszone dient ook de 600 meter-zone aangegeven te worden.

Beantwoording: Zie hiervoor.

- g. Verzocht wordt ook het defensiecomplex ten zuiden van de Brasserskade in bestemmingsplan op te nemen.

Beantwoording: Voor het bedoelde gebied vigeert een recent en adequaat bestemmingsplan van de gemeente Rijswijk. Er is dan ook geen noodzaak deze gronden in het bestemmingsplan Ypenburg te regelen.

**10. Vrouwen Advies Commissie voor de woningbouw
(brief d.d. 29 juli 1996)**

- a. Verzocht wordt de woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden te voorzien van bouwkundige aanpassingen om de geluidsoverlast binnen te beperken.

Beantwoording: De normen van de Wet geluidhinder voor het geluidsniveau binnenshuis zijn maatgevend. Indien nodig zullen bouwkundige voorzieningen getroffen worden om aan de normen te voldoen.

- b. Er zijn slechts tweebaanswegen gepland, dit mag niet tot filevorming in Ypenburg zelf leiden.

Beantwoording: Bedoeld wordt waarschijnlijk enkelbaanswegen met twee rijstroken. De verkeersstructuur is zodanig ontworpen dat voldoende capaciteit voor de verwerking van het verkeer binnen de bouwlocatie aanwezig is (zie onderzoek BGC).

**11. Gemeente Leidschendam
(brief d.d. 2 augustus 1996)**

- a. Er worden – zowel inhoudelijk als qua opzet – sterke overeenkomsten met bestemmingsplan Leidschenveen geconstateerd.

Beantwoording: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

- b. De zgn. Laan van Ypenburg wordt in figuur 7.3 ten onrechte als (regionale) hoofdweg aangemerkt, terwijl de functie vergelijkbaar is met die van de Landingslaan en deze niet geschikt is voor doorgaand verkeer. Deze verbinding is vooral van belang voor het verkeer tussen de twee woongebieden.

Beantwoording: Binnen het plangebied Ypenburg heeft de Laan van Ypenburg wel degelijk een belangrijke ontsluitingsfunctie. Regionaal gezien vormt deze weg echter geen hoofdweg. Omdat figuur 7.3 met name bedoeld is om de situatie binnen het plangebied aan te geven zal dit figuur niet worden aangepast.

- c. Verzocht wordt in het bestemmingsplan met de uitkomsten van de regionale wegontsluitingsstudie rekening te houden.

Beantwoording: Dit wordt toegezegd. Zodra deze studie beschikbaar is, zal hiermee rekening worden gehouden.

- d. Het is opmerkelijk dat de parkeernorm bij de eengezinshuizen niet gerelateerd wordt aan de prijsklasse van de woningen. Ook de parkeernorm voor gestapelde woningen is niet gekoppeld aan de grootte van de woningen. De parkeernormen voor kantoren binnen en buiten een B-locatie ontbreken.

Beantwoording: Het wordt dezerzijds niet noodzakelijk geacht de parkeernorm te differentiëren voor de diverse prijsklassen van woningen of aan de grootte van de gestapelde woningen. De ervaring leert dat het autobezit nauwelijks relatie onderhoudt met de prijsklasse van de woningen. Omdat er nog niet is voorzien in "echte" kantorenlocaties (de bedoelde B-locatie is voorts nog een C-locatie) wordt het niet noodzakelijk geacht nu reeds normen voor parkeren bij de kantoren vast te stellen. Dit kan in een later stadium ook in het kader van de wijziging- en uitwerkingsplannen nog plaatsvinden.

**12. N.V. Gemengd Bedrijf Haagsche Tramweg-Maatschappij
(brief d.d. 5 augustus 1996)**

- a. Het is zinvol in de artikelen 11 en 12 tevens het maximaal aantal parkeerplaatsen aan te geven.

Beantwoording: Zoals bekend wordt door de overheid het mobiliteitsbeleid veelal gestalte gegeven door het gebruik te beïnvloeden meer dan het bezit van de auto. Aangezien de aanleg van openbare parkeerplaatsen een zaak is van de lokale overheid bestaat er geen behoefte op dit punt nadere regels te stellen.

- b. Op de bestemmingsplankaart is de ov-ontsluiting bij de kruising met de A4 ten westen van de auto-ontsluiting aangegeven. Aan een ligging aan de oostzijde wordt de voorkeur gegeven zodat een kruising bij de A13 wordt vermeden.

Beantwoording: Omwisseling wordt door het bestemmingsplan in principe niet in de weg gestaan. Een en ander zal in overleg met de vervoermaatschappij nog nader worden uitgewerkt.

**13. Gemeente Den Haag
(brief van 14 augustus 1996)**

- a. Omdat voor een groot gedeelte van het plan globale eindbestemmingen zijn opgenomen, zouden buiten het kader van het bestemmingsplan garanties geboden moeten worden dat bij het ontwikkelen van de verschillende bouwplannen het Plan Palmboom als richtlijn gehanteerd zal worden.

Beantwoording: Tal van zaken die verband houden met de kwaliteit zijn bij de invulling van het projectplan alsnog vastgelegd en worden meegegeven aan de ontwikkelaars.

- b. De aspecten duurzaam bouwen en aanpasbaar bouwen zouden beter en concreter moeten worden aangegeven. De in het bestemmingsplan opgenomen checklist voldoet niet aan de in Den Haag geldende normen.

Beantwoording: Bedoelde onderwerpen zijn inmiddels uitgewerkt en door het algemeen bestuur van het Bestuurlijk Overleg Ypenburg vastgesteld.

- c. Er dient rekening te worden gehouden met 60 woonwagendstandplaatsen ten behoeve van Den Haag. Aan de inrichting wordt een aantal specifieke eisen gesteld.

Beantwoording: Over het voorzien in woonwagendstandplaatsen in het bestemmingsplan Ypenburg heeft uitvoerig overleg met de provincie plaatsgevonden. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor 3 x 20 woonwagendstandplaatsen.

- d. In het centrum ware non-food zaken te beperken tot 1.000 m² en food zaken tot 2.000 m².

Beantwoording: De in de voorschriften genoemde maat van 2.000 m² is een maximum maat. Het is zeker niet de bedoeling uitsluitend grootschalige detailhandel toe te laten. Omdat een branche-onderscheid in de voorschriften niet mogelijk is, is deze maat niet aangepast.

- e. Bepleit wordt meer ruimte voor bedrijventerreinen ter beschikking te stellen. Verzocht wordt de locatie langs de A4, die bestemd is voor groen- en recreatievoorzieningen, te bestemmen voor bedrijven en de groen- en recreatievoorzieningen elders onder te brengen.

Beantwoording: Zie de beantwoording onder 7.

**14. Gasunie
(brief d.d. 3 september 1996)**

- a. In tabel 8.1 is de 4 inch (39,9 bar) aardgastransportleiding niet opgenomen. De toetsingsafstand bedraagt 20.00 m en de minimale bebouwingsafstand bedraagt 4.00 m.

Beantwoording: Tabel 8.1 zal worden aangevuld.

- b. Om belemmeringen op de percelen waarin een aardgastransportleiding is gelegen niet groter te doen zijn dan uit een oogpunt van een veilig en bedrijfszeker gastransport noodzakelijk is, wordt verzocht voor leidingen met een druk van 39,9 bar de minimale bebouwingsafstand aan te houden.

Beantwoording: Ten opzichte van de 4 inch, de 8 inch en de 12 inch leiding zal de minimale bebouwingsafstand worden aangehouden in plaats van de toetsingsafstand. De voorschriften zullen hierop worden aangepast.

- c. De 30 inch leiding is niet geheel juist op de kaart aangegeven.

Beantwoording: Alle leidingen zullen, op basis van de meegezonden tekening, juist worden aangegeven.

- d. De 30 inch leiding is gelegen in de bestemming Gebied voor bedrijfsdoeleinden. Op basis van de toegestane categorie van bedrijfsactiviteiten wordt dit gebied beschouwd als gebiedsklasse 3. De ontwerpfactor van de betreffende leiding is niet in overeenstemming met de bij deze gebiedsklasse behorende ontwerpfactor. Daarom wordt verzocht de bestemmingsgrens te projecteren op 95.00 m gerekend vanuit de hartlijn van de leiding.

Beantwoording: Het verschuiven van de bestemmingsgrens zou onevenredig zware gevolgen hebben voor het grondgebruik van het bedrijventerrein. Vooralsnog wordt dit verzoek daarom niet ingewilligd, temeer omdat achterliggende gedachten en technische details niet bekend zijn. In de voorschriften is wel bepaald dat voor kantoren waar meer dan 50 personen werkzaam zijn, de afstand van 95.00 m tot de aardgasleiding wordt aangehouden. In overleg met de Gasunie zal bepaald worden hoe bij de uitwerking van de plannen met deze problematiek dient te worden omgegaan.

- e. Indien reconstructie van de 12 inch leiding nog wordt overwogen, wordt verzocht spoedig contact op te nemen in verband met benodigde voorbereidingstijd.

Beantwoording: Dit wordt toegezegd.

- f. Gasontvangststations vallen onder de Amvb "gasdrukmeet- en regelstations". In dat verband wordt in verband met geluidshinder verzocht een afstand van 50.00 m aan te houden tussen nieuwe woningen en de gasontvangststations.

Beantwoording: De voorschriften zullen hierop worden aangepast.

- g. Verzocht wordt het gasontvangststation in Rijswijk als zodanig te bestemmen.

Beantwoording: Dit station krijgt een aanduiding binnen de bestemming Woongebied.

- h. Verzocht wordt de in de brief aangegeven veiligheidsafstanden ten opzichte van de gasontvangststations in acht te nemen.

Beantwoording: De genoemde afstanden zijn kleiner dan de afstand van 50.00 m die in verband met geluidshinder moeten worden aangehouden zodat dit geen probleem is.

- i. Binnen een afstand van 5.00 m tot de leidingen zijn geen bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen toegestaan.

Beantwoording: In artikel 27 van de voorschriften is een regeling opgenomen waarbij voor bouwen ten behoeve van secundaire bestemmingen slechts is toegestaan indien de leidingbelangen daardoor niet onevenredig worden geschaad. Alvorens bouwvergunning te verlenen dient advies te worden gevraagd aan de leidingbeheerder. Deze regeling bevat voldoende waarborgen ter bescherming van de leiding. Een algeheel bouwverbod gaat dan ook te ver.

- j. Verzocht wordt het aanlegvergunningstelsel in artikel 27 uit te breiden.

Beantwoording: Hieraan wordt deels tegemoet gekomen. Het plaatsen van bouwwerken is al gebonden aan een bouwvergunning zodat het vereiste van een aanlegvergunning min of meer "dubbelop" is. Het eisen van aanlegvergunning voor hoogopgaande beplanting is in dit bestemmingsplan niet noodzakelijk omdat er uitsluitend sprake is van ondergrondse leidingen.

15. NS Railinfrabeheer (brief d.d. 18 maart 1997)

- a. De locatie Ypenburg voldoet niet aan de norm van 33 woningen per ha, die tevens van belang is voor het creëren van voldoende draagvlak voor een hoogwaardig openbaar vervoer. Gepleit wordt voor een hogere dichtheid van het hele gebied met name langs de openbaarvervoertracés.

Beantwoording: Het bestemmingsplan voldoet aan de afspraken die in het kader van de VINEX-uitvoeringsconvenant voor Haaglanden zijn gemaakt. Overigens wordt erop gewezen dat het uitdrukkelijk de bedoeling is ter plaatse van de haltes van de openbaarvervoerbindingen uit te gaan van hogere dichtheden dan de gemiddelde dichtheid voor het gehele gebied.

b. Relatie van het plan met Leidschenveen

De indruk bestaat dat de locaties Leidschenveen en Ypenburg geheel los van elkaar zijn ontwikkeld. De potentiële halte ligt daarom niet centraal in een bouwlocatie van 11.000 plus 7.000 woningen maar aan de rand van beide locaties. Daarmee is een serieuze kans gemist om het gebied vanuit één totaalvisie te ontwikkelen.

Beantwoording: De gedachte dat het goed zou zijn om het gebied te ontwikkelen vanuit één totaalvisie wordt onderschreven. Helaas wordt de feitelijke uitvoerbaarheid hiervan beperkt door de barrièrewerking die uitgaat van de A12 en de spoorweg die het gebied doorsnijden.

c. Hoogwaardig openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de locatie dient een hoogwaardig karakter te hebben om een wezenlijk alternatief te vormen voor de autoverplaatsingen op stadsgewestelijk niveau.

Voorgesteld wordt bij een tram uit te gaan van de gemiddelde snelheid 27 km/h en een halteafstand van 500 meter als minimaal na te streven ambitieniveau.

Beantwoording: Het openbaar vervoer speelt een prominente rol in de verkeersstructuur van Ypenburg. De doelstelling met betrekking tot de minimum gemiddelde snelheid en de halte dichtheid van de tramverbinding wordt onderschreven. De tekst in de toelichting zal op dit punt worden aangepast. In het stedenbouwkundig ontwerp wordt hiermee rekening gehouden. Op dit moment wordt nader onderzoek verricht naar de ontsluiting van de locatie door verschillende vormen van openbaar vervoer. Onzerzijds bestaat uiteraard de bereidheid te zijner tijd in overleg te treden over de afstemming tussen de halte Ypenburg en de overige openbaarvervoerverbindingen.

d. Aangeboden wordt om mee te denken over een attractieve invulling van de potentiële stationslocatie.

Beantwoording: Van deze aanbieding zal te zijner tijd graag gebruik worden gemaakt.

e. Relatie met RandstadRail en Nootdorpboog

In de plannen voor RandstadRail wordt uitgegaan van het apart bereikbaar maken van de werkplaats Leidschendam via de zogenaamde Nootdorpboog. Deze verbinding buigt tussen de Veenweg en de kruising Hofplein en Goudse Lijn af naar de werkplaats en heeft ongetwijfeld effect op de ruimtebehoefte in het plangebied.

Beantwoording: Het wordt zeer op prijs gesteld dat in een vroeg stadium wordt geattendeerd op infrastructurele plannen die ruimtelijke consequenties hebben voor de locatie Ypenburg. Indien meer duidelijkheid bestaat over de ruimtebehoefte ten behoeve van de Nootdorpboog, kan worden overlegd over de wijze waarop deze in het plangebied zou kunnen worden ingepast.

**16. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
(brieven d.d. 21 mei 1996 en 9 september 1996)**

- a. Verzocht wordt nadrukkelijk rekening te houden met archeologische waarden en onderzoek in het bestemmingsplan.

Beantwoording: In de beschrijving in hoofdlijnen is expliciet aandacht besteed aan archeologisch onderzoek en de wijze waarop rekening wordt gehouden met objecten van grote archeologische waarde.

12.3. Inspraak over het milieueffectrapport

Gelijktijdig met de inspraak over de bestemmingsplannen is ook het milieueffectrapport (MER) ter inzage gelegd. Het MER is tevens voor advies gezonden aan de wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Onderstaand wordt ingegaan op de ingekomen adviezen en inspraakreacties.

**1. Commissie voor de milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH Utrecht
(advies van 2 juli 1996)**

De commissie is van oordeel dat het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een aantal inhoudelijke vragen van de commissie is in het directe overleg met behulp van nadere informatie reeds beantwoord. Op grond hiervan heeft de commissie geen belangrijke opmerkingen meer over het rapport. Wel doet de commissie diverse aanbevelingen voor de verdere besluitvorming betreffende:

- bodem en water;
- groen en recreatie;
- openbaar vervoer;
- langzaam verkeer;
- autoverkeer;
- materiaalgebruik.

Beantwoording: De aanbevelingen tot verdere besluitvorming hebben geen betrekking op zaken die in het bestemmingsplan worden vastgelegd. De aanbevelingen worden grotendeels onderschreven. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden.

**2. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
Kerkstraat 1
3811 CV Amersfoort
(brief van 21 mei 1996)**

De dienst wijst op de lopende inventarisatie van archeologische waarden die ook in het MER wordt genoemd. Verzocht wordt om de resultaten van deze inventarisatie te betrekken bij het bestemmingsplan.

Beantwoording: Deelplan 0 en 1 zijn onderzocht op aanwezige archeologische waarden. In de rest van het plangebied is de inventarisatie nog gaande. Er zijn dan ook nog geen definitieve resultaten bekend. Bij de uitwerking van het globale bestemmingsplan zal echter rekening worden gehouden met de aanwezige archeologische waarden.

**3. N.V. Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland
Postbus 909
2270 AX Voorburg
(brief van 22 mei 1996)**

Het bedrijf wijst op de aanwezige en geprojecteerde leidingen binnen het plangebied.

Beantwoording: In het MER zijn alleen de meest belangrijke leidingen vermeld als "ruimtelijke belemmeringen" voor de woningbouw. Deze hebben geen relevante invloed op de onderzochte alternatieven en de milieugevolgen. De betreffende leidingen hebben echter deels rechtstreeks gevolgen voor de bestemmingslegging in het bestemmingsplan. Verwezen wordt naar paragraaf 12.2 (overlegreactie nr. 2).

**4. Gemeente Delft
Postbus 78
2600 ME Delft
(brief van 24 mei 1996)**

- a. Tot op heden is onvoldoende aangetoond dat de verkeersstructuur van Ypenburg op een acceptabele wijze kan worden aangesloten op het Delftse wegennet.

Beantwoording: In het MER is hierop inderdaad niet in detail ingegaan. Voor de keuze tussen alternatieven die in het MER primair aan de orde is, is deze vraag ook minder relevant. Overigens vindt hierover met de gemeente Delft nader overleg plaats.

- b. Er ontbreekt een alternatief waarbij wordt uitgegaan van hogere dichtheden. Betreurd wordt dat in het voorkeursalternatief niet – overeenkomstig het meest milieuvriendelijke alternatief – in enkele delen iets compacter wordt gebouwd en onder meer het meest zuidelijke deel van De Bras wordt gevrijwaard van bebouwing. Dit vanwege de ligging nabij het natuurgebied in de Delftse Hout.

Beantwoording: Voor het grondgebruik en de woningdifferentiatie is in hoofdzaak uitgegaan van de binnen De Haaglanden gemaakte afspraken. In het kader van de VINEX-uitvoeringsconvenant voor Haaglanden is de capaciteit van de bouwlocatie en derhalve de dichtheid bepaald. Ook is daarin bepaald dat De Bras tot de bouwlocatie wordt gerekend. Een alternatief met hogere dichtheden is daarom niet aan de orde.

- c. Voor het overige worden een aantal meer ondergeschikte opmerkingen gemaakt.

Beantwoording: Hiervan wordt kennis genomen. Verwezen wordt ook naar de beantwoording van de overlegreactie over het bestemmingsplan (zie paragraaf 12.2, onder punt 5).

5. Hoogheemraadschap van Delfland
Postbus 2936
2061 CX Delft
(brief van 30 mei 1996)

Volgens het Hoogheemraadschap zijn in het MER voor wat betreft de waterhuishouding op diverse punten onjuiste uitgangspunten gehanteerd. De meest belangrijke punten hebben betrekking op:

- het watersysteem en de na te streven waterkwaliteit in het gebied De Bras;
- het watersysteem in het bedrijventerrein;
- de aanwezigheid van kwel in de plassen van de Boswijk;
- de te hanteren waterpeilen in De Boswijk en De Singels.

Het in het MER gehanteerde uitgangspunt dat een scheiding dient te worden aangebracht tussen de stedelijke en landelijke waterhuishouding, wordt niet onderschreven. Onduidelijkheden bestaan voorts over onder meer de te hanteren percentages oppervlaktewater en het hanteren van een apart peilgebied voor de Landingslaan.

Beantwoording: Erkend wordt dat in het MER niet op alle aspecten juiste uitgangspunten zijn gekozen. Het MER zal echter niet meer worden aangepast. In het lopende overleg over de te realiseren waterhuishouding zullen de genoemde discussiepunten worden betrokken.

6. Herman van der Helm
Middelweg 4
2641 SM Pijnacker
(brief van 10 mei 1996)

In het MER is het wel of niet bebouwen van het waardevolle gebied De Bras ten onrechte niet aan de orde geweest, terwijl deze mogelijkheid binnen de Vinex wel aanwezig is.

Beantwoording: Reeds in de startnotitie is conform het Vinex-uitvoeringsconvenant uitgegaan van een locatie inclusief De Bras. In de richtlijnen is vervolgens deze begrenzing niet ter discussie gesteld. Om deze reden zijn ook in het MER geen alternatieven voor de begrenzing van de bouwlocatie ontwikkeld.

7. Coöperatieve Vereniging Gooland
(brief van 17 mei 1996)

De inspraakreactie richt zich op maatregelen ter verbetering van de polderkade en van de peilbeheersing.

Beantwoording: Er is sprake van één reactie op MER en bestemmingsplan; de betrokken aspecten hebben echter nauwelijks een relatie met het MER. Verwezen wordt naar de beantwoording van de reacties op het bestemmingsplan (paragraaf 12.1 onder punt R17).

8. **Veerman Makelaardij**
postbus 2
2760 AA Zevenhuizen
(brief van 28 mei 1996)

Inspreker maakt bezwaar tegen alle vormen van verandering die tot waardedaling van zijn bedrijfs- of privévermogen leiden.

Beantwoording: Het MER is een onderzoeksrapport en heeft geen gevolgen voor de waarde van onroerend goed.

9. **Houthoff advocaten (namens Zweefvliegclub Rotterdam en Delftsche Studenten Aeroclub)**
Postbus 75505
1070 AM Amsterdam
(brief van 28 mei 1996)

Gepleit wordt om het zweefvliegen in te passen in de planontwikkeling voor Ypenburg.

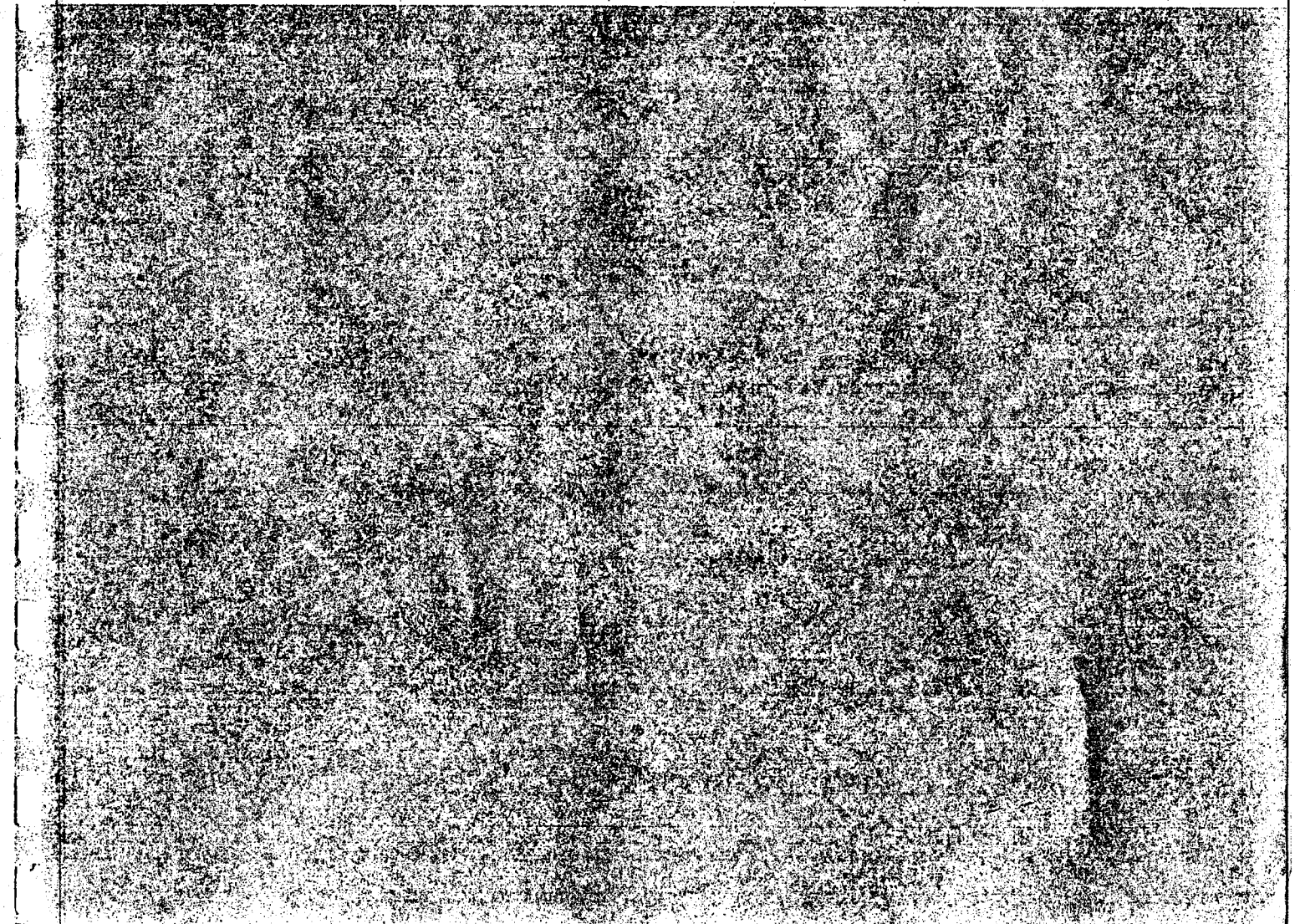
Beantwoording: Reeds in de startnotitie is conform het Vinex-uitvoeringsconvenant uitgegaan van een volledige benutting van de locatie inclusief het bestaande vliegveld. In de richtlijnen is vervolgens dit uitgangspunt niet ter discussie gesteld. Om deze reden zijn ook in het MER geen alternatieven met inpassing van een zweefvliegveld ontwikkeld. Overigens wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie op het bestemmingsplan (zie paragraaf 12.1, onder punt N14).

10. **Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft**
Maerten Trompstraat 17
2628 RB Delft
(brief d.d. 28 mei 1996)

Insprekers zijn van mening dat de keuze van het voorkeursalternatief in het MER onvoldoende wordt onderbouwd. Het ambitieniveau is te laag.

Beantwoording: In het MER is de keuze van het voorkeursalternatief nader gemotiveerd. Het voorkeursalternatief is samengesteld uit de drie beschreven ambitieniveaus (standaard, progressief en ambitieus). Aangegeven is dat het Voorkeursalternatief in hoofdzaak is gebaseerd op het alternatief "progressief plan". Op sommige onderdelen is daarvan afgeweken door toepassing van elementen uit zowel het standaard plan als het ambitieuze plan. In totaal is er dus zeker geen sprake van een laag ambitieniveau.

bijlagen



**BIJLAGE 1 BUITENPLAATS YPENBURG; CHECKLIST
DUURZAAM BOUWEN**

Buitenplaats Ypenburg

Checklist voor duurzaam bouwen

Checklist stedenbouwkundige uitgangspunten

Lokatie:

Status: 1 => bindende afspraak 2=> dringend advies 3=> aandacht

Thema		status	uitgevoerd	motivatie voor het niet uitvoeren
1. zonne-energie	oriëntatie van de woning zoveel mogelijk op het zuiden: verkaveling zuid, zuid-oost/-zuid-west	2		
	het gebouw zoveel mogelijk aan de schaduwkant ontsluiten	2		
	compact bouwen(verkleinen buitenoppervlak)	3		
	De totale bouwvorm moet zodanig zijn dat er weinig belemmering van de zon-inval is voor de andere gebouwen. Extra aandacht vereist de groenvoorziening; deze mag de zon-instraling, met name in de winter niet belemmeren. Gunstige belemmeringshoek is : zuid max 16 graden, oost en west max. 22 graden	3		
windhinder	voorkomen van windhinder in straten en onderdoorgangen ("tochtsluizen"), bijv. door begroeiing.	2		
2. Oppervlaktewater				
	aanleggen van een schoonwatercircuit	2		
	waar mogelijk vegetatiedaken toepassen; o.a. vanwege beperken hoeveelheid water die riolering instroomt en tegengaan verstopping.	3		
	andere toepassingen regenwater onderzoeken, bijv. het plaatsen van een regenton voor tuinen/planten	2		
	drainage voorkomen	2		

Thema		status	uitgevoerd	motivatie voor het niet uitvoeren
	beperken van vuiluitworp; o.a. door het toepassen van een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel	1		
	bij (her)inrichting van oevers streven naar een geleidelijke overgang (minimaal 1:4) tussen water en land door het toepassen van een plasberm, een lage (of zo mogelijk) beschoeiing en een flauw talud.	2		
	de plasberm benutten voor beplanting met riet; verbeteren waterkwaliteit door natuurlijke waterzuivering.	3		
	bij toepassing van een beschoeiing van 15 cm of meer op regelmatige afstanden een "eendetrap" aanbrengen	1		
	wijkwatersysteem aanleggen met oevervegetatie(biezzenveld)	3		
3. Bodem en groen				
	behoud bestaande landschapselementen; handhaven en/of verbeteren bestaande belangrijke groen- en waterstructuren	2		
	bij bodem en/of planten, keuze voor inheemse soorten	3		
	terugdringen percentage verharding; o.a. door toepassen half-open verharding, bijv. grastegels	3		
	voldoende ondergrondse groeiruimte voor bomen reserveren zodat zij duurzaam kunnen uitgroeien tot volwassen exemplaren	1		
	recreatiegroen bereikbaar te voet of per fiets	1		
	groengebieden zoveel mogelijk aaneengesloten maken	1		

Thema		status	uitgevoerd	motivatie voor het niet uitvoeren
bouwrijp maken	bij bouwrijpmaken ophogen waar mogelijk achterwege laten; waar niet noodzakelijk niet ophogen (cunetten)	2		
	handhaven en/of verbeteren bestaande grondstructuren	2		
	voorkomen bodemvervuiling	1		
leefklimaat	geen bestrijdingsmiddelen toepassen voor openbaar groen en verharding	2		
4. verkeer en vervoer				
	langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) stimuleren door deze verkeersstroom structuurbepalend maken	1		
	geen doorgaande routes creëren voor autoverkeer	2		
	terugdringen autogebruik door terugbrengen aantal parkeerplaatsen (parkeernorm omhoog) en afstand gebouw-parkeerplaats vergroten (geconcentreerd parkeren)	3		
	bij ontsluiting goede aansluiting op openbaar vervoer creëren (o.a. fietsenstalling bij de halte plaatsen)	1		
	voorkomen geluidshinder (veroorzaakt door verkeer in de omgeving) door het toepassen van een geluidsscherm (Wet GeluidHinder) en streven naar tenminste een geluidluwe gevel per woning	1		
5.afval				
bevoor-deren ge-scheiden inzame-ling	ruimte reserveren t.b.v. gescheiden afvalinzameling door aandacht te besteden aan het ophaalsysteem en ruimte te creëren voor containers(afspraken verwerkingsbedrijven)	1		

Thema		status	uitgevoerd	motivatie voor het niet uitvoeren
uitvoering	gescheiden inzameling bouw- en sloopafval bij civiele werkzaamheden	1		
6. materialen	zie bijgevoegde lijst van materialen			
beperken hoeveelheid	straatnaamborden op gevel en/of op lantaarnpalen plaatsen.	1		
	als de openbare weg of het pad op minder dan 1 meter van de gevel licht kan de straatverlichting aan de (kop)gevel worden bevestigd, indien dit geen overlast voor de bewoners met zich meebrengt	2		
hergebruik bevorderen	recycled materiaal toepassen, bijv. door een kademuur van hergebruikte bakstenen met kalkmortel	2		
grondstofuitputting beperken	geen tropisch hardhout afkomstig uit roofofbouw bossen toepassen. Indien de toepassing van tropisch hardhout onvermijdelijk is, een houtsoort kiezen die afkomstig is uit verantwoorde plantages	1		
uitstoot schadelijke stoffen beperken	geen schadelijke houtimpregneermiddelen toepassen	1		
	toepassen van verven met geen of slechts een geringe hoeveelheid vluchtige oplosmiddelen.	1		

Checklist voor de toegepaste materialen=> BASISPAKKET

Lokatie:

aantal woningen:

materiaal		toegepast	Motivatie voor het niet toepassen
Hout			
	gebruik duurzaam geproduceerd hout (als uitgangspunt voor tropisch hardhout geldt hiervoor het FSC keurmerk); duurzaamheidsklasse niet hoger dan vereist vanuit functie		
	maak traphek/leuning binnen (in de woning) van duurzaam geproduceerd hout		
	gebruik uitsluitend spaanplaat met KOMO attest		
	gebruik als binnendeur (geen verzwaarde eis): hardboard met honingraatvulling karton		
	gebruik als binnendeur (verzwaarde eisen): massief spaanplaat, multiplex, Eur. zacht-hout		
	laat onderdorpels binnendeur weg of pas Europees lof- of hardhout toe		
Steen			
	gebruik uitsluitend gipssoorten met een lage radon-emissie voor binnentoepassing		
	gebruik uitsluitend gipssoorten met een laag radon-emissie voor binnentoepassing		
	gebruik voor pleisterwerk: ro-gips of kalkmortel		
	gebruik portlandvliegascement of hoogovencement		

materiaal		toege- past	Motivatie voor het niet toepassen
	vervaardig niet dragende binnenwanden uit (ro)gips- blokken, kalkzandsteen		
	pas dekvloer van rogips toe		
Beton			
	gebruik constructief beton, waar mogelijk, met 20 % beton- of menggranulaat		
	gebruik niet-constructief be- ton met > 20% beton- of menggranulaat		
Kunststof- fen			
	gebruik geen produkten die (H)CFK's bevatten		
	indien PVC gebruikt wordt: gebruik PVC met herge- bruiksgarantie		
	gebruik waar mogelijk half- verharde bestrating (zand, houtsnippen, schelpen)		
Conserve- ringen en schilder- werk			
	gebruik zo min mogelijk schadelijke produkten, alleen daar waar nodig		
	gebruik geen loodmenie		
	gebruik geen verduurzaamde staalprodukten in droog bin- nenmilieu uitgezonderd bin- nendeur kozijnen		
	gebruik bij totale houtver- duurzaming produkten met KOMO attest		

materiaal		toegepast	Motivatie voor het niet toepassen
	gebruik als muurverf binnen: minerale verf op watergedragen acryldispersieverf		
	gebruik als schilderverf buiten: minerale verf op watergedragen acryldispersieverf		
	gebruik voor schilderwerk hout binnen en buiten oplosmiddel-arm verfsysteem		
Voegvulling			
	streef naar "kit-arme" detaillering		
Water			
	beperk de hoeveelheid te gebruiken water		
	breng individuele warmtemeters aan in eengezins- en meergezinswoningen		
	pas waterbesparende kranen en douchekop toe		
	gebruik een toilet met regelbare spoeling en beperk hoeveelheid water/spoeling		
	beperk de leidinglengte tussen warmwatertoestel en keuken-/badkamer		
Energie			
	beperk de te gebruiken hoeveelheid (eindige) energie		
	maak het ontwerp geschikt voor de plaatsing van een zonneboiler		
	realiseer energiegebruik op EPN-10% (index 1,26)		

materiaal		toegepast	Motivatie voor het niet toepassen
Herger-buik/de-montabele constructies			
	pas standaard deuren met een hoogte >2,1m toe		
	leg platdakbedekking los van onderliggende constructie		
	gebruik een droog beglazings-systeem		
Geluid			
	bij een eengezinswoning moet een karakteristieke isolatieindex voor luchtgeluid en de isolatie-index voor contactgeluid van de woningscheiding ten minste +5dB bedragen		
Afval			
	voorzie in een ruimte voor plaatsing minicontainers gescheiden afval		
	zorg voor een directe relatie tussen keuken en ruimte minicontainers		
	neem een GFT-afvalvoorziening in de keuken op		
	tref voorzieningen voor rolcontainers		
Onderhoud			
	lever een duidelijke gebruiksaanwijzing mee (bediening installaties, onderhoud)		
Overig			
	breng geen standaardvoorziening aan t.b.v. open haard		

materiaal		toege- past	Motivatie voor het niet toepassen
Ecologische maatregelen flora/fauna			
	gierzwaluwblokken en pan- nen/nestkasten aanbrengen		

Checklist voor de toegepaste materialen => Voorkeurspakket B
 basispakket plus de volgende variabele maatregelen

Lokatie:

Aantal woningen

Materiaal		toe- gepast	Motivatie voor het niet toepassen
	maak tuinafscheidingen/privacyschermen door middel van begroeiing, gevlochten scherm of onbehandeld zachthout, gebruik perkoenpaaltjes van niet-verduurzaamd zachthout		
	maak buitenkozijnen van plaatselijk verduurzaamd Europees hout klasse III/IV, SKH garantie		
	gebruik binnenkozijnen van naaldhout uit verduurzaamde bossen		
	gebruik voor binnentrap (in de woning) Europees naaldhout		
Steen			
	maak dorpels van natuursteen of keramische tegels bij natte ruimten		
	gebruik raamdorpels van keramische tegels, natuursteen of prefab beton		
Schilderwerk			
	gebruik voor schilderwerk hout binn: waterdragende acrylaat dispersieverf of waterdragende natuurverf		
	gebruik voor voorbehandeling op steenachtige ondergrond: watergedragen voorstrijk- of impregneermiddel		
Voegvulling			

Materiaal		toe- gepast	Motivatie voor het niet toepassen
	streef naar een "Kitvrije" detaillering		
Water			
	gebruik voor waterleiding binnen de woning (V)PE en knelkoppelingen		
	voorzie in een warmwater- voorziening voor de wasma- chine		
Energie			
	realiseer energieverbruik op iveau EPN -15% (index 1,19)		
Hergerbuik			
	pas geprefabriceerde produk- ten toe		
	maak verbindingen bereikbaar en demontabel, gebruik rapa- reerbare componenten		

Checklist voor de toegepaste materialen=> Voorkeurspakket C
(hoogste niveau)

Lokatie:

aantal woningen:

materiaal		toegepast	Motivatie voor het niet toepassen
	gerbuik voor buitengevel metselwerk of duuzamgeteeld hout		
	gebruik isolatie voor prefab houten dooselementen, vernieuwbare grondstof of reststoffen		
	keukenblok zonder spaanplaat		
	bij plat dak toepassen EPDM dakbedekking (losliggend) vegetatiedak		
	natuur- of kookverf		
Water			
	grijswater-installaties voor toiletspoeling of regenwaterinstallaties voor toiletspoeling		
	Gustavberg- (of gelijkwaardig) WSS systeem voor toiletspoeling		
Energie			
	plaats een zonneboiler		
	ruimteverwarming uitvoeren als warmtewand		
	realiser energieverbruik op niveau EPN -25% (index 1,05)		
Afval			
	plaats een composbak in de tuin		

Inleiding

In dit bestemmingsplan wordt de toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Omdat de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt voor de milieuzonering in het kader van bestemmingsplannen zijn hierbij alleen de ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

De hier gebruikte lijst deelt de bedrijven in in zes gewone categorieën (waarbij twee categorieën nog zijn onderverdeeld in subcategorieën) en drie A-categorieën. Categorie 1 heeft betrekking op bedrijven die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 op zeer zware industrie. De drie A-categorieën (categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A) bevatten de inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder (zogenoemde A-inrichtingen).

Gebruikte bronnen

Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebruikgemaakt van de lijst van bedrijfstypen uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 1992. In deze lijst worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk gegeven. Daarbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

De lijst is ten behoeve van de Staat van Bedrijfsactiviteiten met behulp van andere bronnen en praktijkervaringen verder verfijnd (o.a. differentiatie naar grootte). De Staat van Bedrijfsactiviteiten wijkt dus op een aantal punten af van de lijst van bedrijfstypen van de VNG.

Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993.

Categorie-indeling en criteria voor de toelaatbaarheid van bedrijven

In de VNG-publicatie zijn de 10 richtafstanden van de lijst van bedrijfstypen teruggebracht tot zes categorieën. Met het oog op de praktische toepassing zijn in deze Staat van Bedrijfsactiviteiten de categorieën 3 en 4 nader onderverdeeld in elk twee subcategorieën.

De richtafstanden en het aspect verkeersaantrekkende werking zijn vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- categorie 1 : bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn in woonwijken.

- categorie 2 : bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies.
- categorie 3 : bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met de hoofd- en/of verzamelwegen:
- . subcategorie 3.1: toelaatbaar aan de rand van woonwijken echter in het algemeen gescheiden door een weg of een groenstrook;
 - . subcategorie 3.2: gescheiden door een andere niet of weinig gevoelige functie (afstandsindicatie 100 meter).
- categorie 4 : bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn:
- . subcategorie 4.1: afstandsindicatie 200 meter;
 - . subcategorie 4.2: afstandsindicatie 300 meter.
- categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (richtafstanden van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1000 meter, categorie 6: 1500 meter).

Met name bij bedrijven uit categorie 3.1 is er van uitgegaan dat bij de inrichting van het terrein (wijze van ontsluiting, situering van bebouwing) voldoende rekening wordt gehouden met mogelijke hinder in de directe omgeving. Dit kan in voorkomende gevallen worden afgedwongen door middel van de in de voorschriften opgenomen bevoegdheid om nadere eisen te stellen aan onder meer de situering van de bebouwing.

De bedrijven uit categorieën 4.1A/4.2A, 5A en 6A komen voor wat betreft de mate van hinder en gewenste afstand overeen met de categorieën 4.1/4.2, 5 en 6 maar zijn alleen toelaatbaar als op het betreffende terrein een geluidszone ex art. 41 e.v. respectievelijk 53 e.v. van de Wet geluidhinder wordt vastgesteld.

Bij de bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid is (behalve voor categorie 2) uitgegaan van zonering ten opzichte van een rustige woonwijk. Voor andere omgevingstypen zoals incidentele woonbebouwing, woonbebouwing in een stedelijke omgeving, andere gevoelige functies of stiltebehoevende gebieden met natuurwaarden kunnen, indien de situatie daartoe aanleiding geeft, de richtafstanden worden aangepast. Dit zal per geval beoordeeld moeten worden.

Opzet van de Staat

In de Staat zijn twee verschillende soorten categorie-indelingen toegepast (zie ook de inhoudsopgave):

- indeling op grond van bedrijfsactiviteiten (hoofdstuk I);
- indeling op grond van het opgestelde motorisch vermogen (hoofdstuk II).

In beginsel zijn beide indelingen van toepassing.

De indeling van hoofdstuk I is de belangrijkste. Als basis hiervoor is gebruikgemaakt van de SBI. Deze indeling wordt hier gebruikt om bedrijfsactiviteiten in te kunnen delen. Het kan dus voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In die gevallen geldt dan de hoogste categorie van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

Bij sommige activiteiten wordt ook onderscheid gemaakt naar de omvang van de activiteiten. Dit betreft in de eerste plaats de afbakening van de A-categorieën. Daarnaast worden veel voorkomende kleinere bedrijven op grond van hun oppervlak of capaciteit apart ingedeeld om te voorkomen dat dergelijke relatief weinig hinderlijke bedrijven zich alleen op grootschalige bedrijventerreinen kunnen vestigen.

De indeling op grond van het opgestelde motorisch vermogen (hoofdstuk II) is altijd aan de indeling volgens hoofdstuk I gekoppeld en is slechts in een beperkt aantal gevallen bepalend voor de uiteindelijke indeling van bedrijven. Het gaat hierbij om bedrijven met een zeer hoog motorisch vermogen die om die reden tot de A-inrichtingen behoren, en om bedrijfsactiviteiten die in de indeling volgens hoofdstuk I de aanduiding * hebben gekregen. De laatstgenoemde aanduiding is gebruikt bij bedrijfstypen waar vaak kleinere, weinig hinderlijke bedrijven voorkomen die op deze wijze rechtstreeks in een lagere categorie kunnen worden ingeschaald. Bij deze activiteiten is het aspect geluid bepalend en daarom geeft het motorisch vermogen een betere maat voor de hinderlijkheid dan bijvoorbeeld het bedrijfsoppervlak.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3); bij de categorieën met een onderverdeling in subcategorieën wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste van de subcategorieën mogelijk is (dus van categorie 4 naar maximaal 3.1). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de staat aangegeven maatgevende milieuaspecten.

Voor de bedrijven uit de A-categorieën is alleen maar een vrijstelling mogelijk voor de indeling in een lagere A-categorie.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is er bij de indeling van uitgegaan dat sprake is van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's avonds en 's nachts plaatsvinden. Dit is in de staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om de genoemde vrijstellingsmogelijkheid toe te passen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Ten slotte is het denkbaar dat in de planperiode het algemene beeld van de in de Staat genoemde bedrijven en bedrijfsactiviteiten zich als gevolg van bepaalde technologische ontwikkelingen in positieve zin wijzigt. Om hierop adequaat te kunnen reageren, zijn burgemeester en wethouders in dergelijke situaties bevoegd de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen.

Straat	nr.	Naam en aard van het bedrijf	S.B.I. code	Cate- gorie S.v.B.	Algemene toelaat- baarheid	Opmerkingen/Bijzonderheden/Eventuele klachten	Bestem- mings- regeling
Nootdorp							
Veenweg	50	Smederij/lasinrichting	28.52	2	2	zeer kleinschalig van opzet	B(2)
Kerkweg	49	Van Arkel, benzinestation	50.5	2	2		B(2)
Kortlandseweg	2	Elektrotechnisch installatiebedrijf	45.3	2	2		B(2)
	2	Meubelstofleerderij	36.1	1	2		B(2)
Rijswijk							
Brasserskade	221 (achter)	Derwort BV, verwerking en groothan- del in isolatiemateriaal	51.6/ 26.1	3.2	3.1		B(3.1)ls
	221c	Avio Diepen BV, opslag	51.4	3.1	3.1		B(3.1)
	221 (achter)	Rijswijkse Motorenrevisie	34.1	4.2	3.1		B(3.1)mr
	221 (achter)	Willighagen & Zn. BV, groothandel in bakkerij grondstoffen	51.7	3.1	3.1		B(3.1)
	225	Hertenkamp, benzinestation	50.5	3.1	3.1		B(3.1)
Pijnacker							
Middelweg	12	M.A. v.d. Helm, loonbedrijf/repatrie- bedrijf	01.4/ 29	3.2		Deze bedrijven zijn niet als zodanig in het be- stemmingsplan opgenomen. De betrokken gronden zijn bestemd voor woongebied.	
	12	Danckaarts Techniek B.V., installatie- bedrijf	45.3	2			
	14	J. Voshol, opslag en verkoop van gasflessen	51.51	4.1			

MER Ypenburg

Tabel 8.1. Vergelijking van de alternatieven, met als referentiekader het standaard alternatief

VOORKEURSAALTERNATIEF	STANDAARDAALTERNATIEF	PROGRESSEF ALTERNATIEF	MEEST MILIEUVRENDELIJK ALTERNATIEF	MUL-ALTERNATIEF
ENERGIE-EXTENSIVERING				
• Automobiliteit 99.700 km/spitsuur 2957 GJ/etm <i>Ermaalsintensiteit (t.o.v. 0-alt):</i> - rijkswegen; lichte toename - Delft; lichte toename - Nootdorp; beperkte afname - Pijnacker; lichte toename - Rijswijk; gem. toename - Landingslaan: < standaard - Randweg: > standaard • Modal split Auto 55% OV 19% Fiets 26% • Energie gebruik: 18 (10⁶ m³ a.eq./jr) besparing: 6 (10⁶ m³ a.eq./jr) reductie uitstoot: CO₂: 11,2 kton/jaar NO_x: 3,2 ton/jaar	• Automobiliteit 100.600 km/spitsuur 2973 GJ/etm <i>Ermaalsintensiteit (t.o.v. 0-alt):</i> - rijkswegen; gelijk - Delft; toename - Nootdorp; lichte toename - Pijnacker; lichte toename - Rijswijk; toename - Landingslaan: 750-1.300 mvt/sp.uur - Randweg: 950-1.100 mvt/spitsuur • Modal split Auto 58% OV 17% Fiets 25% • Energie gebruik: 18 (10⁶ m³ a.eq./jr) besparing: 6 (10⁶ m³ a.eq./jr) reductie uitstoot: CO₂: 11,2 kton/jaar NO_x: 3,2 ton/jaar	• Automobiliteit 99.600 km/spitsuur 2944 GJ/etm <i>Ermaalsintensiteit (t.o.v. 0-alt):</i> - rijkswegen; lichte toename - Delft; lichte toename - Nootdorp; beperkte afname - Pijnacker; lichte toename - Rijswijk; gem. toename - Landingslaan: < standaard - Randweg: > standaard • Modal split Auto 55% OV 19% Fiets 26% • Energie gebruik: 14,4 (10⁶ m³ a.eq./jr) besparing: 9,6 (10⁶ m³ a.eq./jr) reductie uitstoot: CO₂: 17,9 kton/jaar NO_x: 5,0 ton/jaar	• Automobiliteit 99.900 km/spitsuur 2953 GJ/etm <i>Ermaalsintensiteit (t.o.v. 0-alt):</i> - rijkswegen; idem prog. - Delft; idem prog. - Nootdorp; afname m.u.v. randweg - Pijnacker; afname - Rijswijk; idem prog - Landingslaan: 0 - Randweg: > progressief • Modal split Auto 54% OV 19% Fiets 27% • Energie (STEG) gebruik: 11,8 (10⁶ m³ a.eq./jr) besparing: 12,2 (10⁶ m³ a.eq./jr) reductie uitstoot: CO₂: 22,7 kton/jaar NO_x: 2,1 ton/jaar	• Automobiliteit n.v.t. km/spitsuur n.v.t. GJ/etm <i>Ermaalsintensiteit (t.o.v. 0-alt):</i> - rijkswegen; referentie - Delft; referentie - Nootdorp; referentie - Pijnacker; referentie - Rijswijk; referentie - Landingslaan: n.v.t. - Randweg: n.v.t. • Modal split n.v.t. • Energie gebruik: 24 (10⁶ m³ a.eq./jr) besparing: - (10⁶ m³ a.eq./jr)

MER Ypenburg

VOORKEURSALETERNATIEF	STANDAARDALETERNATIEF	PROGRESSIEF ALTERNATIEF	MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF	NUL-ALTERNATIEF
INTEGRAAL KETENBEHEER				
• Bodem zand/grondbalans (t.o.v. standaard): - zandbehoefte: 0/meer - grondbehoefte: 0/meer - grond aanbod: 0/meer • Water balans: - beperkte circulatie - minimaal tot geen inlaat - ± 10% regenwater naar rwzi - kwelwater diepe put benut - 7 % oppervlaktewater waterstandsverloop: - grondwater zie prog. (maar Boswijk: amb. en Bras: stand) - fluctuaties 0,2 m opzetten peil voorjaar (Waternveld en Singels) waterkwaliteit: - samenstelling: zie prog. (Boswijk meer regen/grondwater en Bras meer inlaatwater) - beperkte zuivering riolering: - deels geïntegreerd stelsel, overig verb. gescheiden	• Bodem zand/grondbalans (t.o.v. standaard): - zandbehoefte: neutraal - grondbehoefte: neutraal - grond aanbod: neutraal • Water balans: - geen circulatie - beperkte inlaat - 30% regenwater naar rwzi - kwelwater diepe put benut - 5-8 % oppervlaktewater waterstandsverloop: - grondwater als 0-alt, maar vlak verloop - strak peilbeheer waterkwaliteit: - samenstelling: veel grondwater, overstortwater en zomer inlaatwater - geen zuivering riolering: - deels geïntegreerd stelsel overig verbeterd gescheiden	• Bodem zand/grondbalans (t.o.v. standaard): - zandbehoefte: meer - grondbehoefte: meer - grond aanbod: meer • Water balans: - beperkte circulatie - minimaal tot geen inlaat - 10% regenwater naar rwzi - kwelwater diepe put benut - 8-10 % oppervlaktewater waterstandsverloop: - grondwater ≥ 0-alt, Boswijk veel hoger - fluctuaties 0,2 m opzetten peil voorjaar waterkwaliteit: - samenstelling: veel regenwater, minder grondwater en overstortwater en geen inlaatwater - beperkte zuivering riolering: - geïntegreerd stelsel	• Bodem zand/grondbalans (t.o.v. standaard): - zandbehoefte: meer - grondbehoefte: veel meer - grond aanbod: veel meer • Water balans: - veel circulatie - geen inlaat - 5% regenwater naar rwzi - kwelwater diepe put benut - 10-12 % oppervlaktewater waterstandsverloop: - grondwater gem > 0-alt, met name in winter hoog - fluctuaties 0,3m, uitzakken in zomer onder winterpeil waterkwaliteit: - samenstelling: alleen grond-, regen- en afgekoppeld regenwaterwater - maximale zuivering (helofyten) riolering: - geïntegreerd stelsel	• Bodem zand/grondbalans - zandbehoefte: geen - grondbehoefte: geen - grond aanbod: geen • Water balans: - geen circulatie - inlaat - 0% regenwater naar rwzi - kwelwater diepe put onbenut - n.v.t. % oppervlaktewater waterstandsverloop: - zomer hoog, winter laag - strak peilbeheer waterkwaliteit: - samenstelling: veel grondwater en inlaatwater (look regen) - geen zuivering riolering: - n.v.t.

MER Ypenburg

VOORKEURSAALTERNATIEF	STANDAARDAALTERNATIEF	PROGRESSIEF ALTERNATIEF	MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF	NUL-ALTERNATIEF
KWALITEITSBEVORDERING				
• woon- en leefmilieu geluid: - rijkswegen ≤ 50 dB(A) - extern (t.o.v. 0-alt) - Delft; gelijk + 1 dB(A) - Nootdorp; sterke afname - Pijnacker; gelijk - Rijswijk; gelijk + 1 dB(A) - intern overschrijding voorkeursgrenswaarde randweg - emissies: NO_x: -1% t.o.v. standaard SO₂: -1% t.o.v. standaard - veiligheid: - delen verkeersluwe verblijfsgebieden • ruimtelijke kwaliteit gebruiksfunctie - inpassing landschap redelijk goed - recreatieve verbindingen redelijk - recreatie binnen lokatie goed - ecologische functie - ecologische verbinding verbeterd - afstemming water-groen matig goed	• woon- en leefmilieu geluid: - rijkswegen > 50 dB(A) deel Venen - extern (t.o.v. 0-alt) - Delft; gelijk + 1 dB(A) - Nootdorp; afname - Pijnacker; toename 1 dB(A) - Rijswijk; gelijk + 1 dB(A) - intern op veel plaatsen overschrijding voorkeursgrenswaarde - emissies: NO_x: 2,8 ton/etm SO₂: 1,0 ton/etm - veiligheid: - beperkte verkeersluwe verblijfsgebieden • ruimtelijke kwaliteit gebruiksfunctie - inpassing landschap redelijk - recreatieve verbindingen redelijk - recreatie binnen lokatie (heel) goed - ecologische functie - ecologische verbinding matig - afstemming water-groen matig	• woon- en leefmilieu geluid: - rijkswegen ≤ 50 dB(A) - extern (t.o.v. 0-alt) - Delft; gelijk + 1 dB(A) - Nootdorp; sterke afname - Pijnacker; gelijk - Rijswijk; gelijk + 1 dB(A) - intern overschrijding voorkeursgrenswaarde randweg - emissies: NO_x: -1% t.o.v. standaard SO₂: -1% t.o.v. standaard - veiligheid: - delen verkeersluwe verblijfsgebieden • ruimtelijke kwaliteit gebruiksfunctie - inpassing landschap redelijk (goed) - recreatieve verbinding goed - recreatie binnen lokatie goed - ecologische functie - ecologische verbinding verbeterd - afstemming water-groen goed	• woon- en leefmilieu geluid: - rijkswegen ≤ 50 dB(A) - extern (t.o.v. 0-alt) - Delft; gelijk + 1 dB(A) - Nootdorp; zeer sterke afname - Pijnacker; gelijk - Rijswijk; gelijk + 1 dB(A) - intern meer overschrijding voorkeursgrenswaarde randweg - emissies: NO_x: < 0-1% t.o.v. standaard SO₂: < 0-1% t.o.v. standaard - veiligheid: - groot verkeersluwe verblijfsgebied • ruimtelijke kwaliteit gebruiksfunctie - inpassing landschap goed - recreatieve verbinding zeer goed - recreatie binnen redelijk (goed) - ecologische functie - ecologische verbinding sterk verbeterd - afstemming water-groen zeer goed	• woon- en leefmilieu geluid: - rijkswegen > 50 dB(A) - extern - Delft; referentie - Nootdorp; referentie - Pijnacker; referentie - Rijswijk; referentie - intern n.v.t. - emissies: NO_x: n.v.t. SO₂: n.v.t. - veiligheid: - conform landelijk gebied • ruimtelijke kwaliteit gebruiksfunctie - erosie landschap - recreatieve verbinding slecht - n.v.t. - ecologische functie - ecologische verbinding zeer beperkt - afstemming water-groen slecht

Milieuozonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuozonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuozonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers aantrekt.

1) Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond daarvan worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

- I. "lichte horeca": Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.
In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:
 - la. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
 - lb. overige lichte horeca: restaurants;
 - lc. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grote restaurants, hotels, McDrives e.d.
- II. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
- III. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Het betreft tevens bedrijven die veelal over een afzonderlijke vergunning op grond van de Wet milieubeheer dienen te beschikken. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden (horecaconcentratiegebied of locaties op enige afstand van woongebieden en met een directe ontsluiting op het hoofdwegennet).

Verslag c.q. aantekeningen van de informatieavond over Ypenburg d.d. 20 mei 1996

Aanwezig:

Wethouder Th.L.N. Weterings (voorzitter), de heren M. Reissenweber, P. Bongers, B. Brulleman en mevrouw E. Klok (verslag) alsmede diverse belangstellenden, ambtenaren en raadsleden.

De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom en legt het doel van de bijeenkomst uit. Tevens legt spreker de verdere procedure rond de bestemmingsplanontwikkeling uit.

Vervolgens geeft hij het woord aan de heer Reissenweber.

De heer Reissenweber geeft een toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan "Ypenburg".

De voorzitter dankt de heer Reissenweber voor zijn uiteenzetting en licht de planning van de bouwactiviteiten toe. Spreker deelt mede dat er na de pauze gelegenheid zal worden gegeven voor discussie. Tijdens de pauze kunnen schriftelijk vragen worden ingediend die na de pauze worden behandeld.

Pauze

De voorzitter deelt mede dat alvorens een discussie over het plan plaatsvindt eerst ingegaan zal worden op de schriftelijk ingediende vragen.

Vrouwen Advies Commissie (VAC)

1. In hoeverre is het zeker dat er een NS-station komt?

De voorzitter deelt mede dat een NS-station in het bestemmingsplan is voorzien. Dit voorstation zal een enorm achtergebied kunnen bedienen. Het is echter niet voor 100% zeker dat er een station zal komen. Hierover worden nog onderhandelingen gevoerd met de NS.

2. Komt er een aansluiting naar de Plaspoelpolder?

De voorzitter zegt dat er in ieder geval een busverbinding naar de Plaspoelpolder komt. Voorts heeft een openbaarvervoeraansluiting met een tram tussen Hoornwijck/Ypenburg en de Plaspoelpolder de hoogste prioriteit. Hiervoor wordt overwogen vanaf tramlijn 17 een aftakking van ongeveer 1,5 km te maken in de richting van Hoornwijck.

3. Welk systeem wordt gekozen voor het ophalen van huisvuil?

De voorzitter vertelt dat waarschijnlijk gekozen zal worden voor een systeem met ondergrondse containers. Het is de bedoeling dat dit systeem tezamen met Nootdorp en Pijnacker wordt ingevoerd.

4. Wordt er bij de uitvoering van de woningbouwplannen rekening gehouden met de Wet Geluidhinder?

De voorzitter geeft aan dat hierover nog discussie wordt gevoerd met de architecten. De woningen moeten voldoen aan de eisen gesteld in de Wet geluidhinder.

J. Mast

1. Hoe verlopen de aanvoerwegen van het bouwverkeer naar het plangedeelte ten oosten van het centrum?

De voorzitter meldt dat het de bedoeling is dat dit bouwverkeer de kortste weg naar de A13 neemt. Er worden nog onderhandelingen gevoerd met Rijkswaterstaat over een directe aantakking aan de A13.

2. Wanneer is fase nul gereed?

De voorzitter zegt dat de woningen nog dit jaar opgeleverd zullen worden.

G.J. Hartwig

1. In hoeverre wordt bij de woningbouwplannen rekening gehouden met een onlangs verschenen onderzoek van de Landbouwniversiteit Wageningen naar de schadelijkheid van met name dieselrook op langs de snelweg wonende kinderen? Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Provincie Zuid-Holland.

De voorzitter merkt op dat het genoemde onderzoek bekend is. Naar de schadelijke effecten van onder meer dieselrook is onderzoek gedaan in de MER in het kader van de volksgezondheidsaspecten. Door te kiezen voor een bepaalde inrichting van het gebied (woningen en groen) wordt de volksgezondheid gewaarborgd.

2. Op welke wijze wordt gegarandeerd dat de woningbouwlocatie Ypenburg qua voorzieningen een hoogwaardige woningbouwlocatie wordt en blijft, ook als bijvoorbeeld de huizenmarkt instort en voorzieningen daardoor onbetaalbaar dreigen te worden. Springt in dat geval de Rijksoverheid bij?

De voorzitter verkondigt dat er afspraken zijn gemaakt met de Rijksoverheid over de bouw van minimaal 9000 woningen op Ypenburg in een VINEX-convenant. De voorzieningen die hiervoor noodzakelijk zijn, zullen worden aangepast aan deze hoeveelheid woningen. Tezamen met marktpartijen wordt een grondexploitatie gemaakt die is afgestemd op de woningen en de voorzieningen. Er wordt vanuit gegaan dat de plannen zullen worden uitgevoerd conform de afspraken met het Rijk en de marktpartijen.

Een zwartgallig scenario zou leiden tot het opheffen van het convenant. Op dat moment zal de zogenaamde "Blauwe Hoed-formule" gehanteerd gaan worden. Dit betekent dat er opnieuw onderhandeld zal worden over het convenant. Ook in dat geval zullen we als gemeente Rijswijk blijven strijden voor het realiseren van woningen en het behoud van het draagvlak voor de voorzieningen.

C.P. van Amerongen

1. De tervisielegging van het plan is niet lang genoeg.

De voorzitter deelt mede dat het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van de inspraak gedurende één maand ter visie ligt. De informatieavond van heden is een extra service naar de burgers toe. Na afloop van de tervisielegging, op 29 mei 1996, zal door de commissie ROG een hoorzitting gehouden worden. Bekeken zal worden of het plan naar aanleiding van de inspraak gewijzigd moet worden. Daarna start de formele bestemmingsplanprocedure in het kader van het ontwerpbestemmingsplan. De procedure wordt ook vermeld in de folder.

2. Welke gevolgen heeft de bodemvervuiling op Ypenburg voor de grondprijs?

De voorzitter vertelt dat de saneringskosten van het vliegveld worden betaald door het Rijk. Deze kosten zullen derhalve niet worden verdisconteerd in de huizenprijzen.

3. Op welke wijze wordt voorkomen dat er verzakkingen van de bodem gaan optreden?

De voorzitter verklaart dat de bodem van Ypenburg vergelijkbaar is met de bodemkwaliteit in de rest van Zuid-Holland. De bouwtechnieken zijn inmiddels dusdanig vergevorderd dat het risico van verzakkingen beperkt is.

4. Kan gegarandeerd worden dat er geen blindgangers in het gebied meer aanwezig zijn?

De voorzitter deelt mede dat de grond van Ypenburg per 1 januari 1997 schoon zal worden opgeleverd door Domeinen. Blindgangers dienen op dat moment te zijn verwijderd. Er worden nog onderhandelingen gevoerd over de opleveringscondities. Schadelijke gevolgen in de toekomst zullen uitgesloten worden. Het terrein wordt onderzocht door de Explosieven Opruimingsdienst. Hun condities zijn op heel Nederland van toepassing.

5. Hoe wordt gegarandeerd dat de grond schoon opgeleverd wordt?

De voorzitter zegt dat de kwaliteit van de grond moet voldoen aan de normen. Er zullen onderzoeken verricht worden om aan te tonen dat de grond voldoende schoon is. De bewijslast hiervoor ligt bij "Domeinen".

6. Hoe wordt de sociale veiligheid op de werklocaties gewaarborgd? De bedrijventerreinen zijn in het plan gescheiden van de woningen.

De voorzitter vermeldt dat aan de sociale veiligheid vorm wordt gegeven bij de nadere inrichting van de werklocaties. Overigens dient vermeld te worden dat de bedrijvensterreinen een belangrijke functie krijgen voor het doorgaand verkeer. In dat verband wordt reeds rekening gehouden met de sociale veiligheid.

7. Op welke wijze zal vorm worden gegeven aan de langzaam verkeers-
verbindingen? Wat zijn de alternatieven bij regen?

De voorzitter zegt dat het openbaar vervoer veel prioriteit zal krijgen in het gebied. Ook fietsers en voetgangers zullen veel mogelijkheden krijgen om het gebied te doorkruisen.

8. Hoe wordt de toegankelijkheid van het gebied voor Brandweer en Politie gegarandeerd?

De voorzitter verkondigt dat de bereikbaarheid van het gebied voor Brandweer en Politie één van de uitgangspunten is voor de inrichting van het gebied.

9. Waarom is gekozen voor woningbouw op Ypenburg en niet op bijvoorbeeld de Waalsdorpervlakte of op het terrein van TNO? Wat is het plan Palmboom?

De voorzitter reageert dat er ook andere visies op de ruimtelijke ontwikkeling met woningbouw mogelijk zijn. De uitgangspunten voor woningbouw op Ypenburg worden sinds geruime tijd onderschreven door Rijk, provincie en gemeenten. Het gebied ligt voor woningbouw en werken gunstig ten opzichte van de omgeving.

Voorts merkt spreker op dat het plan Palmboom het stedenbouwkundig plan is voor Ypenburg.

10. Hoe wordt de veiligheid rond de munitiebunkers gegarandeerd?

De voorzitter deelt mede dat alle terreinen moeten voldoen aan de normale veiligheidseisen. De TNO-terreinen kennen een speciale hindercirkel. Met eventuele calamiteiten is rekening gehouden.

11. Hoe is de regenwaterafvoer van de snelwegen geregeld?

De voorzitter verklaart dat er een waterhuishoudkundig plan is opgesteld. Dit plan is besproken met het Hoogheemraadschap van Delfland. Aan hun eisen dient te worden voldaan.

12. Gevreesd wordt voor vandalisme bij collectief parkeren.

De voorzitter merkt op dat niet in het gehele gebied collectief geparkeerd zal worden. Gestreefd zal worden het collectief parkeren in het gebied op plekken te realiseren waar voldoende toezicht wordt gehouden. Parkeren bij de woning wordt nagestreefd.

13. Door wie wordt het groen in het gebied onderhouden?

De voorzitter zegt dat de gemeenten binnen hun eigen grondgebied het groen zullen onderhouden. De gemeente Rijswijk streeft naar veel groen in het gebied. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor het groenbudget.

14. Op welke wijze zullen de fietsroutes door het gebied lopen?

De voorzitter zegt dat één route ter hoogte van de grens van Nootdorp en Rijswijk door het gebied gaat over de A4 heen. De andere route gaat bij Hoornwijck onder de snelweg door.

De heer Hartwig vraagt zich af of de luchtverontreiniging van de snelwegen in voldoende mate is meegenomen in het plan.

De voorzitter zegt dat hiermee in de MER rekening is gehouden. Ook de geluidswallen langs de wegen hebben hier een functie.

De heer J. Vermeulen

1. De te realiseren toegangsweg van het plangebied, die aftakt van de Brasserskade is erg smal in relatie tot het verkeer dat deze weg moet verwerken.

De heer Reissenweber vertelt dat deze ontsluiting momenteel nog onderwerp van studie is. Momenteel is er nog geen duidelijkheid te geven over de breedte van deze weg.

De voorzitter vult aan dat de hoofdontsluiting van het gebied aantakt aan de A13 richting Rijswijk-Zuid. De huidige weg zal worden vervangen door een andere weg.

2. Parallel aan de Brasserskade ligt de Communicatieweg. Wat gaat er met deze weg gebeuren? Er wordt in principe vanuit gegaan dat deze weg gehandhaafd blijft.

De heer Reissenweber reageert met de opmerking dat deze weg is gelegen in het uitwerkingsgebied van het bestemmingsplan. Het is nog niet duidelijk op welke wijze invulling wordt gegeven aan deze uitwerking.

3. In het bestemmingsplan is vermeld dat er geen woningen binnen de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" gebouwd mogen worden. Aandacht wordt gevraagd voor het feit dat momenteel al wel wordt gewoond in het gebied.

De voorzitter deelt mede dat er gezocht zal worden naar flexibele oplossingen voor het werken in combinatie met het wonen in het gebied.

4. Hoe is de ontsluiting van het bedrijvengebied geregeld?

De voorzitter zegt dat het streven erop is gericht de ontsluiting van de bedrijvengebieden rechtstreeks via de rijkswegen te laten plaatsvinden.

5. Wat is de categorie-indeling voor bedrijven?

De heer Reissenweber zegt dat de categorie-indeling vertaalt is in bedrijvenlijsten. Bedrijven tot de categorie 4.1 krijgen de mogelijkheid zich in het gebied te vestigen. Bedrijven in hogere categorieën zijn in principe uitgesloten. In het terrein waar de heer Vermeulen op doelt, is de hoogste categorie van bedrijven 3.1.

6. De minimale hoogte binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden is tien meter voor randbebouwing. De huidige bebouwing in deze zone is lager dan tien meter. Wordt er nog rekening gehouden met deze bedrijven?

De voorzitter deelt mede dat deze bedrijven mogen blijven.

7. Er wordt in het plan steeds gesproken over nieuwe bedrijventerreinen. Op welke wijze wordt rekening gehouden met de reeds aanwezige bedrijventerreinen?

De voorzitter merkt op dat er overleg wordt gevoerd met de bedrijven die op de bestaande bedrijventerreinen gevestigd zijn.

8. Er zal rond het gebied een geluidsscherm met een hoogte van vier meter gerealiseerd worden. In welke vorm zal het scherm gerealiseerd worden?

De voorzitter zegt dat er nog gediscussieerd zal worden over de invulling.

De heer Kroonenburg (luchtscouts)

1. Er is veel ruimte voor voorzieningen in het plangebied van Ypenburg ingeruimd. Is er ook rekening gehouden met voorzieningen voor de jeugd?

De voorzitter zegt dat de voorzieningen indicatief zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er is apart onderzoek verricht naar de voorzieningen door het bureau SGB0. Dit rapport is inmiddels besproken door de grondgebiedgemeenten. De door de heer Kroonenburg gestelde vraag kan het beste in het kader van dit onderzoek beantwoord worden. Het onderzoek komt voor de zomervakantie in de Raadscommissie OSZW aan de orde. Onderzocht zal worden of de luchtscouts onderdak kunnen krijgen in het luchthavengebouw, waar nu het projectbureau gevestigd is.

2. Hoe komt het dat er al gebouwd wordt voordat het bestemmingsplan gereed is?

De voorzitter legt uit dat het eerste en het deelplan nul door middel van een artikel 19-procedure gerealiseerd worden. In het kader van deze procedure kunnen bezwaren en bedenkingen geuit worden?

Mevrouw de Ruiter

Het is de bedoeling dat ongeveer 30% van alle woningen in Ypenburg in de sociale sector zal worden gerealiseerd. Hoeveel procent van deze woningen zal op Rijswijks' grondgebied gebouwd worden.

De voorzitter zegt dat de verdeling over de grondgebiedgemeenten gelijk is.

Als er verder geen vragen en discussiepunten meer zijn, licht de voorzitter de verdere procedure van het bestemmingsplan Ypenburg toe.

Vervolgens sluit de voorzitter de vergadering om 22.00 uur.

NOG NIET VASTGESTELDE NOTULENCOMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN GEWEST

Notulen van de hoorzitting van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Gewest over het (voor)ontwerp-bestemmingsplan "Ypenburg" gehouden op dinsdag 9 juli 1996 om 20.00 uur in het Stadhuis te Rijswijk.

Aanwezig: de heer drs. T.L.N. Weterings[✓], voorzitter; de heren A.M. Bos[✓], G.A. Kruger, F.A.M. Wulffers, J.F.T. Zilverentant, J.A. van Zijderveld, H.J.A. Simons, en de dames M.J.R. André en A.E. Trinthamer-Boellaard, de heer A.E. Pol(secretaris) en de heer C.G. Rieke (notulist) en de heer Reissenweber namens de projekt-groep Ypenburg, alsmede vele belangstellenden en enkele ambtenaren.

De voorzitter heet alle aanwezigen welkom en geeft allereerst het woord aan de diverse insprekers naar aanleiding van een door hun ingediend bezwaarschrift.

1. de heer H.G. Kronenberg namens Luchtscouts Van Weerden Poelman geeft een toelichting op het ingediende bezwaarschrift.
De heer van Zijderveld vraagt hoeveel meters men nodig heeft.
Spr. antwoordt dat het om circa 400 m² gaat.
Mevrouw André vraagt wat spr. eventueel wil doen met het gebied voor groenvoorziening.
Spr. licht hierop toe dat de luchtscouts best in zo'n groenzône gehuisvest kunnen worden.
De voorzitter merkt hierbij op dat de bestemming groen en recreatie een dergelijke activiteit mogelijk maken.
De heer Zilverentant vraagt wat spr. eventueel met het monument zou willen doen.
Spr. antwoordt hierop dat de luchtscouts daar graag willen blijven zitten.
2. Mevr. Mr. Kerssemakers namens de heer en mevrouw Michon, Brasserskade 223, licht het pro-forma ingediende bezwaarschrift toe.
In hoofdzaak betreft dit de onzekerheid van het ontwerp-bestemmingsplan voor betrokkene.
3. De heer Waaier namens de Westelijke Land en Tuinbouw Organisatie dringt aan op het duidelijk maken van de fasering in de tijd. Dit is voor tuinders in de omgeving voor de bedrijfsvoering belangrijk.
4. De heer Vermeulen namens Brasserskade 221.a,b en c geeft een toelichting op het ingediende bezwaarschrift.
Mevrouw André vraagt of de genoemde Communicatieweg een bestaande weg is. Spr. antwoordt hierop dat dit het geval is, maar dat bedoelde weg niet op de plankaart is terug te vinden.
Mevrouw André vraagt vervolgens of de voorgenomen bedrijfsuitbreiding al eens is aangevraagd.
De heer Vermeulen deelt hierop mee dat dit in het verleden is aangevraagd, en dat een nieuwe aanvraag zal volgen zodra de bedrijfsbestemming is gerealiseerd.
5. De heer M.van Druten deelt mede eigenaar te zijn van een perceel naast de inmiddels afgebroken woning van de heer Maan. Hij heeft echter

nimmer iemand van de gemeente Rijswijk gezien om over aankoop van zijn perceel te praten.

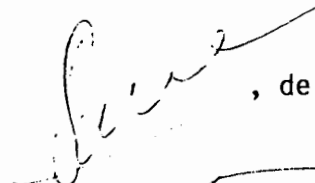
Op de vraag van de heer van Zijderveld hoe groot dat perceel is wil de heer van Druten niet ingaan. De bewering zijnerzijds dat er een brief van hem moet zijn zal worden nagetrokken. (noot: het postregistratiesysteem geeft aan dat er vanaf 1992 geen brief van spr. is geregistreerd)

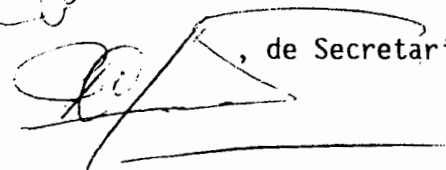
Mevr. Trinthamer wil weten of spr. bereid is zijn perceel te verkopen. De heer van Druten deelt hierop mede dat hij voornemens is op het perceel een woning te realiseren.

6. De heer Petersweem namen de werkgroep Vinexlocaties Haaglanden geeft een korte toelichting op het eerder ingediende bezwaarschrift.
7. De heer van Leeuwen, Brasserskade 241 wil graag weten wat de betekenis is van zijn groen ingekleurde perceel.
De voorzitter deelt spr. mede dat het hier een recreatieve bestemming betreft. Hierover moet dan eerst wel met spr. overeenstemming worden bereikt.

Om 20.50 uur sluit de voorzitter de hoorzitting met de mededeling dat de commissie in besloten vergadering bijeen zal komen om een advies over de ingebrachte reacties aan de Raad te kunnen geven.

Aldus vastgesteld in de openbare commissievergadering van . 10 SEP. 1996

 , de Voorzitter.

 , de Secretaris.



Notulen van de informatiebijeenkomst van het project Ypenburg, gehouden op 29 mei 1996 in het gemeentehuis

Aanwezig: de heer A.N. Groenewegen, wethouder, voorzitter
de heer M. Reissenweber, projectbureau

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Vervolgens introduceert hij de heer Reissenweber, de projectleider namens de gezamenlijke gemeenten voor de VINEX bouwlocatie Ypenburg. Hedenavond is met name het grondgebied van Pijnacker aan de orde.

De heer Reissenweber geeft aan de hand van een aantal sheets een toelichting op de plannen. Eerst verstrekt hij informatie over de totale lokatie en vervolgens over de plannen van de gemeente Pijnacker voor haar gedeelte van De Bras. Daarbij komen de volgende elementen naar voren

1. Er ligt een voorontwerp-bestemmingsplan voor, inhoudende de opbouw en uitgangspunten, bedoeld voor inspraak en commentaar vanuit de bevolking en belanghebbenden.
2. Milieu-effectrapportage
3. Verzoek Hogere Waarde, dat betrekking heeft op de wet Geluidhinder.

ad 1: Opbouw en uitgangspunten

De heer Reissenweber legt uit dat er vier gemeenten betrokken zijn bij het plangebied: Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker leveren gronden aan; Den Haag is belanghebbende omdat veel inwoners van die gemeente belangstelling zullen hebben voor Ypenburg.

De verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling ligt, afgezien van de publiekrechtelijke verantwoordelijkheden voor de gemeenten, bij het projectbureau. Er komen drie bestemmingsplannen; elke gemeente stelt haar eigen bestemmingsplan vast en houdt daarmee zeggenschap over haar eigen grondgebied. Om die reden zijn er ook drie voorontwerp-bestemmingsplannen. Omwille van inzicht in de samenhang heeft de toelichting in de afzonderlijke gemeenten dezelfde inhoud. Zo ontstaat een gemeenschappelijk stelsel van voorschriften met voor elk bestemmingsplan specifieke bepalingen (geen strakke voorschriften).

De uitgangspunten worden bepaald door twee belangrijke documenten:

1. het VINEX uitvoeringsconvenant d.d. 29 juni 1995. Hierin zijn de deelnemende gemeenten overeengekomen dat voor 1 januari van het jaar 2000 zesduizend woningen worden gebouwd; tussen 2000 en 2005 nog eens drieduizend woningen, en voor de periode na 2005 resteert nog een capaciteit voor circa 2300 woningen. Door invulling van de lokatie Ypenburg zal het huidige landelijke tekort aan woningen worden teruggebracht van 4% naar 2%. Naar verwachting zullen daarna niet meer zo veel woningen nodig zijn.

Instrumentele uitgangspunten

- a. globaliteit
- b. flexibiliteit

ad a.: globaliteit:

Er worden op dit moment slechts globale plannen ontwikkeld. Het is niet zeker dat alle uitgangspunten ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

1. globale eindbestemming: er zijn gebieden aan te geven die reeds verworven zijn (vliegveld); andere gebieden zijn reeds gemeentelijk eigendom, hetgeen een zekere slagvaardigheid geeft in het afgeven van bouwvergunningen, etc..
2. globaal uit te werken bestemmingsplannen: dit betreft gebieden grenzend aan de bestaande bebouwing. Deze gebieden zijn nog in particulier eigendom, maar betrokkenen moeten nadrukkelijk bij de plannen betrokken worden.

ad. b: flexibiliteit

Flexibiliteit heeft betrekking op het minimum aantal woningen per bestemmingsplan; hiervoor geldt vooralsnog geen bovengrens. Dit geeft de mogelijkheid tot schuiven met infrastructurele elementen en verschuiving binnen het centrumgebied: welke voorzieningen in het centrum gerealiseerd gaan worden, staat nog niet vast.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met het rijksbeleid, dat voorziet in 30% woningen in de sociale sector en 70% in de vrije sector.

De instrumentele uitgangspunten worden in hoge mate bepaald door belangrijke ruimtelijke structuurelementen op de kaart en een beschrijving in hoofdlijnen van de ruimtelijke en de milieu kwaliteit.

Ypenburg moet hoog scoren, zodat het burgers zeer aantrekkelijk is om daar te gaan wonen.

De luide, brede landingsbaan loopt dwars door de wijk. De verbindingen met de woongebieden hebben een gelijk afstand.

Rond De Bras kan snel worden gebouwd; op korte termijn moeten dan ook gesprekken met bewoners worden gevoerd. Het verkeerslawaaï van de rijkswegen wordt gedempt door geluidswallen met een hoogte van 10 m en grondgebieden met een breedte van 50 m. Zo ontstaat een groenstructuur met recreatieve waarde.

Daarnaast komen er enkele bedrijventerreinen, verspreid over de lokatie.

Voor de Bras moeten voor het jaar 2005 vijftienhonderd woningen worden gebouwd. Zoals geldt voor de gehele lokatie wordt daarbij uitgegaan van 15% gestapelde woningbouw met een maximale hoogte van 40 m; waarschijnlijk zal 25 m voldoende zijn. Hoe dichter bij het centrum, des te meer gestapelde bouw: daardoor lijkt hoogbouw voor De Bras uitgesloten te zijn.

Naast het centrale centrum is voorzien in een subcentrum op De Bras voor de elementaire behoeften: ca. 500 m² bruto vloeroppervlak t.b.v. detailhandel, dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Momenteel voeren de portefeuillehouders overleg over de exacte plaats van deze voorzieningen (centrum of verspreid). Op De Bras komt geen bedrijventerrein.

ad 2: Milieu-effectrapport

Dit verwijst naar de wetgeving om het om het milieuaspect een volwaardige rol in de lokatie te geven (groen, water, verkeer, energie; fietsverkeer, terugdringen auto). Gekozen is voor een zgn. progressief alternatief, dat boven de standaardnorm ligt. De maximale variant (waarbij aan het milieu de hoogste prioriteit wordt gegeven) is om financiële redenen nauwelijks haalbaar. Dit is de basis voor het bestemmingsplan. Binnenkort komt er een gesprek met de MER-commissie, die wellicht zal trachten haar invloed in dezen aan te wenden. Het valt te hopen dat de commissie groen licht geeft voor de verdere ontwikkeling. De MER wordt tegelijkertijd met bestemmingsplan ter inzage gelegd.

ad 3: Verzoek hogere waarde

De Wet geluidhinder stelt dat de geluidbelasting op woningen het niveau van 50dBa niet mag overschrijden (te vergelijken: spelende kinderen produceren 60dBa). Aangezien dit in de praktijk moeilijk te realiseren is, kan de provincie toestemming geven voor een verhoging tot 55dBa. Daarom komen langs de rondweg woningen met een geluidbelasting tot 55dBa. Met architecten wordt overlegd om de geluidbelasting binnen de woningen de genoemde 55dBa niet te doen overschrijden.

De heer Reissenweber beëindigt hiermee zijn betoog.

De heer Groenewegen wijst op de presentielijst die de ronde doet.

De heer Meeuwissen vraagt naar de ontsluiting van het kruispunt Crayenburg - Nootdorp West, alsmede naar de route voor het bouwverkeer.

De heer Reissenweber antwoordt dat er vanaf de Brasserkade een fietspad komt tot aan het begin van De Bras. Voor het bouwverkeer worden speciale wegen aangelegd, waarvan de bedoeling is dat zo weinig mogelijk inwoners hiervan gebruik maken.

De heer Van der Helm stelt de volgende vragen:

- welke bezetting is voorzien voor de woningen?
De heer Reissenweber antwoordt dat wordt uitgegaan van een bezetting van 2,2 à 2,3 bewoners per woning; er wordt weliswaar een lichte stijging verwacht, maar deze zal niet boven 2,4 uitkomen.
- waarom wordt er niet gebouwd in de buurt van de grote steden, aangezien Ypenburg kennelijk is bedoeld voor de opvang van bewoners uit Den Haag?
De heer Reissenweber antwoordt dat er op landelijk niveau een tekort van 4% aan woningen is. Mede omdat de rijksoverheid het Groene Hart wil ontzien, is gekozen voor Vinex-lokaties zo dicht mogelijk bij de grote steden; Ypenburg ligt dicht bij Den Haag. Daarnaast valt te constateren dat in binnenstedelijke gebieden zeer veel woningen worden gerealiseerd.
- Nu er in Nootdorp een motie is aangenomen, inhoudende dat de voorkeur ernaar uitgaat de bouwlokatie De Bras in tijd op te schorten, is het dan niet relevant de plannen hierop aan te passen?
De heer Groenewegen antwoordt dat Pijnacker op grond van het VINEX-convenant verplicht is woningbouw aan De Bras te plegen en gaat dan ook zeker niet akkoord met afstel. Naar verwachting gaat de woningbouw aldaar

in 1999 van start. De gemeente Nootdorp had contact met Pijnacker behoren op te nemen.

De heer Reissenweber merkt op dat Nootdorp niet gezegd heeft, geen behoefte te hebben aan de invulling van deze bouwlocatie, maar de voorkeur geeft aan een concentratie van bouwactiviteiten op Ypenburg en pas op een later termijn aan woningbouw op De Bras. Aangezien dit niet overeenkomt met de afspraken in het uitvoeringsconvenant, zal dit de gemeente veel geld kosten.

- Aanvankelijk waren twee percelen grond (volkstuintjes en het dierenpension naast Crayenburg) in de bouwplannen opgenomen; waarom zijn deze niet verwerkt in het bestemmingsplan.

De heer Reissenweber zegt dat het mogelijk is dat details van oorspronkelijke (globale) plannen niet zijn meegenomen in de voorliggende uitwerking.

- Zijn die bedrijven (geen agrarische) waarvoor het overgangsrecht geldt, aangegeven op de kaart? (deze bedrijven mogen wel blijven zitten, maar niet uitbreiden, en niet meer hinder gaan veroorzaken).

De heer Reissenweber antwoordt dat met bedrijfseigenaren in de lichtgele gebieden contact wordt gezocht. Deze gebieden vallen onder artikel 11 van de Wet R.O., hetgeen een extra inspraakmogelijkheid voor betrokkenen inhoudt. Andere bestaande locaties kunnen gehandhaafd worden. Gezien de relatie woningen - oppervlakte gebied zullen de bewoners van De Bras spoedig een uitnodiging ontvangen voor een gesprek over hun terrein, waarbij als uitgangspunt geldt dat de woningen worden gehandhaafd.

- Mag er gebouwd worden in woningbouwgebieden?

De heer Reissenweber antwoordt bevestigend, zij het dat hiervoor altijd bestemmingsplanprocedures van toepassing zijn. Gebieden die nog niet in eigendom zijn van de gemeente of het BOY zijn wel reeds ingekleurd, maar het contact met de bewoners en de vereiste procedures moeten nog in gang worden gezet.

De heer Meeuwissen heeft geconstateerd dat de bouwplannen tot aan de grens van zijn bedrijf lopen, hoewel is toegezegd dat niet tot aan de rand gebouwd zou worden. Indien dit wel zou gebeuren, zouden er zaken worden gedaan om ergens anders te starten.

De voorzitter antwoordt dat hij de heer Meeuwissen heeft gezegd, dat een eventuele flat niet op de kopgevel van de kas wordt neergezet. Hiertoe moet een wettelijk bepaalde afstand in acht worden genomen. Spreker dringt erop aan, contact op te nemen met het projectbureau indien een ondernemer erbij gebaat is dat op korte termijn afspraken gemaakt worden.

De heer Hoekstra spreekt over een ontsluitingsweg van 100 meter breed, die precies over zijn woning zou lopen. Hij vraagt, mede met het oog op mogelijkheden voor verhuizing, naar de gang van zaken m.b.t. tot verwerving van percelen.

De heer Reissenweber legt uit dat de weg zelf niet 100 m. breed wordt, maar dat dit de tracébreedte is waarbinnen de weg moet worden aangelegd. Wanneer deze over de woning van betrokkene zou lopen, dient er zo spoedig mogelijk een gesprek te komen. Dit kan ook gebeuren op initiatief van de eigenaar zelf, waarbij afspraken gemaakt kunnen worden over de prijs, het gebruik van de gronden, medewerking inzake het zoeken naar een andere locatie voor de eigenaar, etc.. Spreker wijst daarbij op het telefoonnummer in de folder.

De heer Hoekstra vraagt naar de mogelijke herstructurering van het tuinbouwgebied en of de Dwarskade wordt opgenomen in de rondweg.

De heer Reissenweber antwoordt dat over de herstructurering van het tuinbouwgebied overleg met Nootdorp moet worden gepleegd. Hetzelfde geldt voor de rondweg. Of de Dwarskade wordt opgenomen in de rondweg is niet zeker.

Mevrouw Ten Bosch vraagt waarom haar bouwaanvraag voor een nieuwe kas in behandeling is genomen, en waarom de projectontwikkelaar niet naar hen toe is gekomen. Op deze manier lopen ondernemers het risico onnodige investeringen te plegen.

De heer Groenewegen antwoordt dat de gemeente verplicht was de aanvraag in behandeling te nemen, omdat deze betrekking heeft op een gebied waarop een geldig bestemmingsplan voor kasgroenteteelt van kracht is. Spreker weet niet of er reeds contacten met grondverwervers dan wel projectontwikkelaars zijn voor dit gebied.

De heer Reissenweber antwoordt dat er een faseringslijst van deelplannen voor Ypenburg is opgesteld. Gekozen is, te starten met een concentratie van contacten met grondeigenaren in Nootdorp. Alternatieve locaties zijn reeds uitgezet. Indien ondernemers grote risico's dreigen te lopen, kunnen zij zelf contact opnemen met het projectbureau. In dat geval krijgen gesprekken met deze grondeigenaren dan een hoge prioriteit.

De heer Van der Krogt waar naar de plannen voor het stukje grond tussen de tocht en het fietspad.

De heer Reissenweber antwoordt dat dit niet bekend is; de plannen zijn nog niet tot in detail uitgewerkt.

De heer Kleijweg stelt de volgende vragen:

- wordt het gebied opgehoogd?

De heer Reissenweber antwoordt dat ook dit nog niet is uitgewerkt. Wel is er een waterhuishoudkundig plan

- opgesteld, waarbij ook het Hoogheemraadschap betrokken is.
- Wat wordt de status van de Middelweg?
De heer Reissenweber verwacht niet veel wijzigingen t.a.v. het verkeer op de Middelweg. Er zullen voorzieningen worden aangebracht t.a.v. een maximum snelheid van 50 km, woongebieden krijgen een maximum snelheid van 30 km per uur.
- Welke voorzieningen worden door de gemeente Pijnacker gerealiseerd?
De voorzitter antwoordt dat de portefeuillehouders in gesprek zijn om hierover overeenstemming te bereiken.
- Van waaruit start de bouw?
De heer Reissenweber antwoordt dat de bouw gaat starten in het grensgebied van Rijswijk (deelplan 0). Voor de gemeente Rijswijk is het belangrijk dat nog dit jaar gestart wordt met de woningbouw in verband met subsidieregelingen (verfijningsuitkeringen). Aan het eind van het jaar wordt begonnen met deelplan 1 midden op de luchthaven.
- Wanneer wordt gebouwd op Pijnackers grondgebied
De heer Reissenweber antwoordt dat de fasering van de bouwlocatie, met uitzondering van 0 en 1, nog moet worden vastgesteld. De mogelijkheid wordt onderzocht van de gelijktijdige bouw op drie locaties. Wellicht zal voor het jaar 2000 gestart worden met woningbouw op De Bras.

De heer Waaijer (Dwarskade) vraagt of het uitmaakt of de bezwaren de donker- dan wel de lichtgekleurd gebieden betreffen.

De heer Reissenweber antwoordt ontkennend. Alleen is het zo, dat voor de donkergekleurde gebieden nog een procedure moet worden gevolgd. De honorering van de bezwaren kan afhankelijk zijn van de afstand van de bebouwing tot aan de desbetreffende woning. Er is nu nog sprake van een globaal bestemmingsplan. Over het lichtgele gebied wordt nader overleg gepleegd met de bewoners. De grenslijnen die over de percelen lopen, geven aan dat deze gedeelten bij het plan betrokken zijn. In dat geval worden de woningen gehandhaafd; over het resterende gebied, inclusief schuurtjes, vindt nader overleg plaats.

De heer Waaijer wijst voorts op de problematiek waarmee de ondernemers worden geconfronteerd inzake hun toekomstplannen en de bedrijfsvoering: een bedrijfsplan is aan tijd gebonden en voor financiële hulp van de bank is zekerheid nodig.

De voorzitter antwoordt dat hij bij de burgemeester en wethouder Levi van Nootdorp zal bepleiten dat de ondernemers wiens bedrijf valt in het plangebied, voorrang krijgen bij toewijzing van gronden in Noukoop. De heer Reissenweber vult aan, dat de ondernemers met het projectbureau in contact kunnen treden over het tijdstip van de verkoop van hun grond aan het projectbureau en eventuele andere voorwaarden. De heer Levie verzoekt, de mogelijkheden te bestuderen van hervestiging in Pijnacker-Oost.

Mevrouw Nuijt-Verschoor vraagt naar juridische aspecten. Zij wijst erop, dat de desbetreffende gemeenteraden gehouden zijn de ingediende bezwaren te toetsen. Dit zal evenwel moeilijk zijn omdat de onderhandelingen nog niet gestart zijn. De heer Reissenweber antwoordt dat dit aspect nog niet aan de orde is. Alle reacties worden verzameld. Indien mogelijk wordt het bestemmingsplan hierop aangepast en wordt met betrokkenen overleg gepleegd om te bezien in hoeverre aan hun bezwaren/problemen tegemoet gekomen kan worden. Dan wordt het officiële bestemmingsplan vastgesteld en gaat de bezwarenprocedure van start. De nu geldende sluitingstermijn heeft betrekking op de zienswijzen van de indieners, nog niet op officiële bezwaren. Op de vraag van de heer Van der Helm of de indieners gehoord worden, antwoordt de voorzitter dat elke gemeente haar eigen RO-procedure heeft. Betrokkenen worden gehoord in de gemeentelijke commissie.

De heer Kleiweg vraagt waarom er geen ontsluitingsweg naar de rondweg wordt gemaakt.

De heer Reissenweber antwoordt dat hiervoor twee redenen zijn:

1. er is gekozen voor zoveel mogelijk gelijke afstanden binnen de woningbouwlocatie naar de rondweg.
2. de rondweg mag geen blokkade vormen voor het recreatiegebied.

De heer Van der Helm vraagt naar de duur van de inspraakperiode.

De heer Reissenweber vult aan, dat men kan reageren vanaf het moment dat de plannen ter inzage zijn gelegd. De voorlichtingsavond is geen wettelijke bepaling, en vormt dus geen startpunt van de inspraakperiode.

De voorzitter antwoordt dat het plan reeds vanaf 1 mei ter inzage heeft gelegen; de sluitingsdatum is 1 juni. Bezwaren die a.s. maandag binnenkomen, worden nog in behandeling genomen. Bij de gemeente Pijnacker kunnen de wethouders Bos en Groenewegen, mevrouw Smit, de heer Hartog en de heer Goossens benaderd worden voor vragen.

De voorzitter sluit de vergadering.

PRESENTIELIJST

INFORMATIE - BIJENKOMST

VOORONTWERP - BESTEMMINGSPLAN YPENBUR

NAAM	ADRES
J.C.M. Kluijweg	Middelweg 6
A. Kwaktaal	Joonauf m. d. z. l. a. m. s.
J. Boertjes	Postlaan 25 Pijnacker
J. Burger	Eikenbomen 13 Pijnacker
M. Leuif	Hofricht 14, Pijnacker
T.P. de Staep	Marie Rozenboomstr. 9 Pijnacker
J. Huif - Derschoor	Koningsweg 39 2641 AK Pijnacker
W. Mooijman	Dwarskade 46 2641 JK Pijnacker
E. Noy	Einsteinlaan 8 2641 SM Pijnacker
J. Kooi	Gentil 11 5 2631 TD Nootdorp
A.M. de Boer	Dwarskade 32 2641 SK Pijnacker
M. + M. Tempels	Dwarskade 69 2641 SJ Pijnacker
M. J. Waayer	Dwarskade 38 2641 SK Pijnacker
J. W. van der Krogh	Dwarskade 2 2641 SJ "
J. W. Kooi	Dwarskade 42 2641 SK Pijnacker
J. H. Kooi	Dwarskade 44-26-41 SK Pijnacker
Herman van der Helm	Middelweg 4-12 2641 SM Pijnacker
A. Kerklaan	Emment. 2. 2641 EE Pijnacker
A. d. Helm	Dwarskade 34
L. Meuwse	" 13 2641 SJ Pijnacker
A. H. " Hoant	" " "
W. A. Overgaauw	" 8 " "



Notulen van de vergadering van de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en Grondbedrijf, gehouden op 3 juli 1996 in het gemeentehuis

Aanwezig: de heer J.J.H. Bos, wethouder, voorzitter
de heer A.J. Kranenburg, secretaris
de heer A.A. Eijkenaar, directeur sector R.O.B.
de heer M. Reissenweber, projectbureau Ypenburg
de heer F.H. Hartog, adviseur afdeling RO

De leden: de heer F.E. Jas, de heer A.L.F. Kerklaan, de heer R.R. Lau, de heer M. Levie, mevrouw J. Nuijt-Verschoor, de heer T.P. van der Stoep, de heer P.J. Velt

Afwezig met kennisgeving: de heer R. van der Welle

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Vaststelling van het verslag van de vergadering van 19 juni 1996

Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.

De heer Jas vraagt naar de aanwending van de opbrengst van snippergroen en naar een overzicht van snippergroen. **De voorzitter** antwoordt dat de opbrengst niet in het potje van het Grondbedrijf terecht komt. De commissie krijgt een overzicht van het verkochte snippergroen.

De heer Velt brengt op het verslag van 21 mei jl. namens de inspreker, mevrouw Mentink, de volgende wijziging naar voren: pag. 3: na 'het geval is' moet worden toegevoegd 'vanwege het bedrijfsbelang'.

3. Spreekrecht voor het publiek

Van het spreekrecht wordt gebruik gemaakt bij de desbetreffende agendapunten.

4. Ingekomen stukken en mededelingen

Mededeling

De voorzitter deelt mee, dat het bericht in de Telstar als zou op De Boezem een bedrijfsverzamelgebouw komen, onjuist is. Bij de gemeente is geïnformeerd naar de mogelijkheden en voorwaarden; door de aanvrager zou een enquête worden gehouden. Naar het schijnt zijn er inmiddels twaalf belangstellenden. Door het betrokken bedrijf zal wellicht zelf actie richting gemeente worden ondernomen.

Ingekomen stukken

- a. Innovisie, o.a. bevattende een artikel over Van der Helm Milieubeheer BV
Hierover zijn geen op- of aanmerkingen.
- b. Jaarverslagen van Bloemen Veiling Holland
Hierover zijn geen op- of aanmerkingen.
- c. Verslag van het reguliere overleg met de Vereniging Natuur en Milieu Pijnacker
De voorzitter maakt gewag van regelmatig overleg tussen de vereniging en de gemeente.
De heer Velt vraagt of er ook plannen zijn voor overleg met de VNMP over het plan De Bras/Ypenburg. **Mevrouw Nuijt-Verschoor** vraagt of deze instantie het resultaat van de gesprekken terugkoppelt met de achterban. **De voorzitter** antwoordt op beide vragen bevestigend. De bezwaren tegen het bedrijventerrein Delfgauw zijn inmiddels ingetrokken. Op de ledenvergadering zou hierover gesproken worden. **De heer Lau** vraagt of de commissie in het vervolg een verslag van de bijeenkomst met besluitenlijst tegemoet kan zien. **De voorzitter** antwoordt bevestigend; ook krijgt de commissie, indien daarvan sprake is, tussentijdse rapportages. **De heer Jas** vindt de op pagina 2

genoemde compensatie dubbelop: het opvullen van open gaten in het dorp is ter besparing van de buitengebieden. Een verdere compensatie in de binnengebieden van de uitbreidingsplannen acht hij niet vanzelfsprekend, en een punt van verdere discussie met de Vereniging voor Natuur en Milieu. De voorzitter antwoordt dat het groen dat t.b.v. het gemeentekantoor verloren gaat, volgens de VNMP gecompenseerd zou moeten worden bij de Plas van Buijsen. De voorzitter is hierin niet meegegaan, omdat het plan voor Keizershof nog ontworpen moet worden en het niet uitgesloten is dat daarin, gezien de inpassing van de plas van Buijsen, meer groen wordt verwerkt dan momenteel als norm wordt gehanteerd. Spreker heeft toegezegd dat zorgvuldig wordt omgegaan met de inrichting van de omgeving van genoemde plas. Daarop is het woord 'compensatie' van toepassing.

De heer Van der Stoep vraagt een toelichting op de bezwaren van de Bewonersvereniging Delfgauw op de bedrijvenlocatie Delfgauw alsmede de consequenties daarvan. De voorzitter antwoordt dat de notitie dienaangaande aan de commissieleden wordt toegezonden.

5. Hoorzitting bestemmingsplan Ypenburg

De voorzitter licht toe dat aan de orde is een hoorzitting waarin betrokkenen hun bezwaren en visie naar voren kunnen brengen.

De heer A.M. Hoekstra brengt naar voren dat de ontsluitingsweg, geprojecteerd over zijn perceel, een aantasting van zijn woongenot en rust alsmede waardevermindering van zijn eigendommen tot gevolg zal hebben. Hij is dan ook de mening toegedaan dat de gemeente Pijnacker gehouden is hem elders een vervangende kavel alsmede schadevergoeding voor perceel en opstallen, herinrichting, verhuizing, etc. aan te bieden. (conform zijn brief van 30 mei 1996).

De heer en mevrouw Van der Helm hebben geconstateerd dat hun woning en schuur met bijbehorend erf (Middelweg 4) niet de bestemming W4 heeft gekregen; spreker verzoekt dan ook zijn bedrijf in te tekenen in het definitieve bestemmingsplan. De heer Reissenweber vult aan dat hij heeft aangeboden met de heer en mevrouw Van der Helm overleg te voeren over de situatie rond de woning bij de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan.

De heer M.S.J. Waaijer maakt zich zorgen over de mogelijkheid van wateroverlast in het gebied: zijn bedrijf ligt op het laagste punt van de polder en hij heeft zich enkele malen genoodzaakt gezien zijn terrein door pompen droog te maken. Daarnaast deelt hij mee dat hij de schuur naast zijn huis wil behouden. Bovendien maakt hij gewag van de noodzaak van uitbreiding van zijn bebouwing, zowel in oppervlak als in hoogte. Spreker merkt voorts op dat de grond onder de Dwarskade gedeeltelijk eigendom is van aanliggende percelen. De voorzitter antwoordt dat hij aandacht zal besteden aan de mogelijkheid van wateroverlast. Voorts zegt hij dat rekening moet worden gehouden met de noodzakelijke hoogte van bedrijfsgebouwen. De mogelijke problematiek rond het eigendomsrecht is bekend.

De heer J. van der Krogt verwijst naar zijn brief.

De heer Van der Stoep waardeert het ten eerste dat de indieners van bezwaren bereid zijn in overleg te treden met de leiding van het projectbureau Ypenburg om tot een bevredigende oplossing te komen.

De heer H.C. van der Helm spreekt mede namens de drie gezinnen wonende aan de Middelweg nr. 12 hun verontrusting uit over het ontbreken van een W4-bestemming dan wel een overgangslocatie voor de gevestigde bedrijven. Spreker verzoekt dan ook deze op te nemen in het bestemmingsplan (loon- en agrarisch bedrijf; landbouworganisatiebedrijf, boerderij, ontwikkelingsbedrijf, bedrijf voor koelvitruines, etc.). Tevens vraagt hij naar de mogelijkheid van een reguliere bestemming (conform het overgangsrecht) in het plan wanneer de onderhandelingen geen uitkomst bieden. De heer Reissenweber antwoordt dat reeds in de gesprekken duidelijk is geworden dat de projectleiding de taak heeft binnen de lokatie Ypenburg te zoeken naar een alternatieve vestigingsmogelijkheid; er vinden dan ook reeds onderhandelingen plaats over verplaatsing. Gestreefd wordt naar overeenstemming voordat het definitieve bestemmingsplan wordt vastgezet. Aangezien op de lokatie 85 ha bedrijventerrein is voorzien zal het z.i. zeker mogelijk zijn, behoudens de boerderij, de genoemde bedrijven te hervestigen. Ten aanzien van de woningen kan nog niet worden gesteld in hoeverre zij ingepast kunnen worden in het toekomstige bestemmingsplan. De heer Van der Helm stelt evenwel duidelijk dat, indien geen overeenstemming bereikt kan worden, betrokkenen op de huidige lokatie willen blijven wonen en hun bedrijf willen voortzetten.

De heer Levie vraagt of de ingediende bezwaren als juridisch formeel beschouwd moeten worden; dit ter

versterking van de positie van betrokkenen. De heer Hartog antwoordt dat er een voorontwerp voorligt, hetgeen zeggen wil dat de door de gemeente vastgestelde inspraakverordening van toepassing is. Na deze (informele) overleggronde worden de pijnpunten in kaart gebracht. Vervolgens komt er een definitief ontwerp, dat de officiële inspraak zal ingaan. Wanneer pas bij het ontwerp-bestemmingsplan een bezwaarschrift wordt ingediend, zijn er nog geen rechten verspeeld. De nu ingediende bezwaarschriften zijn niet geldig voor de officiële procedure. In de voorlichting dient volgens de heer Velt duidelijk gemaakt te worden dat wanneer op grond van deze inspraak geen overeenstemming kan worden bereikt, betrokkenen in het officiële traject opnieuw een bezwaarschrift moeten indienen. De voorzitter antwoordt dat betrokkenen geïnformeerd zullen worden. De heer Hartog wijst erop dat in dit kader op grond van de inspraakverordening eenieder bezwaren kan indienen; bij het ontwerp-bestemmingsplan geldt dit slechts voor direct belanghebbenden.

De heer en mevrouw Kleijweg en de heer en mevrouw Taal merken op dat de woninglokatie Middelweg 6 niet als woonhuis maar als schuur staat aangemerkt, en willen dit graag veranderd zien. Voorts vraagt spreker naar de ophoging van zijn woning en de inklinking van de polder: de woning dient als peilpunt; regelmatig wordt gemeten. Spreker wil graag weten hoever de grond onder zijn huis verder gaat zakken t.o.v. de omgeving. Voor het overige verwijst hij naar zijn brief.

De voorzitter antwoordt dat de aanmerking van de woning op de kaart en de technische aspecten van woning en omgeving nader bekeken zullen worden, o.a. op de consequenties van de komende werkzaamheden. Op een vraag van mevrouw Nuijt-Verschoor antwoordt de inspreker dat in eerste instantie nog geen duidelijkheid bestond over de invulling van wegen; vandaar dat hij vreesde voor een slechtere ontsluiting van zijn woning.

De voorzitter deelt voorts mee dat de werkgroep Vinex-Locaties Haaglanden zich voor de inspraak heeft afgemeld. mevrouw Nuijt-Verschoor acht het niet uitgesloten dat de werkgroep in gesprek zal gaan met het bestuur van BOY; de bezwaren gelden de totale lokatie Ypenburg. De heer Hartog bevestigt dit. De heer Velt vindt de reactie van de werkgroep, met name betreffende de bouwdichtheid, mosterd na de maaltijd: hierover was reeds eerder overleg mogelijk.

De heer Jas toont zich voorstander voor enigszins hogere bouwdichtheden omdat daarmee ruimte te scheppen voor groen- en recreatiegebieden. De heer Velt vindt een gemiddelde van 50 woningen per ha voor het gehele gebied te veel, maar ziet geen probleem in een dergelijke dichtheid in de centrumgebieden. Mevrouw Nuijt-Verschoor pleit ervoor de huidige planvorming m.b.t. dichtheid en differentiatie binnen het bestuur van het BOY in het licht te stellen van de brieven van insprekers. De voorzitter antwoordt dat in het gebied een forse differentiatie aan woningen komt. In alle VINEX-lokaties wordt geoptimaliseerd en komen reeds meer woningen dan aanvankelijk was voorzien. Een kritische houding t.o.v. de plannen blijft evenwel noodzakelijk.

Mevrouw W. Mooyman, Dwarskade 46, maakt bezwaar tegen woningbouw en de ontsluitingsweg achter haar woning. De reactie van het college, dat met enige zekerheid gesteld kan worden dat de weg niet in de nabijheid van de woning komt, vindt spreker veel te vaag: in een bestemmingsplan dient wel helderheid te worden geboden over de plannen. Mevrouw verwijst naar haar brief, waarin zij heeft aangegeven dat de voorstellen het milieu en haar woonsituatie zeer ernstig aantasten (geluidshinder, luchtverontreiniging, schade vogelbestand, verstoring landelijk karakter, etc.). Zij vraagt naar argumenten voor het antwoord van het college, dat de door haar genoemde bezwaren geen reden zijn tot herziening van de plannen. Mevrouw Mooyman verwacht gezien de constructie van haar en andere woningen en de bodemgesteldheid ernstige problemen bij de bouw van woningen en de aanleg van de weg als gevolg van trillingen etc.. De mogelijkheid van planschadeclaims zijn dan ook niet uitgesloten. Spreker verzoekt dan ook, af te zien van de geprojecteerde strook woningbouw langs de Dwarskade en de Molentjesvaart teneinde het karakteristieke landschap en het milieu te beschermen, af te zien van de ontsluitingsweg, en eerst de mogelijke alternatieven na te gaan, zoals gebruik en/of verbetering van de bestaande wegen. Ten slotte verzoekt zij aanpassing van de punten 1 en 2 van het bestemmingsplan.

De heer Levie wijst op de mogelijkheid, de nabijgelegen kas in te passen in de onteigeningsprocedure, zodat rekening gehouden kan worden met de bedrijfsvoering en afschrijving van de kas. De heer Mooyman wijst op de mogelijkheid, de groenstrook langs de Nootdorpseweg naar de Dwarskade toe te sparen, zodat de landelijke weg gehandhaafd wordt. Spreker is bang dat d.m.v. de ontsluitingsweg een racebaan door de gemeente zal lopen, en verzoekt dan ook om een andere oplossing. De heer Velt vraagt naar de mogelijkheid

langs de randen van het plan een gedeelte van de oude situatie (gevoelswaarde) te handhaven, conform de situatie langs de Zuideindseweg. De voorzitter acht het niet uitgesloten dat de landschappelijke elementen en de lintbebouwing tot hun recht kunnen blijven komen, zonder overigens woningbouw daarbij uit te sluiten. De heer Kerklaan wijst erop dat voornemen niet duidelijk op de tekening is aangegeven. De heer Reissenweber zegt dat de vele bezwaren geleid hebben tot het onderzoeken van de mogelijkheid, de nu nog gele gebieden uit te werken in samenspraak met de bewoners. De voorzitter zegt dat ook tijdens de hoorzitting in Nootdorp is verzocht de Dwarskade mee te nemen in het landschap.

De heer Ripping voert het woord namens de WLTO. Bij de bestemmingswijziging van de bouwlokatie zou tevens, t.b.v. de reeds gevestigde bedrijven, een plan van aanpak inbegrepen moeten zijn. Zeker voor tuinbouwbedrijven is het noodzakelijk inzicht te hebben in de lange-termijn plannen, mede om te voorkomen dat de gemeente voor een extreem lage prijs een bedrijf kan overnemen. De voorzitter antwoordt dat het niet de bedoeling is individuele ondernemers te schaden t.b.v. het algemeen belang. Hij is voornemens voor de glastuinbouw, indien gewenst, via de WLTO een aparte informatie-avond te beleggen. Bovendien is aan Nootdorp verzocht, Pijnackerse bedrijven uit de lokatie een bedrijf te doen starten in het gebied Noukoop. Er vinden reeds gesprekken plaats. Spreker kan evenwel geen antwoord geven op de vraag of die mogelijkheid er over vijf jaar nog zal zijn.

De heer H.G. Kronenberg, voorzitter van de Luchtscouts Van Weerden Poelman pleit ervoor in de beschrijving van de voorzieningen expliciet aandacht te besteden aan jeugdverblijven. Bij artikel 16 in het voorontwerp bestemmingsplan zou een toevoeging dienaangaande opgenomen moeten worden; in de toelichting bij programmatische uitgangspunten zou aandacht besteed moeten worden aan het specifieke jeugdwerk. De heer Velt vraagt naar de relatie met het specifieke karakter van de luchtscouts. De heer Kronenberg antwoordt dat de groep geen gebruik meer maakt van het voormalige vliegveld. Hij hoopt dat de scouting groep in het gebied kan blijven, met de bedoeling de activiteiten uit te breiden. De luchtscouts vormen een speciale groep; de toekomst daarvan is afhankelijk van het aantal leden en het draagvlak. Met een groeiende woonwijk heeft spreker de gelegenheid te baat genomen het algemeen scouting element toe te voegen. De heer Reissenweber wijst erop dat het SGB0-rapport spreekt over het voorzieningenniveau. De betrokken portefeuillehouders van de diverse gemeenten hebben de behoefte aan dergelijke activiteiten naar voren gebracht. Het projectbureau is bezig genoemd rapport en de uitkomsten van het wethouders-overleg te vergelijken om te bezien hoe e.e.a. in te passen op de lokatie Ypenburg. Spreker betwijfelt de noodzaak, in de recreatie-/sportvoorzieningen specifiek melding te maken van de (lucht)scouting: pas wanneer het niveau is vastgesteld kan pas aan de orde komen in hoeverre deze daarvan gebruik zou kunnen maken. De heer Ripping wijst erop dat niet specifiek gevraagd is om ruimte voor de scouting, maar om jeugdvoorzieningen (met name in Rijswijk): dit element is onvoldoende genoemd.

De heer Beentjes, eigenaar van Wereldhave Management B.V., vraagt wanneer het overleg tussen het BOY en betrokkenen van start gaat. Spreker is de mening toegedaan dat de plangrenzen van het gebied zodanig zijn vastgesteld dat zijn bedrijf daarbinnen zou vallen; door deze erbuiten te houden wordt zijn het bedrijf z.i. inspraakmogelijkheden onthouden. Het desbetreffende gebied is aan een bestemmingsplanwijziging toe. Daarnaast blijkt uit het ontwerp-bestemmingsplan dat de lokatie van Fokker nodig is voor de realisatie van dit bestemmingsplan; zo loopt de ontsluiting over het gebied van Wereldhave. De heer Beentjes zegt voorts, zich zorgen te maken over de ontsluiting van het gebied, met name de situatie m.b.t. de laan van Hoornwijk, de enige ontsluiting die niet op een snelweg uitkomt. Het gebied is op zich al file-gevoelig; de ontsluiting van genoemde laan is van essentieel belang voor de bedrijven aldaar. Spreker vreest voor de toegezegde optimale bereikbaarheid voor deze bedrijven. Voorts verwijst hij naar zijn schriftelijke uiteenzetting.

De heer Reissenweber antwoordt dat hij over de brief van Wereldhave overleg heeft gepleegd met het college van B&W van Rijswijk. Daaruit bleek dat Wereldhave bij aankoop van het Fokkerterrein, toen er nog geen zekerheid was over de toekomst van Fokker, erop aangedrongen heeft het bestemmingsplan voor het terrein niet te wijzigen. Dit is met name de reden geweest (in overleg met Wereldhave) dat de voorgestane bestemmingsplanwijziging het Fokker-terrein uitsluit. Gezien de ontwikkelingen m.b.t. Fokker is de gemeente Rijswijk bereid overleg te plegen over de bestemmingsplanwijziging voor het gebied. De plangrenzen, m.n. de ontsluitingsweg, vallen niet over het gebied van Wereldhave. De onderdoorgang onder de A4 is voor het betrokken bedrijventerrein weliswaar van belang, maar het is niet de enige ontsluiting: de rondweg geeft mogelijkheden voor aansluiting op diverse bestemmingen. Met het oog op de ontsluiting van

het gebied rond het Fokker-terrein is gekozen voor het aangegeven tracé.

De heer Kerklaan merkt op dat de situatie niet direkt van toepassing is voor Pijnacker, maar wel van invloed kan zijn op het ondernemingsplan. Dit zal dan in een ander verband aan de orde komen.

De heer Reissenweber zegt dat het terrein van Wereldhave de bestemming 'bedrijventerrein ongelokaliseerd' heeft gekregen en dat hij de indruk heeft gekregen dat Wereldhave belangstelling heeft voor het andere gebied. Dit punt zal opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan en nader met Wereldhave besproken moeten worden. De voorzitter bevestigt dit.

De heer M.A. van der Helm vraagt of het ontwerp al definitief is en op welke termijn gebouwd zal worden. Tevens verzoekt hij om tijdige informatie. De heer Reissenweber antwoordt dat de woonfunctie voor het betrokken gebied vaststaat. Teneinde de huidige bewoners te betrekken bij de ontwikkeling, wordt de detailering nog nader vastgesteld. Spreker zegt, geen informatie achter de hand te houden.

De heer J. Mooyman, voorzitter van de WLTO afdeling Nootdorp, bekritiseert het feit dat in het ontwerp-bestemmingsplan geen fasering in de realisering van de plannen is aangegeven; spreker verzoekt dan ook dringend, in het BOY te bepleiten dat beter omgegaan moet worden met de betrokken ondernemers in het plangebied. De voorzitter antwoordt dat gestreefd wordt naar overeenstemming met betrokkenen, maar dat het niet uitgesloten is dat partijen hiertoe niet kunnen geraken. Spreker vindt verwijten over zijn aanpak onterecht: eerst zal duidelijk moeten zijn welk gebied bij de ontwikkelingen is betrokken alsmede de fasering daarin voordat met betrokkenen overleg gevoerd kan worden. De heer Mooyman verlangt evenwel meer en eerdere duidelijkheid naar de agrariërs. De heer Van der Stoep kan zich indenken dat ondernemers graag zo vroeg mogelijk informatie willen over de realisering en fasering van de plannen, en verzoekt dan ook om meer duidelijkheid. De voorzitter antwoordt dat die informatie nog niet beschikbaar is; in het ondernemingsplan wordt een fasering ingebracht. Ten aanzien van De Bras kan slechts gesteld worden dat deze voor 2005 ontwikkeld zal worden. De heer Van der Stoep verwijst naar het voorstel van de WLTO, De Bras, gezien haar aparte positie, buiten de fasering te houden.

De heer Reissenweber antwoordt dat het bestemmingsplan slechts de bestemming aangeeft. Momenteel is de ontwikkeling van deelplan 0 (op Rijswijk's grondgebied) aan de orde. Getracht wordt voor het einde van het jaar op deelplan 1 met de bouw te starten. De fasering daarna zal deel uitmaken van het ondernemingsplan (dat waarschijnlijk in het najaar aan de gemeenteraden voorgelegd zal worden) omdat op basis van de fasering ook de grondexploitatie (met alle financiële consequenties) uitgewerkt moet worden. De studie en opstelling hiervan vraagt tijd. De heer Velt vraagt, gekoppeld aan het ondernemingsplan, zo snel mogelijk een plan te maken over afspraken met de zittende ondernemers. De heer Kerklaan constateert een spanningsveld in tijd en informatie tussen de zorg van de ondernemers enerzijds en anderzijds de inspanningen van de overheid om hen zo goed mogelijk te informeren en te betrekken bij de planvorming. Spreker is daarom verheugd over de instelling van een commissie van goede diensten, maar wellicht is het aan te bevelen een permanent informatienummer of -bus open te stellen waar betrokkenen hun vragen en opmerkingen kunnen neerleggen. De heer Mooyman wijst erop dat ook persberichten veel onzekerheid bij de ondernemers teweeg brengen. De heer Reissenweber zegt dat op zijn uitnodiging daartoe met veel ondernemers en andere betrokkenen overleg is gevoerd. Spreker is voornemens een apart informatiecentrum in het leven te roepen waarin alle informatie over de bouwlocatie beschikbaar is.

Mevrouw Richter van Leeuwen, Middelweg 2, vraagt aandacht voor de onveilige verkeerssituatie bij de inrit van haar terrein. Deze zou opgelost kunnen worden door het stukje grond dat de NAM destijds nodig had, terug te kopen dan wel de bocht te verleggen. De voorzitter antwoordt dat vanuit het planbureau contact met mevrouw wordt opgenomen.

De heer J.W. van der Krogt (Dwarskade 2) vraagt of na wijziging van het bestemmingsplan de bouw van de woning voor zijn zoon mogelijk blijft. De voorzitter zal dit na de vergadering met hem bespreken.

De heer Velt pleit ervoor, binnen het BOY op korte termijn overleg te voeren over de juridische constructie m.b.t. het bestemmingsplan en over de verdere aanpak (ondernemingsplan, verwervingsstrategie, etc.). Een zo groot mogelijke openheid is van het grootste belang.

De voorzitter zegt te streven naar een zo groot mogelijke duidelijkheid op korte termijn.

Mevrouw Nuijt-Verschoor vindt dat door het projectbureau de belangen van betrokkenen in kaart moeten worden gebracht en vraagt waar de verantwoordelijkheid ligt voor het op te stellen plan van aanpak; het

bedrijfsplan zou in september gereed moeten zijn t.b.v. verdere discussies. Ten behoeve van een goede communicatie met en informatie naar de bevolking moet duidelijk zijn waar deze informatie kan verkrijgen. Het BOY is h.i. de eerstverantwoordelijke omdat hier een gemeentegrensoverstijgende problematiek aan de orde is; spreekster pleit dan ook zeer dringend voor een gezamenlijk plan van aanpak vanuit de betrokken gemeenten, om dit vervolgens duidelijk naar buiten te brengen. Weliswaar zijn er keuzes gemaakt, maar voor een kritische beschouwing van de eigen visie is het goed aandacht te besteden aan die van buitenstaanders. Ten slotte pleit mevrouw Nuijt voor voldoende ruimte voor jeugdvoorzieningen.

De heer Lau heeft begrip voor de onzekerheid onder de bevolking en is blij met de toezegging van de wethouder voor nader overleg. Spreker benadrukt dat op zo kort mogelijke termijn zowel aan particulieren als ondernemers zekerheid gegeven moet worden. Daarnaast is het belangrijk dat men weet waar inlichtingen te verkrijgen zijn. Wellicht is een informatieblad aan te bevelen. Voor het overige ondersteunt hij de betogen van de vorige sprekers.

De heer Kerklaan dringt aan op intensief contact met de gemeente Nootdorp omdat bestuurders van beide gemeenten elkaar moeten vinden in de oplossing van problemen in de grensgebieden.

De voorzitter antwoordt dat er intensief overleg is tussen de portefeuillehouders van de betrokken gemeenten. Uiteraard zal zorgvuldig worden omgegaan met de belangen van bedrijven en bewoners. Het ondernemingsplan zal zo mogelijk in september aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Ten slotte sluit hij de beraadslagingen.

9. Rondvraag

De heer Velt vraagt naar het spoedeisende karakter van deze vergadering en dringt aan op zeer tijdige toezending van stukken zowel voor de commissievergadering als voor de bijeenkomst m.b.t. het Hazelaarplein. De heer Jas verzoekt zoveel mogelijk te vermijden dat vergaderingen c.q. hoorzittingen samenvallen. De voorzitter antwoordt dat in de zomer zes weken niet vergaderd wordt; voor die tijd moet nog e.e.a. worden afgehandeld. Het masterplan is aan de provincie gezonden; over de verkeersproblematiek m.b.t. het Hazelaarplein moet op zo kort mogelijke termijn duidelijkheid komen. De betrokken bewoners worden uitgenodigd; de stukken zullen tijdig ter inzage worden gelegd.

Mevrouw Nuijt-Verschoor vraagt naar de stand van zaken m.b.t. de instelling van een commissie van goede diensten voor aanwonenden van de toekomstige N470. De voorzitter antwoordt dat bedoelde commissie wordt ingesteld. Aan de provincie is verzocht hierin zitting te nemen; het wachten is op de reactie.

10. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.

Vastgesteld in de openbare commissievergadering
van 17 juli 1996



Verslag van de informatiebijeenkomst De Bras/Ypenburg, gehouden op 1 oktober 1996 in de trouwzaal van het gemeentehuis

Aanwezig: de heer J.J.H. Bos, wethouder, voorzitter
de heer M.G. Reissenweber, projektmanager Ypenburg
de heer A.C.M. Steenweg, projektmedewerker Ypenburg

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en zet het doel van deze informatiebijeenkomst uiteen. Vervolgens licht de heer Reissenweber toe dat het het VINEX convenant ook betrekking heeft op de buitenplaats Ypenburg, en dus op De Bras. Dit betekent dat De Bras bebouwd gaat worden conform het uitgezette bestemmingsplan; het projektbureau staat huiten de (politieke) discussie over het al dan niet bebouwen van de lokatie.

A. Fasering

Het op de bijeenkomst getoonde schema is nog niet politiek ondersteund. Eind van dit jaar gaat de eerste paal de grond in voor een projekt van 1000 woningen aan de rand van het vliegveld. Uitwerking van De Bras is voorzien voor de jaren 1999/2004. Een essentieel punt is, dat dit gebied kavels bevat waarvoor om fiscale redenen gebruiksrecht van kracht is tot het jaar 2002. Met de betrokken eigenaren zal in onderhandelingen worden gezien hoe met dit recht kan worden omgegaan. De samenwerkende gemeenten hebben de bedoeling de gronden van Aegon over te nemen.

B. Rondweg

Het projektbureau kent de voorkeur van de gemeenten Pijnacker en Nootdorp in dezen. Het projektbureau is in overleg met Nootdorp om tot een oplossing te komen voor de aansluiting van de rondweg op Nootdorps grondgebied. Het projektbureau gaat daarbij uit van het standpunt van de gemeente Pijnacker.

C. Lintenstructuur

Het projektbureau gaat zich, vooral in het belang van de huidige bewoners, buigen over integratie van de bestaande bebouwing in het bouwplan De Bras (Lintenstudie). Op zo'n kort mogelijk termijn wordt aan de bewoners bekend gemaakt wat dit voor hen individueel betekent.

Op dit moment wordt overwogen de noordelijke gebieden van De Bras 'geel' te maken (= uit te werken woongebied). De volkstuintjes worden vooralsnog niet in de plannen betrokken, o.a. omdat het gebied een recreatieve functie heeft en een overgang vormt naar de Tweemolentjesvaart/Delftshout.

De heer Steenweg geeft een uiteenzetting over de Wet voorkeursrecht gemeenten. Hij refereert aan de toelichting die betrokkenen reeds hebben ontvangen. De eigenaar is op grond van het Voorkeursrecht verplicht de grond in geval van verkoop aan te bieden aan de gemeente. Daarbij staat de wens tot verkoop centraal; de gemeente kan niet tot verkoop dwingen. Het voorkeursrecht is toegepast n.a.v. een wetswijziging in juli j.l., waardoor de wet toegepast kan worden in gebieden bestemd voor verstedelijking (o.a. Vinex). Het betrokken gebied moet in tamelijk korte termijn ontwikkeld worden; dit kan alleen door een goede bestuurlijke aansturing, ook wel de regiefunctie genoemd. In de praktijk blijkt dat ontwikkelaars gronden verwerven waardoor de regiefunctie in gevaar komt. Dit resulteert in extreem hoge prijzen en de onmogelijkheid van sociale woningbouw. De wet is niet bedoeld om de eigenaren tekort te doen. Er bestaat een procedure om tot prijsafspraken te komen; in laatste instantie kan de rechter in dezen een uitspraak doen. De prijs is afhankelijk van de bestemmingsmogelijkheid. E.e.a. moet resulteren in voor beide partijen redelijke prijzen. Bij de vestiging van het voorkeursrecht moet de noodzaak daarvoor duidelijk gemaakt kunnen worden. Aangegeven moet worden wat de planologische grondslag is. Dit kan door vaststelling van

een structuur- of bestemmingsplan. Nieuw in de wet is dat dit ook in een eerder stadium kan. Bij het besluit moet dan gemotiveerd worden waarop de vestiging van het voorkeursrecht gebaseerd is. De bevoegdheid tot het aanwijzen van gronden is een taak van de gemeenteraad; met de wetswijziging is bepaald dat B&W het voorkeursrecht ook kunnen vestigen op basis van een eerste voorstel van het college aan de gemeenteraad. Ten aanzien van de werkingsduur van deze besluiten is afhankelijk van de aanwijzing, een aantal termijnen gesteld:

op basis van een voorstel van B&W

6 weken bij gemotiveerd besluit

5 maanden bij een structuur- of bestemmingsplan.

op basis van aanwijzing door de raad

2 jaar bij een gemotiveerd besluit

2 jaar (+ 1) bij een structuurplan

onbeperkt bij een bestemmingsplan

Vanuit het publiek wordt als nadeel genoemd dat in geval van overdracht van taken aan het samenwerkingsverband (onderhandelingen) betrokkenen te maken krijgen met mensen die zij niet kennen. Ook is er kritiek: wanneer de projektontwikkelaars in een vroeger stadium uitgeschakeld zouden zijn, zouden prijsstijgingen vermeden hebben kunnen worden. De heer Bos antwoordt dat er fair play is gespeeld.

Voorts wordt gevraagd of het voorkeursrecht ook voor woningen geldt.

De heer Reissenweber antwoordt daarop dat het voorkeursrecht pas kan worden toegepast in geval van bestemmingswijziging. Het is niet uitgesloten dat de huidige aanwijzingen bij gewijzigde inzichten (nieuw bestemmingsplan) op onderdelen komen te vervallen.

De heer Van der Helm vraagt wie de OZB betaalt: deze wordt bepaald door verkoop in vrije staat; hiervan is geen sprake meer. De heer Steenweg legt uit dat het aan de gemeente is om te beoordelen of er sprake is van een waardedrukkend effect waarmee rekening gehouden moet worden.

De heer Reissenweber legt uit dat de beslissing tot een lintenstudie pas zeer kort geleden is genomen; de bestuurders zijn hiervan nog niet op de hoogte.

Opmerking: de panden Dwarskade 14 en 12 bevinden zich op hetzelfde perceel; één daarvan valt wel onder voorkeursrecht, het andere niet.

De heer Bos zegt toe dat dit uitgezocht wordt.

Vraag: Is het de bedoeling de gehele Bras aan te wijzen als voorkeurslokatie?

De heer Bos antwoordt dat de ingetekende kavels onder genoemde wet zijn gebracht. De heer Steenweg antwoordt dat reeds in een vroeg stadium uitvoerig overleg is gevoerd tussen het bureau en de gemeenten. Op 17 juli is de wetswijziging van kracht geworden. Daarop hebben de gemeenten hun sturende taak opgenomen en dit middel zo veel mogelijk toegepast. Het bestemmingsplan zal per aanwijzing moeten waarmaken waarom een bepaald perceel is aangewezen. Wanneer dit niet mogelijk is, vervalt het recht.

Vraag: Waarom geeft de gemeente niet aan wat de reden is voor het vestigen van voorkeursrecht: bewoners weten dit niet. Bovendien had zorgvuldiger gezien moeten worden of er woongebieden dan wel agrarische gronden in het geding waren. De heer Bos antwoordt dat de ontwikkelingsplannen voor het gebied de reden zijn. Ook tuinbouwbedrijven zijn hierbij betrokken. Er is gestreefd naar zorgvuldigheid. Spreker zegt toe hedenavond een afspraak te willen maken met diegenen die persoonlijke problemen hebben.

Vraag: is de overdracht door Aegon bepalend voor de prijs?

Antwoord: de prijs wordt hierbij niet bepaald.

De heer Reissenweber vervolgt zijn betoog.

De taken van het Samenwerkingsverband Ypenburg zijn, als het gaat om grondzaken, de volgende:

- Overleg met gemeenten over vestiging voorkeursrecht;
- Aankoop van gronden door minnelijk overleg, op initiatief van de gemeenten dan wel op initiatief van

de eigenaar;

- Aankoop van grond door onteigening (is niet de bedoeling)

Makelaar De Haan is ingeschakeld om namens de gemeenten en het samenwerkingsverband gronden over te nemen, ongeacht op wiens initiatief. Of de gronden van Aegon de trend zetten voor de prijsvorming kan nu nog niet worden bepaald. Op dit moment wordt slechts in grote lijnen met Aegon gesproken over diens bereidheid tot overdracht. Het is op dit moment niet precies bekend welke lokaties dit zijn en welke fiscale implicaties hiermee gemoeid zijn. Dit laatste is in de onderhandelingen bespreekbaar, evenals het gebruik door de eigenaar tot een bepaald tijdstip en, daarmee in samenhang, de prijsstelling en het tijdstip van betaling. Dit biedt aan beide partijen zekerheid. Er zal speciaal aandacht worden besteed aan de tuinders, o.a. aan de Dwarskade.

De heer Steenweg gaat in op de positie van de tuinders.

Nootdorp heeft nog net voor de planvorming het gebied Noukoop voor de tuinbouw gereserveerd. Er wordt een verplaatsingsplan voorbereid, o.a. in samenspraak met de WLTO. De vier glastuinbouwbedrijven aan de Dwarskade hebben een zodanige binding met Nootdorp dat zij aan het plan kunnen deelnemen (toezegging vanuit Nootdorp). Binnen een maand wordt duidelijkheid voor deze ondernemers verwacht.

De heer Bos wijst erop dat ook in de gemeenteraad van Pijnacker aandacht is gevraagd voor het belang van deze tuinders.

De heer Van der Helm vraagt naar de verplaatsing van bedrijven naar een bedrijventerrein. De heer Reissenweber antwoordt dat met name de gebieden van het vliegveld zo snel mogelijk beschikbaar worden gesteld. Waarschijnlijk wordt het gebied rond Fokker ingericht als bedrijventerrein, wellicht reeds in 1997. Voor De Bras zal dat pas na circa 2 jaar mogelijk zijn, onder andere met het oog op de ontsluiting en de rondweg. Met grondeigenaren worden reeds gesprekken gevoerd. Door de geringe bezetting van het projektbureau neemt dit veel tijd in beslag.

Langs de A12 wordt in samenwerking met het gewest Haaglanden en Leidschenveen een zone voor bedrijven ingericht. Realisering kan pas geschieden na het jaar 2000 omdat er een nieuwe ontsluiting gemaakt moet worden, onder andere door middel van onderdoorgangen onder de A12 richting Leidschenveen. Met de gemeente Delft wordt gesproken over de ontsluiting op Delfts grondgebied.

Mevrouw Tempels vraagt in verband met meerjarige teelt naar precieze data. De heer Reissenweber antwoordt dat er begin november een informatiecentrum wordt opgericht; hij raadt betrokkenen aan te komen praten. De heer Steenweg verwijst naar de heer J. Mooyman, voorzitter van de standsorganisatie, die ook goed op de hoogte is.

De heer Van der Helm vraagt naar de situatie na de Lintenstudie, het voorkeursrecht voor de gronden van Aegon en naar de notulen van de bijeenkomsten.

De heer Bos antwoordt dat genoemde studie een ambtelijk besluit is. Op bestuurlijk niveau wordt bepaald wanneer e.e.a. uitgevoerd moet worden. Ook op gronden van Aegon is het voorkeursrecht van toepassing. Na vaststelling van de notulen in de commissie REG zijn de verslagen van deze en de vorige bijeenkomst beschikbaar voor de burgers. Spreker licht voorts toe, dat de tot nu toe binnengekomen reacties zijn gebruikt om het ontwerp-bestemmingsplan op te stellen. Bij de publicatie van het ontwerp-bestemmingsplan verschijnt de nota van beantwoording, inclusief de notulen van de diverse bijeenkomsten.

De heer Reissenweber vult aan dat vragen en opmerkingen uit het publiek worden beoordeeld door een werkgroep waarin alle betrokken gemeenten zijn vertegenwoordigd. Over circa 4 weken is de ambtelijke beantwoording gereed. Deze heeft goedkeuring door het bestuur omdat deze aanleiding kan zijn een aantal punten te wijzigen. Naar verwachting is het ontwerp-bestemmingsplan in december gereed; de bevolking krijgt hierin inzage en kan desgewenst een bezwaarschrift indienen.

Mevrouw Kleyweg vraagt wanneer wordt begonnen met de rondweg, welke bestemming 'het lint' krijgt en hoe de discussie zal verlopen.

De heer Reissenweber antwoordt dat de lintendiscussie eerst in het projektbureau wordt besproken; na

overleg met gemeenten worden betrokkenen geïnformeerd of e.e.a. (financieel) realiseerbaar is en kunnen deze hun mening geven. Voor de rondweg wordt een plan ontwikkeld; hierover is nog niet geheel uitsluitend te geven. Voor de huidige bewoners is een ontsluiting nodig die niet door het bouwgebied loopt.

De heer Waaijer vraagt hoe de Dwarskade eruit zal zien wanneer daar de rondweg komt. De heer Reissenweber antwoordt dat dit nog niet helemaal zeker is, maar er zullen geen twee doodlopende stukken ontstaan. Sluiproutes zullen zoveel mogelijk geblokkeerd worden. De heer Bos vult aan dat bezien is of de Dwarskade zoveel mogelijk in zijn waarde gelaten kan worden.

Mevrouw Van der Helm vraagt naar de plannen voor de Middelweg. De heer Reissenweber antwoordt dat de Middelweg niet zal veranderen. Het is niet de bedoeling dat De Bras wordt afgesloten. Bestemmingsverkeer moet de rondweg met de auto kunnen bereiken, maar sluiproutes moeten vermeden worden. De heer Bos vult aan dat het niet de bedoeling is dat bewoners via Delft naar Pijnacker moeten rijden.

De heer Kleiweg vraagt hoe het Hertenkamp bereikbaar wordt. De heer Bos antwoordt dat de huidige route gehandhaafd wordt.

De heer Waaijer vraagt naar de consequenties wanneer een gebied 'geel' wordt gemaakt. De heer Reissenweber legt uit dat het gebied dan wordt bestempeld tot een uit te werken woongebied. Oranje betekent dat elke eigenaar zijn eigen plan kan maken. Dat moet worden voorkomen. Geel betekent dat een aparte planologische procedure moet worden doorlopen, inclusief inspraak voor belanghebbenden, voordat er kan worden gebouwd.

De heer Snijberg constateert dat een gedeelte van de rondweg is geprojecteerd over het gebied dat pas in 2002 wordt bebouwd. De heer Reissenweber antwoordt dat de weg zodanig wordt aangelegd dat toekomstige bewoners daarvan gebruik kunnen maken. Hij wijst er daarbij op dat tracés t.o.v. het voorontwerp enigszins kunnen opschuiven bij de definitieve uitwerking.

De heer Meeuwissen vraagt hoe voorkomen wordt dat vanuit Craeyenburch de Dwarskade als ontsluiting gebruikt wordt naar de rondweg toe.

De heer Reissenweber antwoordt dat het niet de bedoeling is dat de Dwarskade wordt gebruikt als ontsluitingsroute. Indien dit wel gebeurt zal wellicht gezocht moeten worden naar een andere oplossing. De rondweg wordt een ontsluitingsweg; de overige wegen worden zoveel mogelijk in hun huidige vorm gerespecteerd omdat zij bepalende factoren vormen voor de kwaliteit van de lokatie. Het verkeer voor Craeyenburch is bestemmingsverkeer.

Mevrouw Van der Helm vraagt naar de plannen voor de NAM-lokatie. De heer Reissenweber antwoordt dat momenteel gesprekken worden gevoerd met de NAM.

De heer Bos benadrukt dat de gemeente op dit moment niet over meer informatie beschikt dan aan de aanwezigen is bekend gemaakt en wijst erop dat ook op verzoek van bewoners een informatie-avond belegd kan worden. Spreker dankt ten slotte de aanwezigen voor hun belangstelling en sluit de bijeenkomst.

Informatiebijeenkomst De Bras / Ypenburg

- Presentielijst -

Naam	Adres
A. v. HORSSSEN	DWARSKADE 12
P. v. HORSSSEN	DWARSKADE 12 ^a
H. Schuyderberg	Dwarshede 304.
M. Tebbesoo	Molensweg 22
J. Kleijweg	Middelweg 6
Tees van Helten Hogenrood	Middelweg 8 ^a
And. Leht	
G. N. v. Reenen	Brasserskade 241
T. v. Reenen v. d. Bey	
W. J. M. Moogman	Dwarshede 46
W. J. M. Moogman -	
Oertemans	Dwarshede 10 ^a
L. Heekeren	
A. Meenen - Meenen	Hofdijstraat 36
G. Meegman	Dwarshede 42
J. v. Udd	Gentiaan 5
J. A. Kooi	Dwarshede 44.
M. Kooi	Middelweg 4
Tineke v. d. Helm v. Koppen	Middelweg 4-12
Herman C. v. d. Helm	Middelweg 12
Martin v. d. Meer	Middelweg 12.
Michiel v. d. Helm	Hofmecht 14
M. L. E. v. E.	Dwarshede 38
Joke Waayer	Dwarshede 20.
Margareet Waayer	Dwarshede 6 ^a
Margareet Martin Tempels	Dwarshede 38
Thinus Waayer	Dwarshede 26
Rien Waayer	Dwarshede 32
José Heekeren	

J. N. Overgaauw
W A Overgaauw
M. J. G. Waayer
R. J. Blom

Wolke Ayer 57 Noct/day
Dumskind 8
Dwarshack 28
dewer 80 geneate 28

VERSLAG INSPRAAKBIJEENKOMST BESTEMMINGSPLAN YPENBURG,
gehouden op MAANDAG 13 MEI 1996 in het Jozefhuis te Nootdorp.

Aanwezig:

dhr H.J. Schartman	-	burgemeester gemeente Nootdorp/voorzitter BOY
dhr A.N. Groenewegen	-	wethouder gemeente Pijnacker
dhr M. Lely	-	wethouder gemeente Nootdorp
dhr J.J.H. Bos	-	wethouder gemeente Pijnacker
dhr Th.L.N. Weterings	-	wethouder gemeente Rijswijk
dhr J.J. Kolkman	-	gemeente Nootdorp, projectburo PION
mw S. Thakoerd	-	verslag

30/40 belangstellenden - zie presentielijst

1 OPENING

- 1.1 De heer Lely (voorzitter) opent de inspraakbijeenkomst en geeft aan dat er een duidelijke scheiding is tussen het info-deel én de formele inspraakavond. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt toegelicht door de heer Reissenweber, projectleider.

2 BESTEMMINGSPLAN YPENBURG - INFORMATIEVE DEEL.

- 2.1 De heer Reissenweber wijst iedereen op de folder die informatie geeft over de plannen. Hij zal aan de hand van sheets achtergrond- en inhoudelijk informatie geven.
- 2.2 Ypenburg is bijzonder; de aansturing van de lokatie vindt vanuit 3 colleges/raden plaats en ook de gemeente Den Haag heeft ermee te maken. Bij de ontwikkeling zijn ook 2 marktpartijen betrokken (RABO + AEGON) om de financiële risico's te spreiden. Alhoewel het grondgebied in 3 gemeenten ligt, is er sprake van 1 gezamenlijke VINEX bouwlokatie; is er sprake van gezamenlijke ontwikkeling, is er 1 gezamenlijk beleid en 1 gezamenlijk programmatisch + ruimtelijk concept; desalniettemin zijn er 3 bestemmingsplannen, omdat goedkeuring en vaststelling van bestemmingsplannen een gemeentelijke gelegenheid is. Om de samenhang niet uit het oog te verliezen, is er 1 gezamenlijke toelichting en 1 gemeenschappelijk stelsel van voorschriften waarin rekening is gehouden met afzonderlijke belangen per gebied. Derhalve zijn er 3 bestemmingsplankaarten. Het proces is ingewikkeld, maar er is sprake van integraliteit. De folder bevat aan de binnenkant een kaart van het plangebied.
- 2.3 Inhoudelijke uitgangspunten:
- het VINEX uitvoeringsconvenant tussen het Rijk, de Provincie Zuid Holland, alle gemeenten en het Stadsgewest Haaglanden. Het convenant bevat voor de woningbouw een taakstelling: voor 31-12-2004 moeten op de lokatie Ypenburg 9000 woningen zijn gerealiseerd; 6.000 daarvan moeten al op 01-01-2000 zijn gerealiseerd;
 - het stedenbouwkundig plan Buitenplaats Ypenburg van Bureau Palmboom.

Instrumentele uitgangspunten:

- globaliteit: de te realiseren eindbestemmingen zijn globaal; de komende 8,5 jaar moeten ten minste 9.000 woningen zijn gerealiseerd. Er zijn ook onzekerheden zoals de woningmarkt en het Rijksbeleid, waarmee rekening moet worden gehouden. Daarnaast zullen gronden die reeds in het bezit van de overheid zijn en waar het bouwen niet op al te veel bezwaren van omwonenden stuit, eerder worden gerealiseerd. Bij de 2e categorie gebieden wordt rekening gehouden met inspraak/bezwaren van omwonenden;
- flexibiliteit: binnen de lokatie wordt flexibiliteit betracht o.a. voor wat betreft de infrastructuur (verkeer, rondweg, sneltramtracé etc.). Het moet mogelijk zijn met de centrumgebieden te schuiven ten behoeve van winkels en voorzieningen. Gepland zijn 1 centrum + een aantal sub-centra; met de laatste moet eveneens geschoven kunnen worden;
- het 3e element is 'behoud conceptie stedenbouwkundig plan': de ruimtelijke kwaliteit en die van het milieu moeten aantrekkelijk genoeg zijn voor bewoners om daar te willen wonen.

2.4 Vervolgens worden de plankaarten behandeld (uitleg over de bestemmingen) en wordt nader ingegaan op de hoofdwegenstructuur. Er wordt een laan van 3 km gerealiseerd; er komen maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan; de Boslaan wordt de rondweg voor de lokatie en verbindt straks de 3 gebieden met elkaar. Het verkeer wordt geacht zich te houden aan 50 km per uur; in de woongebieden 30 km per uur. Uitgegaan wordt van een tramverbinding die aansluit op de Haagse tramverbinding. Het openbaar vervoer wordt naar verwachting pas eind 1999 gerealiseerd; tot die tijd zal zeer frequent een busverbinding worden ingezet.

2.5 Het Nootdorpse plangebied bestaat uit 2 delen:

- gebied op lokatie oude vliegbasis
- gebied rond de Veenweg.

Verskil in kleurtint: geel geeft aan 'snel starten'; bij de lichtgele gebieden wordt rekening gehouden met te volgen procedures in verband met bezwaren van omwonenden. De linten langs de Veenweg blijven gehandhaafd; deze zijn de kwaliteitsdragers van het gebied.

2.6 De aansluiting op de A12 aan het einde van de Veenweg is een probleem; de aansluiting is nauw en zal worden veranderd oftewel iets verschoven zodat er meer ruimte ontstaat. Verder zal de NS een station realiseren.

2.7 Programma woningbouw. In Nootdorp worden 5.000 woningen gerealiseerd waarvan 15% gestapeld (maximaal 40 m hoog). De detailhandel, dienstverlenende voorzieningen en horeca krijgen eveneens een plek. Tenslotte een sub-centrum en een nieuw te bouwen NS-station. Voor wat betreft de maatschappelijke voorzieningen: deze moeten nog nader worden vastgesteld. Bedrijven worden in categorie 3.2. toegestaan: hoe dichter bij woongebieden, hoe hoger de milieu-eisen.

- 2.8 Milieu-aspecten: hiervoor dient het eerder behandelde rapport - het MER - met als doelstelling alle milieu-aspecten zoveel mogelijk aandacht te geven. De drie alternatieven:
- standaard alternatief: geen speciale aandacht voor milieu
 - meest milieuvriendelijk alternatief; alternatief waarbij aan milieu-aspecten de hoogste prioriteit wordt toegekend
 - de tussen-in variant: progressief alternatief
- zijn vastgelegd in het MER; vervolgens is gekozen voor het progressieve alternatief. In Ypenburg is er dus meer aandacht voor het milieu dan standaard. Voorbeelden: voor het verkeer intern zal zoveel mogelijk 30 km per uur worden toegestaan; op de doorgaande verbindingen 50 km. Er is aandacht voor geluidshinder (A12, A13, A14); de groenvoorziening komt eveneens boven het standaard. Zowel het MER als de bestemmingsplannen liggen tot 30 mei a.s. ter inzage.
- 2.9 De Wet geluidhinder schrijft vergaande eisen voor; de norm, 50 dB(A), mag niet overschreden worden. Op het gebied van verkeershinder zijn er eveneens stringente voorwaarden, bijvoorbeeld voor de belasting op de gevel. Voor een aantal woningen zal niet aan de gestelde norm kunnen worden voldaan; dit ten gevolge van snelwegen en situering langs de Bosweg. Gedeputeerde Staten kunnen voor een beperkt aantal woningen een hogere waarde toestaan en vaststellen, maximaal 55 dB(A) in plaats van 50 dB(A).
- 2.10 De heer T. Boot (Den Haag) wijst op het feit dat Ypenburg volgens een onderzoek 'drijft', op de mogelijkheid van filevorming voor het woon/werkverkeer, op het TNO-laboratorium in verband met vervuiling in de grond en eventuele rampen én op de dichtgeslibte vijver. De heer Reissenweber antwoordt - en dit naar aanleiding van een onderzoek - dat de bodemgesteldheid van Ypenburg niet afwijkt van andere lokaties. Met het woon/werkverkeer wordt rekening gehouden in het verkeerscirculatieplan; de verkeersproblematiek bij 30.000 bewoners is berekend en samen met Rijkswaterstaat zijn voldoende oplossingen hiervoor bedacht. Het laboratorium van TNO is onder de grond; er is een hinderwetvergunning en een cirkel geeft aan waarbinnen niet gebouwd mag worden.
- Op een vraag over mogelijke blindgangers antwoordt de heer Reissenweber dat thans door de EOD gewerkt wordt aan een kaart van lokaties waar mogelijk blindgangers aanwezig zijn. Deze lokaties worden dan onderzocht. Vooralsnog is er geen aanleiding om te gaan graven; er wordt gewerkt aan het maken van kaarten. De vijver, tenslotte, is eveneens onderzocht: er mankeert niets aan de waterkwaliteit.
- 2.11 Werkgelegenheid: bij de selectie van bedrijven zal rekening worden gehouden met het werkgelegenheidsaspect: geen grote bedrijven die weinig werkgelegenheid opleveren. Voor mensen die buiten het gebied zullen werken wordt het openbaar vervoer gerealiseerd (zoals de trein). Daarnaast krijgt het fietsverkeer speciale aandacht.

- 2.12 De heer Van Amerongen (Rijswijk) wijst op vervuiling en de olie-opslag van TNO en brengt de luchtvervuiling tgv grote wegen ter sprake. De heer Reissenweber: er staan 4 bunkers bovengronds bij TNO; wat gevaarlijk is vindt echter ondergronds plaats. Bovendien heeft TNO een hinderwetvergunning. Metingen wijzen niet erop dat het water door TNO wordt vervuild. Hij benadrukt dat er geen woningbouw wordt gerealiseerd om bewoners gevaar te laten lopen. Met de luchtvervuiling is in het MER rekening gehouden. Ook hier zijn er metingen verricht en de uitkomsten zijn niet van dien aard dat er gevaren ontstaan voor de te realiseren woningen.
- 2.13 De heer Greve van Sportvereniging Arkao: stelt een vraag over de situering van maatschappelijke voorzieningen in relatie met het huidige sportcentrum. De heer Kolkman: in de UW-bestemming (uitwerking woningbouw) is de mate van woningbouw + maatschappelijke/recreatieve voorzieningen meegenomen. Er is nog ruimte om in overleg met betrokkenen een en ander nader in te vullen. De discussie over de sportvelden is bijna afgerond voor wat betreft de behoefte; vervolgens zullen lokaties ervoor gevonden moeten worden. Samenvattend: sportvoorzieningen in het centrumgebied en gedeeltelijk langs de randen van het te ontwikkelen gebied is mogelijk. De heer Lely geeft aan dat de Nootdorpse raad in hoofdlijnen overeenstemming over de sportvoorzieningen heeft bereikt; een en ander verdient nog nadere uitwerking.
- 2.14 De heer Korstens heeft enige verschillen in kleurgradaties gekonstateerd. Dit blijkt niet zo te zijn.
- 2.15 De bebouwingsdichtheid is niet helemaal duidelijk. De heer Lely geeft aan dat deze tussen de 30 à 35 per ha zal zijn (ter vergelijking: de bebouwingsdichtheid achter het raadhuis). Hoeveel hoog- en hoeveel laagbouw er uiteindelijk komt, wordt duidelijk na afronding van de discussie in de raad.
- 2.16 De heer Van de Stuit: het bestemmingsplan zet in op bedrijven in de categorie 3.2, ook op het Prins Clausplein; er zijn echter geen garanties. Projektleider, de heer Reissenweber geeft aan dat invulling te allen tijde conform het vigerende bestemmingsplan zal geschieden.
- 2.17 De heer Jansen vraagt naar de procedure als er bedenkingen/bezwaren worden ingediend; wijzigingen kunnen gevolgen hebben voor een gebied dat in een andere gemeente ligt. Hierop zal later worden teruggekomen.
- 2.18 De heer Van de Kruk (voorzitter Kraaiennest): in hoeverre is Kraaiennest een geïntegreerd deel van het plan Kraaienburg? De heer Lely meldt dat voor het gebied Kraaienburg een nota met hoofdlijnen in discussie is waarin o.a. een andere opzet van het gebied. Belanghebbenden zullen te zijner tijd worden uitgenodigd voor het bespreken van procedures.
- 2.19 Mevrouw J. Laman (gemeente Den Haag):
- mist in het bestemmingsplan de verdere uitwerking van de gekozen progressieve variant uit het MER; zij konstateert dat per wijk verschillende varianten zijn toegepast;

- is er sprake van grenswijziging met betrekking tot Nieuwe Veen?
De heer Lely: de rondweg valt gedeeltelijk in Ypenburg en gedeeltelijk in Nieuwe Veen; er is geen sprake van grenswijziging, maar van afstemming van de infrastructuur.
- Nootdorp heeft gepleit voor aansluitende bouw vanuit het centrum.
Antwoord: voor de aanhechting is er sprake van fasering; begonnen wordt in het Rijswijkse deel.

- 2.20 Voor de waterhuishouding wordt een plan ontwikkeld, dat overigens niet in het MER is opgenomen. Dit in overleg met het Hoogheemraadschap, het bevoegde gezag hiervoor.
- 2.21 De heer Mooyman: hoe om te gaan met de bestemming van bestaande bedrijven? De heer Lely: stadium nu is de belanghebbenden te informeren (1e aanzet); dit wordt zeer snel gevolgd door een voorbereidingsbesluit vanuit het BOY.
- 2.22 De eigenaar van een agrarisch bedrijf wijst op het tijdsbestek (1 tot 10 jaar) voordat een en ander is gerealiseerd. Wat gebeurt er in de tussentijd? De heer Lely antwoordt dat Nootdorp zich voor wat betreft het verwerven van gronden inzet voor het verschaffen van duidelijkheid aan de betrokkenen.

3 BESTEMMINGSPLAN YPENBURG - FORMELE INSPRAAKGEDEELTE.

- 3.1 Procedure: bedenkingen en bezwaren op het bestemmingsplan kunnen telefonisch of mondeling bij het Projektbureau Ypenburg worden ingediend. Bezwaren over de woonruimte bij de gemeentehuizen. Alle stukken liggen tot 30 mei ter visie. De heer Lely opent vervolgens het formele inspraakgedeelte van de vergadering.
- 3.2 Mevrouw Korstens vraagt naar de bestemming 1+3 op de kruising Veenweg/Kerkweg; dit zal alsnog donkerbruin worden ingekleurd.
- 3.3 De heer De Gussen vraagt naar de betekenis van de dubbele arcering op de Veenweg (doorsteek naar Ypenburg). De dubbele arcering geeft aan dat een artikel 11-procedure gevolgd dient te worden. Dit om bewoners/omwonenden alle waarborgen te bieden om bezwaren te kunnen indienen c.q. voor hun belangen op te komen. Voordat het plan uitgewerkt wordt (er is sprake van verandering van het terrein) moet heel zorgvuldig met de belangen van omwonenden worden omgegaan. Pas dan kan tot onteigening worden overgegaan.

De invulling van de doorsteek vergt nog nader onderzoek. De heer Lely legt uit dat de Verlengde Kerkweg voor de ontsluiting van het autoverkeer zorgt en de Verlengde Meidoornlaan de ontsluiting van het openbaar vervoer. In de nota wordt in hoofdlijnen uitgegaan van 1 doorsteek voor zowel auto, fiets als openbaar verkeer. Het tracé is aangegeven; de doorsteek zelf behoeft nog onderzoek.

- 3.4 De heer en mevrouw Korstens wijzen op een onvolkomenheid in de plankaart; er zijn 2 stippellijnen. De heer Lely verklaart dat in eerste instantie sprake is geweest van 2 doorsteken. Later is door de raad 1 brede doorsteek bepleit. Voor het definitieve tracé moet nog gekozen worden; inspraak heeft immers geen zin als alles van te voren definitief zou zijn.
- 3.5 De heer Middelmaan brengt de onzekerheid van een familie ter sprake die een half jaar geleden de schrik op het lijf is gejaagd door de mededeling over onteigening. De heer Lely: in het verband van verwerven van gronden worden vanuit BOY gesprekken gevoerd met belanghebbenden.
- 3.6 De heer H. van de Helm komt terug op het gebied De Bras. In de raad van Pijnacker is een motie ingediend om De Bras niet te bebouwen. Waar worden de huizen dan gebouwd? Antwoord: in dat geval zal de bouw van 1.500 woningen elders in het gebied moeten worden gecompenseerd.
- 3.7 De heer Waayer (Pijnacker): de rondweg loopt door het gebied De Bras en die van het tuinbouwgebied. Hoe lang kunnen de tuinbouwbedrijven er nog blijven? De heer Lely: de weg komt niet door het tuinbouwgebied heen, maar erlangs. Evenzo de doorsteek. Met belanghebbenden wordt rekening gehouden. Een en ander is nog in discussie.

De inspraakavond wordt om 22.00 uur afgesloten.



HOOGHEEMRAADSCHAP VAN DELFLAND

Postadres: Bestuur, Administratieve Dienst en
Stafdienst POA, Postbus 3061, 2601 DB Delft;
Technische Dienst, Postbus 2936, 2601 CX Delft
Bezoekadres: Phoenixstraat 32, Delft

Telefoon: 015-260 81 08 **Fax:** 015-212 49 68
Postrekeningen: 43457 Algemeen,
2004 Omslag, 25480 Verontreinigingsheffing

AANTEKENEN MET BERICHT VAN ONTVANGST

Het Dagelijks bestuur van het
Samenwerkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

Ons kenmerk : 96.01804

Uw brief d.d.: 14 mei 1996

Uw kenmerk : U96057

Bijlage(n) :

Onderwerp : voorontwerp-bestemmings-
plan Ypenburg

Dienst/afdeling: TD/Pijnacker

Contactpersoon : ing. J.C. Rahman

Doorkiesnummer : (015) 362 04 05

Delft : 3 juli 1996

Geacht bestuur,

In het kader van het overleg ex artikel 10 BRO doe ik u hierbij Delflands
zienswijze toekomen op de voorontwerp-bestemmingsplannen Ypenburg-Rijswijk,
Ypenburg-Nootdorp en Ypenburg-Pijnacker.

I Algemeen en plantoelichting

1.1 Waterbeheer

In de toelichting wordt op pagina 19 gesteld dat het Hoogheemraadschap van
Delfland, met uitzondering van het voormalige vliegveld, waterbeheerder is.
Ik wijs u erop dat, in de lijn van het bepaalde in artikel 2, lid 2 van de
Waterschapswet en de Derde Nota Waterhuishouding, ook de waterstaatszorg op
het voormalige vliegveld Ypenburg aan het Hoogheemraadschap van Delfland zal
worden overgedragen. Het voornemen is om per 1 januari 1997 tot herpolderen
c.q. overdracht van het beheer te komen. Vooruitlopend op de verdere bestuur-
lijke afwikkeling en de noodzakelijke reglementswijziging dient in de plan-
vorming en in het kader van de onderhavige reactie dan ook uitgegaan te wor-
den van een herpolderd vliegveld.

1.2 Toename afvalwateraanbod

De in het voorontwerp-bestemmingsplan voorziene bebouwing leidt tot een aan-
zienlijke toename van het door Delfland in de Haagse regio te zuiveren afval-
water. De zuivering van het in het bestemmingsplangebied te produceren afval-
water is alleen mogelijk als de zuiveringscapaciteit in de Haagse regio tij-
dig wordt uitgebreid door de bouw van één of meer nieuwe rioolwaterzuive-
ringssinstallaties (RWZI's). Omtrent de plaats waar Delfland deze installa-
tie(s) zal bouwen, is een studie verricht in gezamenlijke opdracht van
Delfland en het Stadsgebied Haaglanden. De besluitvorming over de locatiekeu-
ze levert problemen op, vooral omdat bij gemeenten binnen de Haagse regio
weerstand bestaat tegen het bestemmen van voldoende ruimte voor de zuivering
van afvalwater.

Of de nieuwe RWZI('s) tijdig kan/kunnen worden gerealiseerd, hangt voor een groot deel af van de medewerking van lokale/regionale overheden en van het verloop van diverse procedures. Op dit moment is onzeker of het in het onderhavige plangebied te produceren afvalwater tijdig overeenkomstig de rijksvoorschriften zal kunnen worden gezuiverd. Ook uit het plan zelf blijkt niet hoe rekening is gehouden met het zuiveren van afvalwater. Hierdoor is er sprake van een onvolledige belangenafweging bij de totstandkoming van het plan, met name ten aanzien van de gevolgen van de ontwikkeling van de geplande woningbouw en bedrijfsvestiging. Derhalve kan Delfland niet akkoord gaan met de inhoud van het voorontwerp-bestemmingsplan.

1.3 Bestemming van de zuidoostelijke oksel van het Prins Clausplein in relatie tot de vestiging van een RWZI.

Zoals gezegd, is in gezamenlijke opdracht van Delfland en het Stadsgewest Haaglanden een studie verricht naar de meest geschikte locatie(s) voor de bouw van een nieuwe RWZI. In deze studie heeft een integrale afweging plaatsgevonden op de criteria ruimtelijke ordening, milieu en kosten. De in de studie onderzochte locatie in de zuidoostelijke oksel van het Prins Clausplein (een terrein van 35 hectare) in het plangebied Ypenburg blijkt na deze integrale afweging de beste keus te zijn. Delfland wenst bij voorkeur op deze locatie een RWZI te realiseren. De RWZI zal een ontwerpcapaciteit hebben van 1,2 miljoen vervuilingseenheden. Door de bouw van een nieuwe RWZI in combinatie met de ombouw van de bestaande RWZI Houtrust, kan het volgens de prognoses te verwachten afvalwateraanbod in de Haagse regio tot 2020 worden verwerkt. De nieuwe RWZI en de ombouw van de bestaande RWZI Houtrust moeten vóór 31 december 2005 zijn voltooid, om te kunnen voldoen aan de zuiveringseisen volgens het Lozingenbesluit Wvo stedelijk afvalwater. Als deze termijn niet wordt gehaald, kan het rijk Delfland met sancties confronteren (o.a. financiële sancties).

Op de locatie zal de mogelijkheid aanwezig moeten zijn de installatie uit te breiden met nog eens 0,3 miljoen v.e.'s in de periode van 2020 tot 2050, alsmede voor mogelijke verdere aanscherping van effluenteisen.

Van de beoogde locatie maakt het GAVI-terrein deel uit. Het SAVA (Samenwerkingsverband Afvalverwijdering Zuid-Holland West) heeft het GAVI-terrein inmiddels aan Delfland verkocht ten behoeve van de bouw van een RWZI (onder het formele voorbehoud dat het Algemeen Bestuur van het SAVA nog goedkeuring aan de verkoop verleent). De gemeenten Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk zijn aangesloten bij het SAVA.

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland heeft de gemeenteraad van Nootdorp in zijn brief van 1 mei jl., ons kenmerk 96.01633, aangeboden om nader van gedachten te wisselen over de problematiek rond de bouw van de nieuwe RWZI. Hierbij is melding gemaakt van een door architectenbureau Onno Greiner Martien van Goor verricht vooronderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid van de te bouwen RWZI op het terrein in de zuidoostelijke oksel van het Prins Clausplein.

De gemeenteraad van Nootdorp heeft (nog) niet op de brief van 1 mei jl. gereageerd.

Uit het in Delflands opdracht verrichte vooronderzoek blijkt dat de bouw van een RWZI goed past binnen het thematisch programma, dat is verwoord op pagina 14 van de plantoelichting. De bouw van een RWZI komt ook tegemoet aan uw wens tot de vestiging van een (boven)regionale voorziening in het GAVI-gebied (zie pag. 36 van de toelichting).

Gelet op het voorgaande, moet het bestemmingsplan voorzien in de mogelijkheid tot vestiging van een RWZI op het desbetreffende terrein van 35 hectare. In het voorontwerp-bestemmingsplan is dit echter niet het geval. Delfland maakt hiertegen bezwaar.

Een RWZI valt niet onder de bedrijfscategorieën die ter plaatse worden toegestaan volgens de plankaart en de planvoorschriften, behorende bij de bestemming "Gebied voor bedrijfsdoeleinden" (artikel 13). Volgens de bij het plan behorende "Staat van Bedrijfsactiviteiten" valt de te realiseren

RWZI onder categorie 5A. Mij is onduidelijk, of u bij deze categorie-aanduiding rekening heeft gehouden met de nieuwe richtlijnen voor de geuremissie van RWZI's, die per 1 januari 1996 zijn opgenomen in de Nederlandse Emissierichtlijnen Lucht. Ik verzoek u hieromtrent duidelijkheid te verschaffen. Ik behoud mij het recht voor om namens Delfland in een later stadium op de categorie-aanduiding terug te komen.

Het voorontwerp-bestemmingsplan dient zodanig te worden gewijzigd, dat de bouw van een RWZI op de door Delfland gewenste locatie mogelijk is. Dit betekent dat de bestemming van het desbetreffende terrein in deze zin moet worden aangepast. Bovendien mogen de bestemmingen van nabijgelegen gronden in het plangebied geen belemmering vormen voor realisering van een RWZI. Ervan uitgaande dat de categorie-aanduiding van RWZI's in de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" juist is, dient derhalve uit een oogpunt van milieuzonering (pag. 61 van de toelichting) binnen 500 meter uit de grens van het beoogde RWZI-terrein geen grond voor bewoning te worden bestemd.

Op dit moment staat nog niet vast of bij de bouw van een RWZI kan worden voldaan aan de bouwvoorschriften, die in artikel 13 zijn opgenomen. Ik behoud mij het recht voor om namens Delfland in een later planstadium bezwaar te maken tegen de bouwvoorschriften.

De door Delfland gewenste bestemming van het terrein mag niet worden gefrustreerd door in het bestemmingsplan enige wijzigingsbevoegdheid - zoals bijvoorbeeld geformuleerd in artikel 13, lid 8 van het voorontwerp-bestemmingsplan - ten nadele van de bouw van een RWZI op te nemen.

1.4 Rioolgemalen/rioolwaterpersleidingen

In het plan is geen rekening gehouden met de aanleg van persleidingen naar een nieuwe rioolwaterzuivering en de rioolgemalen. Zolang de plaats van de RWZI nog niet bekend is, is het onzerzijds niet mogelijk om aan te geven op welke plaats een eindrioolgemaal moet worden bestemd, c.q. een tracé voor rioolwaterpersleidingen (influent en eventueel ook effluent) gereserveerd dient te worden.

1.5 Rioleringsplan

Over het rioleringsplan is ambtelijk overleg gaande. Ik verzoek u het rioleringsplan zo spoedig mogelijk aan Delfland ter goedkeuring voor te leggen.

1.6 Waterhuishouding

Over de waterhuishouding, de inrichting en het beheer van het aan te leggen watersysteem, is reeds ambtelijk overleg gaande. Het toekomstig waterhuishoudkundig plan (zie schema op pag. 74) is naar aanleiding van dit overleg reeds gewijzigd. Deze wijzigingen dienen in het bestemmingsplan te worden verwerkt.

Ook is in het kader van het MER bij brief 96.01646 d.d. 30 mei 1996 de waterhuishouding door Delfland becommentarieerd.

Voorts wijs ik erop dat een scheiding tussen een stedelijke en landelijke waterhuishouding (zie hoofdstuk 8.5 pag. 73 en onze reactie op het MER) in Delflands visie niet noodzakelijk en wenselijk is. Delfland is het niet eens met de gedachte om bij voorbaat "het stedelijk watersysteem te moeten isoleren van de (vervuilde) agrarische omgeving". Er moet in eerste instantie naar worden gestreefd om in beide gebieden een gelijkwaardige waterkwaliteit te bereiken.

Bedrijventerreinen hoeven ook niet in een apart peilgebied ondergebracht te worden.

In het kader van duurzaam ecologisch beheer kan overigens met vergunning de maaifrequentie van oevervegetaties afwijken van één maal per jaar. Het onderhoud moet worden afgestemd op de functie van de watergang en het type vegetatie.

De mogelijkheid om een oeverprofiel met een talud van 1:5 te kunnen realiseren, zal in de praktijk afhangen van de beschikbare ruimte.

II. Voorschriften

2.1 Beschrijving in Hoofdpijnen (Artikel 10)

ad o. Waterhuishouding (pag. 15):

- In verband met de nog vast te stellen en aan te duiden natte hoofdstructuur (in fig 3 nog als PM aangeduid), waaronder begrepen de hoofdwatergangen en boezemwateren, dient een clausule te worden opgenomen dat de nadere uitwerking van het plan met betrekking tot de waterhuishoudkundige inrichting van het plangebied in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland zal geschieden.
- Als minimaal benodigde waterberging kan - afhankelijk van de te realiseren oppervlakteverharding, die circa 45 - 50% bedraagt in woongebieden, respectievelijk circa 75 - 80% in bedrijventerreinen - worden uitgegaan van circa 4% in woongebieden, respectievelijk circa 6% in bedrijventerreinen.
- De bestaande poldergemalen dienen als zodanig bestemd te worden.

ad p:

- Gesteld wordt, dat door aanwezige planten het water natuurlijk wordt gezuiverd. Dit is op zichzelf juist, maar het zuiveringsrendement van natuurlijke oevers/plasbermen is beperkt, onder meer vanwege de geringe oppervlakte van de vegetatie en de veelal korte verblijfsduur van het water.
- Rioolgemalen en rioolwaterpersleidingen: Gelet op onze zienswijze met betrekking tot punt 1.4. dient in de Beschrijving in Hoofdpijnen een voorschrift te worden opgenomen dat een toekomstige bestemming van de te projecteren rioolgemalen en rioolwaterpersleidingen mogelijk maakt.

2.2 Bestemmingen (c.a.) en bouwvoorschriften in relatie tot onderhoud en beheer van watergangen

De bouwvoorschriften op gronden met de bestemming Woongebied (WG; artikel 11), Uit te werken gebied voor woondoeleinden (UW; artikel 12), Woondoeleinden (W; artikel 17), Gebied voor bedrijfsdoeleinden (BG; artikel 13), Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden (UB; artikel 14), Groenvoorzieningen en recreatie (GR; artikel 16) en Verkeersdoeleinden (V; artikel 23) dienen in overeenstemming te worden gebracht met de vereiste onderhoudsstroken langs watergangen, in die zin dat voor het bouwen en/of uitvoeren van werken binnen de onderhoudsstroken vooraf een vergunning van de waterbeheerder dient te zijn verkregen. Voor de afmetingen van deze onderhoudsstroken verwijs ik u naar Delflands Algemene Keur.

Voorts dienen burgemeester en wethouders bij het verlenen van een bouwvergunning binnen deze stroken vooraf advies in te winnen bij de waterbeheerder.

2.3 Gebruik van gronden en bouwwerken (Artikel 29)

In verband met de wettelijke ontvangstplicht van bagger (ex artikel 11 Waterstaatswet 1900 juncto de desbetreffende gebodsbepalingen ex Delflands Algemene Keur) dient het storten van baggerspecie te worden uitgesloten van artikel 29. Deze ontvangstplicht mag niet door bepalingen van het bestemmingsplan worden doorkruist.

Thans wordt in artikel 29, lid 3 sub b gesproken over "specie". Het is niet zonder meer duidelijk of hiermee hetzelfde wordt bedoeld als met "bagger" in het tweede lid, sub a. Opdat geen enkel misverstand bestaat over het feit dat op de percelen langs watergangen de bedoelde ontvangstplicht voor baggerspecie en kroosvuil rust, verzoek ik u aan artikel 29, derde lid als sub f toe te voegen: "de ontvangst van baggerspecie en kroosvuil, afkomstig uit boezemwateren en watergangen, in verband met onderhoud als voorgeschreven in Delflands Algemene Keur".

Ik verzoek u bij de verdere planvorming met het vorenstaande rekening te houden. Ten overvloede wijs ik erop, dat voor de uitvoering van werken zoals het dempen en graven van water, de aanleg van beplanting, e.d. langs wateren en op of nabij kaden, ingevolge Delflands Algemene Keur vroegtijdig vergunningen moeten worden aangevraagd.

Namens dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland,
de directeur-ingenieur



ir. M.D. Sinke



ybb56343

n.v. Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland

Von Geusastraat 193
2274 RJ Voorburg
Postbus 909
2270 AX Voorburg
Telefoon 070-3820028
Telefax 070-3833901

Samenwerkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

Uw kenmerk
U96057

Ons kenmerk
Tr/N 55-1-0946 vdWk/Zo/RS

Voorburg
12 juni 1996

Behandeld door
M.W.L. de Way

Betreft
150 kV- en telecommunicatieverbindingen Voorburg - Delft
(KV-197, KT-215 en KT-216); telecommunicatieverbindingen
Voorburg - Zoetermeer (KT-010 en KT-068); voorontwerp-
bestemmingsplan Ypenburg.

Bijlage(n)
14

Naar aanleiding van uw schrijven d.d. 14 mei 1996, waarbij wij in het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening een exemplaar ontvingen van het voorontwerp-bestemmingsplan "Ypenburg", d.d. 7 maart 1996 met bijbehorende plantekeningen RBOI, nrs. 7434.01, blad 1; 7434.01, blad 2; 7434.02 en 7434.03, alle d.d. 6 maart 1996, berichten wij u als volgt.

Wij namen er nota van, dat de bouwlocatie Ypenburg onderdeel uitmaakt van de VINEX-opgave voor het Stadsgewest Haaglanden. Met een capaciteit van ruim 11.000 woningen kan in het gebied voor een kwart van de vóór het jaar 2005 te realiseren woningen ruimte worden gevonden. Daarnaast biedt het plangebied ruimte voor ruim 85 hectare bedrijfsterrein.

Aangezien het plangebied zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeenten Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk en de ontwikkeling van groot belang is voor de gemeente Den Haag, hebben de vier gemeenten het Samenwerkingsverband Ypenburg opgericht.

Aan de plantekeningen ontleen wij, dat in het plangebied de volgende bestaande en toekomstige elektriciteitswerken van ons bedrijf aanwezig zijn, te weten:

- de in aanleg zijnde 150 kV- en telecommunicatieverbinding Voorburg - Delft, te weten het kabelverbindingsgedeelte gelegen aan de oostzijde van het verkeersplein Ypenburg en rijksweg A13 langs het aanwezige fietspad en de toekomstige geluidswal en/of -scherm tussen de Rotterdamseweg en de Brasserskade (gemeentegrens met Delft);
- de bestaande telecommunicatieverbindingen Voorburg - Zoetermeer, te weten het kabelverbindingsgedeelte gelegen aan de zuidwestzijde van rijksweg A12.





In verband hiermede brengen wij het volgende onder de aandacht.

1. Plantekening

Zoals wellicht bij u bekend is, vindt de aanleg plaats van een nieuw enkelcircuit 150 kV-kabels met een grotere transportcapaciteit ter vervanging van de kabels van de bestaande ondergrondse 150 kV-verbinding Voorburg - Delft in onder meer het grondgebied van de gemeente Rijswijk. Voor het nieuwe kabelverbindingsgedeelte is aan de oostzijde van de rijksweg A13 langs het aanwezige fietspad tussen de Rotterdamseweg en de Brasserskade het tracé bepaald, dat zich in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan zal bevinden.

Bij de bepaling van dit tracégedeelte is rekening gehouden met de grootschalige infrastructurele plannen in het onderhavige gebied, te weten de reconstructie van het verkeersplein Ypenburg, de grootschalige woningbouw in Ypenburg en in verband hiermede de aanleg van een geluidswal en geluidsscherm. Voor dit onlangs aangelegde tracégedeelte is overigens van Rijkswaterstaat reeds vergunning verkregen

Ter informatie is op bijgevoegde afdruk van uw plantekening DSD, nr. 7434.02, d.d. 6 maart 1996, in rode kleur het onderhavige tracégedeelte aangegeven. Tevens is in groene kleur de ligging van onze aan de zuidwestzijde van rijksweg A12 gelegen telecommunicatieverbindingen Voorburg - Zoetermeer aangegeven. Voorts doen wij u hierbij een afdruk toekomen van de volgende tekeningen:

- overzichtstekening EZH, nrs. KT 10-1-1, wijz. R; KT 68-1-1, wijz. O en KV 197-1-1, wijz. C;
- detailtekeningen EZH, nrs. WK 1491, wijz. G; WK 1492, wijz. G; WK 1493, wijz. F; 1494, wijz. H; WK 2586-5, wijz. A; WK 2587-5, wijz. A; WK 2588-5, wijz. B; WK 2589-5, wijz. A; WK 2590-5, wijz. A en WK 2591-5, wijz. A.

Onder verwijzing naar de Nota Planbeoordeling 1993, vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 17 november 1992, verzoeken wij u het aangegeven 150 kV-kabeltracé met een bestemming "Ondergrondse hoogspanningsverbinding" op de plantekening aan te geven.

Wij merken hierbij op, dat de breedte van het enkelcircuit kabelbed over het algemeen 1 meter zal bedragen. Verder zal zich aangrenzend aan het kabelbed een rij- en werkstrook ter breedte van 5 meter dienen te bevinden, zodat de totale breedte van de belaste strook 6 meter zal zijn. Wij verzoeken u rekening te houden met het omschreven kabeltracé voor deze verbinding, waarvan de bereikbaarheid in het onderhavige geval gewaarborgd zal zijn door het naastliggende fietspad en groenstrook.



De voornoemde telecommunicatieverbinding verzoeken wij u met een aanduiding op de plantekening aan te geven.

2. Voorschriften

Ter bescherming van de belangen van de 150 kV-verbinding, verzoeken wij u Artikel 27 - "Leidingenstrook" van de voorschriften van het bestemmingsplan aan te vullen met de gegevens hiervan.

Verder verzoeken wij u in artikel 16 - "Gebied voor groenvoorzieningen en recreatie (GR)" een verwijzing naar artikel 27 op te nemen, aangezien het tracé van de nieuwe kabels gedeeltelijk in het als zodanig bestemde gebied is gelegen.

3. Toelichting

Voor de duidelijkheid verzoeken wij u voorts paragraaf 8.2 op bladzijde 65 en paragraaf 9.2 op bladzijde 84 van de toelichting aan te vullen met een tekstgedeelte, waarmee de aandacht wordt gevestigd op de in aanleg zijnde 150 kV-verbinding en de bestaande telecommunicatieverbindingen van ons bedrijf.

Wij vertrouwen erop dat in het onderhavige bestemmingsplan met onze opmerkingen rekening zal worden gehouden en zien uw berichten met een exemplaar van het gewijzigde bestemmingsplan vóór de tervisielegging in de vervolgpcedure gaarne tegemoet.

Hoogachtend,
N.V. Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland

drs. ir. H.G. Marsman
hoofd Transport

PROVINCIE ZUID-HOLLAND Dienst Ruimte en Groen Afd. Ruimtelijk Beheer Bureau West / Rijnmond Rayon Haaglanden	Prae-advies voor: O PPC - LG O PPC - RC O PPC - KC ● PPC - GC O PPC - PC	Planadviseur: Simon de Smidt, kamer 964, telefoon 070-4416928, telefax 070-4417863, 3 april 1996.
Gemeenten: Nootdorp, Pijnacker, Rijswijk en Den Haag.	vergadering op: 25 april 1996.	Planadviseur D: n.v.t. Planadviseur C: gez. Planadviseur B: n.v.t. Planadviseur A: gez. Afdelingshoofd: Secretaris PPC: 15/4
● stedelijk gebied.		
Drie ontwerp-bestemmingsplannen:		PPC-nummer: 96.--- Planversie: 11 maart 1996.
"Y P E N B U R G"		
<u>Beknopte omschrijving:</u> VINEX-bouwlocatie met 11.300 woningen, 28.250 inwoners en 85 hectare bruto-bedrijfsterrein.		
<u>Samenvatting commentaar:</u> aan uw commissie wordt voorgesteld het Bestuurlijk Overleg Ypenburg en de gemeenten Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk alsmede Den Haag, het volgende te adviseren: - gelet op het uitstekend verlopen vooroverleg en de bereikte overeenstemming wordt met de ontwerp-bestemmingsplannen volledig ingestemd, zie hoofdstuk IV. Planbeoordeling, onder 1. Inleiding, bladzijde 13; - ten aanzien van het bedrijfsterrein Prins Clausplein wordt voorgesteld om, naar gelang de afstand tot het woongebied, de categorie-indeling te verhogen van 3.2 tot 4.1., 4.2. en/of 5 (G 2); zie hoofdstuk IV. Planbeoordeling, onder 2. Bedrijfsterrein Prins Clausplein, bladzijde 14 en 15.		
<u>Advies FEA:</u> volgt.		
<u>Conclusie:</u> BOY en de vier gemeenten adviseren conform samenvatting.		

A. Kaartbijlagen.

1. verkleining overzichtskaart.
2. ligging en begrenzing plangebied.
3. ontwerp-streekplan Zuid-Holland-West.
4. landschappelijke context.
5. ruimtelijke elementen.
6. bestaande waterhuishouding.
7. inrichtingsalternatieven MER.
8. ligging winkelcentra.
9. bedrijvenlocaties.
10. plan Palmboom.
11. het raamwerk.
12. de Velden.
13. collage met sfeer-/referentiebeelden.
14. ligging recreatie- en bosgebieden.
15. openbaar vervoer (progressief alternatief).
16. langzaam verkeer (progressief alternatief).
17. gemotoriseerd verkeer (progressief alternatief).
18. milieuzonering bedrijventerreinen.
19. veiligheidszones rondom munitie-opslag.
20. geluidwerende maatregelen langs snelwegen en geluidscontouren na maatregelen.
21. ligging wegvakken rondweg.
22. toekomstige waterhuishouding.
23. deelgebieden.
24. bebouwingsdichtheid.
25. waterhuishouding.
26. bebouwingsafstanden.

B. Inhoudsopgave.

Pagina.

I. Planomschrijving.	2.
II. Planantecedenten.	3.
III. Planbeschrijving.	5.
IV. Planbeoordeling.	13.
V. Conclusie.	16.

I. PLANOMSCHRIJVING.

1. Ingezonden stukken (zie kaartbijlage 1).

Op 12 maart 1996 werden ontvangen de ontwerp-bestemmingsplannen "Ypenburg-Nootdorp", "Ypenburg-Pijnacker" en "Ypenburg-Rijswijk" van genoemde gemeenten alsmede de gemeente Den Haag, gecoördineerd door het Samenwerkingsverband Ypenburg casu quo het Bestuurlijk Overleg Ypenburg (BOY). De plannen beschikken over een gemeenschappelijke toelichting. Op een overzichtskaart is de gehele bouwlocatie aangegeven. Per gemeente is een afzonderlijke kaart beschikbaar waarbij het betreffende grondgebied in lichte of gekleurde vorm is weergegeven en de gebiedsdelen van de andere gemeenten in een donkerder kleur zijn opgenomen. Voor Nootdorp zijn evenwel twee plankaarten beschikbaar. Naast de grote kaart is op een detailkaart het bestaande bebouwingslint van de Veenweg afzonderlijk aangegeven. De voorschriften zijn eveneens gemeenschappelijk. In de marge is, door middel van een getrokken lijn en een letteraanduiding, de van toepassing zijnde gemeente aangegeven.

2. Ligging plan (zie kaartbijlage 2).

Het plan is gelegen tussen de rijkswegen A 13, A 4 en A 12 alsmede de Veenweg in Nootdorp en de Brasserskade in Rijswijk/Delft. Het oostelijk plandeel behoort tot de gemeente Nootdorp, het zuidelijk plandeel tot de gemeente Pijnacker en het westelijk plandeel tot de gemeente Rijswijk.

3. Doel plan.

Het plan voorziet, door de bouw van 11.300 woningen, in de ontwikkeling van een kwart van de VINEX-opgave voor het Stadsgewest Haaglanden. Conform het VINEX-uitvoeringsconvenant dienen voor 2005 9.000 woningen te zijn gerealiseerd. Tevens wordt voorzien in 85 hectare bruto of 54 hectare netto-bedrijfsterrein.

4. Bestemmingen.

In het plan zijn achttien bestemmingen opgenomen, te weten: Woongebied (WG), Uit te werken gebied voor woondoeleinden (UW), Gebied voor bedrijfsdoeleinden (BG), Uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden (UB), Defensiedoeleinden (DEF), Gebied voor groenvoorzieningen en recreatie (GR), Woondoeleinden (W), Horecadoeleinden (H), Maatschappelijke doeleinden (M), Bedrijfsdoeleinden (B), Recreatieve doeleinden (R), Garages en bergplaatsen (G), Verkeersdoeleinden (V), Spoorwegdoeleinden (S), Water, Primair waterkering, Leidingenstrook en Infrastructurale elementen.

5. Planvorm.

Er is gekozen voor een mengvorm van een globaal eindplan, globaal plan met uitwerkingsbevoegdheid en een gedetailleerd plan. Het voormalige vliegveld, dat in eigendom van de overheid is en een deel van het toekomstige woongebied van Pijnacker, zijn geregeld in de vorm van een globaal eindplan. Voor de overgangsgebieden naar de bestaande bebouwingslinten van de Veenweg en Brasserskade, het overige deel van het toekomstig woongebied van Pijnacker en de werkgelegenheid nabij het station Ypenburg, is gekozen voor een globale planvorm met uitwerking. Voor de bestaande bebouwing en infrastructuur is een gedetailleerde bestemming opgenomen.

II. PLANANTECEDENTEN.

Aan de planontwikkeling liggen de volgende planologische maatregelen en overwegingen ten grondslag.

1. Rijk.

- a. Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening EXTRA (VINEX), VROM 1988/1990b; sluiting vliegbasis, sneltram Den Haag-Centrum > Ypenburg, station op spoorlijn Gouda - Den Haag;
- b. Randstadgroenstructuur, landgoederenzone Haaglanden;
- c. Structuurschema Groene Ruimte, aanduiding: zoekgebied ten behoeve van een groot groengebied (bosontwikkeling) doch er is gekozen voor de ontwikkeling tot bouwlocatie;
- d. Nota Volkshuisvestingsbeleid in de negentiger jaren, afbouw objectsubsidies woningbouw, 30% sociale sector, 70% licht- en ongesubsidieerde sector;
- e. Bedrijvigheid/lokatiebeleid VINEX;
- f. Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II): groei autoverkeer 1986-2010 beperken tot 35%; vermindering verkeersonveiligheid tussen 1995 en 2010 met 50% minder doden en 40% minder gewonden;
- g. Masterplan fiets: toename fietsgebruik, fietsroutes aansluiten op halten openbaar vervoer;
- h. Mobiliteitsplan Zuidvleugel Randstad, vertaling van SVV II en Nationaal Milieubeleidplan (NMP): strategie met streefbeeld voor 2010 en programma met prioriteiten tot 2000; spoorwegnet als drager voor regionaal openbaar vervoer, regionale rail- en busverbindingen, bevordering fietsverkeer;
- i. Trendbrief (1993): dreigende toename woningtekort, aantal te realiseren woningen 1995-2005 verhogen;
- j. VINEX-uitvoeringsconvenant Haaglanden (1995); inhoudende de ontwikkeling van 9.000 woningen op Ypenburg tussen 1995 en 2005, waarvan derdtig procent in de sociale sector.

2. Provincie (zie kaartbijlage 3).

- a. Ontwerp-streekplan Zuid-Holland-West (1995), aanduidingen: Bestaand stads- en dorpsgebied; Nieuw stads- en dorpsgebied, ontworpen of in voorbereiding; Bestaand bedrijfsterrein; Nieuw bedrijfsterrein, ontworpen of in voorbereiding; Stedebouwkundige relatie; Bebouwingscontour; Bestaand recreatiegebied; Groene ader; Water; Bestaande nationale railverbinding; Geprojecteerde regionale railverbinding; Nieuw sta-

tion/halte; P.S.: naar aanleiding van ontvangen zienswijzen wordt het ontwerp-streekplan, voor wat betreft de bouwlocatie Ypenburg, licht aangepast;

- b. Uitgangspunten en randvoorwaarden streekplan: integratie hoofdontsluiting openbaar vervoer via Agglonet; tramlijn Den Haag > Rijswijk > Nootdorp; extra halte op spoorlijn Den Haag - Utrecht; op termijn aanleg hoogwaardig openbaar vervoer Leidschendam > Ypenburg > Rijswijk > Delft (Delfylijn); op lange termijn Den Haag > Ypenburg > Delfgauw > Pijnacker (ruimtelijke reservering); hoofdontsluiting autoverkeer vanaf A 12, A 13 en Laan van Hoornwijck; koppeling met Leidschenveen mag geen doorgaand karakter hebben; snelwegdeel Prins Clausplein > Ypenburg > Harnasch Knooppunt verbreden; gevarieerd aanbod aan bedrijfs-terreinen, kantoren bij station; linten Veenweg, Brasserskade en Dwarskade behouden; bevorderen ruimtelijke en functionele relatie met Stadslandschap Rijswijk, Delftse Hout, Balij en Vlietrand; groen-recreatieve-verknoping tussen Delftse Hout en Stadslandschap Rijswijk.

3. Stadsgebied.

- a. Structuurplan Haaglanden, in voorbereiding;
- b. VINEX-uitvoeringsconvenant: regiefunctie woningbouw, capaciteit 1995-2005: 9.000 woningen; restcapaciteit na 2004: 2.300 woningen; Nootdorp: 5.000 woningen, Pijnacker 1.500 woningen en Rijswijk: 4.000 woningen, samen 10.500 woningen, restcapaciteit 800 woningen; differentiatie: 10% extra goedkoop, 20% goedkoop, 45% middelduur en 25% duur; 10% gestapeld.
- c. Regionale Structuurvisie Haaglanden (1995): versterking regionale winkelcentra; in Ypenburg alleen basisvoorzieningen; 4.500 m² v.v.o. of 6.000 m² b.v.o., 50% dagelijkse artikelen; versterken bestaand winkelcentrum in Nootdorp tot op wijkniveau;
- d. Nota Locatiebeleid Haaglanden (1994): overschot aan kantoorlocaties en hoogwaardige bedrijfssterreinen; tekort aan traditioneel bedrijfssterrein;

4. Gemeenten.

- a. Stedebouwkundig plan Buitenplaats Ypenburg, Frits Palmboom (1994); vormt integraal beleidskader en uitgangspunt voor bestemmingsplan; plan is voorzien van een kwalitatief en thematisch programma; de twaalf thema's zijn:
- ruimtelijk plan moet bijdrage leveren aan regionaal structuurbeeld;
 - aandacht voor barrières omgeving;
 - eigen identiteit;
 - kern Nootdorp en landschap vormen dragers ontwerp;
 - verband van groen en water;
 - gedifferentieerd woonmilieu; breed samengestelde bevolking; nadruk op laagbouw; licht- en ongesubsidieerde woningen;
 - prioriteit openbaar vervoer en langzaam verkeer;
 - hoofdverkeersontsluiting als integraal onderdeel van ruimtelijk ontwerp;
 - winkelvoorzieningen afgestemd op eigen behoefte;
 - gevarieerde bedrijvigheid; menging wonen en werken; bedrijvenlocaties in geluidshinderzones;
 - condities scheppen voor duurzaam milieu;
 - fasering en flexibiliteit; hoofdstructuur moet waarborg bieden tot flexibele uitwerking onderdelen;
- b. Milieu-effectrapport (MER) (1996).
- c. Structuurschets Nootdorp (1990); inspelen op regionale behoefte, aanleg rondweg noodzakelijk;
- d. Structuurvisie Pijnacker (1992); De Bras is potentiële bouwlocatie voor de korte termijn;
- e. Structuurplan Rijswijk, op weg naar het jaar 2000 (1993); Ypenburg maakt geen deel uit van structuurplan; ontwikkeling in structuurschetsvorm opgenomen;
- f. Samenwerkingsverband Ypenburg, gevormd door de gemeenten Nootdorp, Pijnacker, Rijswijk en Den Haag;
- g. Publiek Private Samenwerking (PPS): twee marktpartijen, AEGON-Vastgoed en RABO-vastgoed (1993).
- h. Grondexploitatie-overeenkomst.

III. PLANBESCHRIJVING.

Aangezien het plan bij de overlegpartners nog niet volledig bekend is - het wettelijk overleg wordt separaat aan de komende inspraakprocedure ingezet - heeft de dienst er voor gekozen om, dit ter informatie van zowel de rijks-, de onafhankelijke- als de overige leden, de planbeschrijving zo volledig mogelijk te doen zijn. Dit laat onverlet dat u, bij het lezen van de planbeschrijving, zich uiteraard kunt beperken tot de algemene delen en de onderdelen die uw vakmatige belangstelling hebben. De reden om nu al het plan in uw commissie aan de orde te stellen is enerzijds dat het Samenwerkingsverband Ypenburg en de betrokken gemeenten dan al in een zo vroeg mogelijk stadium van uw opmerkingen kennis kunnen nemen en daarmee bij de verdere planontwikkeling al rekening kunnen houden en anderzijds dat een behandeling van het plan in uw commissie noodzakelijk is om eind april/begin mei over een planologisch toetsingskader te kunnen beschikken in verband met de op korte termijn te volgen anticipatieprocedures (bouwrijpmaken, eerste woningbouwplannen).

1. Situering (zie kaartbijlagen 2 en 4).

Het plangebied is centraal gelegen. De afstanden tot de omliggende woonkernen zijn klein. Door de omringende zware transportassen is echter sprake van een geïsoleerde ligging. De snelwegen vormen sterke elementen in de beleving van het landschap. Het plangebied is geen gebruikelijke stadsuitbreiding, grenzend aan een woonkern doch een leeg gebied dat nog een relatie met de omgeving dient te verkrijgen.

2. Bestaande landschap, bebouwing en waterhuishouding (zie kaartbijlagen 4, 5 en 6).

Het gebied bevindt zich op de grens van twee landschapstypen, het strandwallenlandschap (Veenweg is strandwal 0) en het veenlandschap. Het is een oorspronkelijk moerassig en veenachtig gebied dat vanaf de twaalfde eeuw is ontgonnen. In enkele delen van het gebied is de oude kavelstructuur nog zichtbaar. In de zeventiende eeuw is een boerderij uitgebouwd tot de buitenplaats Ypenburg. Vermoedelijk bevinden restanten zich daarvan onder de A 4. In de jaren dertig is het vliegveld aangelegd. Enkele gebouwen zijn van cultuur-historische waarde (Brinkman en Van der Vlugt) en aangewezen tot rijksmonument. Het landschap wordt gekenmerkt door de weidsheid van het vliegveld en de polders, het snelwegenlandschap, de beslotenheid van de bebouwingslinten van Nootdorp en Pijnacker, de bosgebieden aan de noordrand van het vliegveld en Craeyenburch, de Plas van Reef, de Bartholomeuskerk en de Tweemolentjesvaart. De waterlopen en smalle dijkjes zijn in het vlakke polderlandschap hoog gelegen en bepalen de wafelstructuur. De oude wegen en waterlopen vormen de verbindende lijnen met de omgeving.

In het noordelijke deel zijn bedrijfslocaties aanwezig. Aansluitend op de linten is een groot aantal glastuinbouwbedrijven gelegen. De overige gronden zijn in gebruik als weiland. De bedrijven en de woningen worden ingepast. Het vliegveld, de glastuinbouw en de weilanden verdwijnen.

Het plangebied is gelegen in de Lage Broekpolder, de Polder van Nootdorp en de Tedingebroekpolder en bevindt zich op de grens van de wegzijgingsgebieden in de kuststrook en de kwelgebieden in de polders. Er vindt zowel kwel als inzijging plaats. Door de grote grondwateronttrekking van de industrie in Delft vindt er in het zuidwesten wegzijging plaats. Er is een intensief slotenstelsel aanwezig dat door meerdere gemalen op peil wordt gehouden. Er komen zes peilgebieden voor. De oppervlaktewaterstand onder de start- en landingsbanen wordt, met het oog op het intensieve drainagestelsel, zeer laag gehouden. De Tedingebroekplas is een zandwinplas met een diepte van vijftien en een halve meter. De plas is geïsoleerd van de omgeving doch de waterkwaliteit is goed. De Visplas en de Plas van Reef maken deel uit van de waterhuishouding. De waterkwaliteit is daar echter minder goed, de Algemene Milieu Kwaliteit (AWK-norm) wordt niet gehaald.

3. Milieu Effect Rapportage (MER) (zie kaartbijlage 7).

Aangezien het plan in meer dan 4.000 woningen voorziet was een MER noodzakelijk. De stadia van startnotitie, inspraakreacties en adviezen alsmede vaststelling van de richtlijnen door de raad (Rijswijk), is voltooid. De MER is opgesteld en qua procedure gekoppeld aan het bestemmingsplan. Er zijn vier inrichtingsalternatieven ontwikkeld: standaard,

progressief, meest milieuvriendelijk en voorkeur. Als bouwstenen worden gehanteerd de groenstructuur, het watersysteem, de verkeersstructuur en de energievoorziening. Gekozen is voor het voorkeursalternatief waarin weliswaar elementen uit de drie andere alternatieven zijn gecombineerd doch het progressieve alternatief als uitgangspunt is gekozen.

Voor de sterk verschillende waterhuishouding is een gedifferentieerde behandeling voorgesteld, met een menging van standaard en progressief. Bij de groenstructuur is uitgegaan van progressief. Het gevolg is een differentiatie in woonmilieus.

Voor het autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer volgt het voorkeursalternatief het progressieve alternatief aangezien dit het meest gunstig is met het oog op de geluidshinder langs het interne wegennet. In de woongebieden wordt uitgegaan van een dertig kilometer per uur alternatief. Het resultaat is 1% minder autokilometers, 1% meer fietsgebruik en 2% meer openbaar vervoer.

Een centrale energie productie-eenheid, inclusief warmtelevering, behoort, gelet op de bebouwingsdichtheid en het ontbreken van een warmteleverancier in de omgeving, niet tot de mogelijkheden. Gelet op de verkelingsrichting kan slechts beperkt zongericht worden verkaveld.

4. Programmatische uitgangspunten (zie kaartbijlagen 8 en 9).

Bij de programmatische uitgangspunten is aandacht geschonken aan het wonen, de detailhandel, het onderwijs, de sport en het spelen, de cultuur, het welzijn en de zorg alsmede de bedrijven.

a. Wonen.

Doel is een menging van woningtypen en huishoudens in alle levensfasen. Het bouwprogramma is gericht op de opvang van de regionale vraag. Uitgegaan wordt van 10% extra goedkoop, huursector < f 671,00; 20% goedkoop, huur < f 810,00, koop < f 159.000,00; 45% midden, koop > f 159.000,00 - < f 300.000,00; 25% duur, > f 300.000,00. Van de woningen wordt 15% in gestapelde vorm gerealiseerd. Op stadsgewestelijk niveau wordt een strategisch bouwprogramma en een nadere uitwerking van het programma per locatie opgesteld. Van het bouwprogramma wordt 70% in de marktsector gerealiseerd. De helft van de woningvraag wordt gevormd door kleine en jonge huishoudens met een vraag naar goedkope en gestapelde woningen. Voor deze categorie woningzoekenden zijn alleen nog mogelijkheden in de bestaande stad, vestiging in de nieuwe bouwlocaties is voor hen niet haalbaar. Dit geldt wel voor de doorstromers onder de vijftig jaar, die vooral bestaan uit huishoudens met of zonder kinderen, met name voor de tweeverdieners. Het ongesubsidieerde bouwprogramma wordt voor tweederde op deze groep gericht. Het resterende bouwprogramma wordt gericht op jonge en middelbare alleenwonenden alsmede senioren. Er komen twee woonwagenlocaties, met name met het oog op de herstructurering van locaties in Den Haag en uitbreiding in Rijswijk.

b. Detailhandel (zie kaartbijlage 8).

Bij de winkelveorzieningen wordt uitgegaan van twee centra, een bestaand winkelgebied in Nootdorp en een nieuw centrum in Rijswijk. Aangezien de brede top van de winkelhiërarchie, in de centra van Den Haag, Delft, Zoetermeer, Leidschendam en Rijswijk, wordt versterkt dient de detailhandel op de bouwlocaties beperkt te blijven tot de basisvoorzieningen. Een verruiming van het draagvlak dient te worden benut voor een versterking van het bestaande centrum in Nootdorp. Het centrum in Rijswijk omvat 6.000-7.000 m² bruto-vloeroppervlak (b.v.o.), waarvan de helft niet-dagelijks. Het centrum in Nootdorp, dat nu 3.600 m² omvat, wordt uitgebreid met 3.500 m² verkoopvloeroppervlak (v.v.o.). Ondersteunende buurtpunten zijn mogelijk op het Pijnackerse deel van De Bras en bij het station Ypenburg.

c. Onderwijs.

Er is voorzien in de bouw van veertien basisscholen tijdens de piek, in het jaar 2008 en acht scholen in de stabiele periode, in het jaar 2015. Voor een afdeling speciaal onderwijs is 1.100 m² gereserveerd. Voor voortgezet onderwijs is men aangewezen op de omringende kernen. Vooralsnog wordt echter rekening gehouden met een nevenvestiging van een bestaande school. Een school voor middelbaar en een school voor lager be-

roepsonderwijs behoren tot de mogelijkheden. De ruimtereservering bedraagt 21.000 m². Er komt geen vestiging voor hoger beroepsonderwijs.

d. Sport en spelen.

Voor de binnensport komen er twee sporthallen. In de piekfase zijn er elf en in de stabiele periode zes gymnastieklokalen nodig. De ruimtereservering bedraagt 7.500 tot 9.000 m². Voor een overdekt zwembad is 1.200 m² gereserveerd. Voor de buitensport is rekening gehouden met 90.000 m² voor voetbal, 32.000 m² voor tennis, 22.500 m² voor hockey en 10.800 m² voor korfbal. Voor speelvoorzieningen is rekening gehouden met één voorziening voor kinderen op 100 woningen met een omvang van 200 m². Op wijkniveau komt er één voorziening voor oudere kinderen met een omvang van 2000 m². Voor tieners en jongeren komen er ontmoetingsplaatsen. Voorts kan er een bouwspeelplaats worden aangelegd. In totaal bedraagt de ruimtereservering 44.000 m². Jeugdcentra, clubgebouwen en dergelijke vallen buiten deze reservering.

e. Cultuur, welzijn en zorg.

Voor kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, tussenschoolse opvang, peuterspeelzaal en gastouderopvang is 3.750 m² gereserveerd. Gedacht wordt aan twee bibliotheekvestigingen, één in het centrum van Nootdorp en één in het plangebied, met een omvang van 700 m². Er kunnen vijf buurthuizen komen. Vanaf 2000 is er behoefte aan voorzieningen voor jongeren. Aan voorzieningen voor ouderen is op twee locaties 8.000 m² gereserveerd, in de vorm van verpleeg- en verzorgingshuizen. Voor de gezondheidszorg wordt gedacht aan twee gezondheidscentra met daarin zes huisartsen, vijf fysio-therapeuten, vier thuiszorgers, twee maatschappelijk werkers en een apotheek. Het ruimtebeslag bedraagt 1.500 m². Ten slotte komt er een begraafplaats met een omvang van 18.000 m².

f. Bedrijven (zie kaartbijlage 9).

Het bedrijvenprogramma wijkt af van de Nota Lokatiebeleid Haaglanden. Langs de A 4 is een locatie voor traditionele bedrijvigheid vervallen en vervangen door een groene parkwal. In relatie daarmee zijn de overige terreinen vergroot. Het voormalige GAVI-terrein zal de behoefte aan traditioneel bedrijfsterrein moeten opvangen. De hoogwaardige bedrijfsterreinen komen bij het station Ypenburg. Aan kantoren kan, bij het station, 7,3 hectare worden gerealiseerd. Aan hoogwaardig bedrijventerrein kan, langs de A 13, 7,5 hectare worden gerealiseerd. Aan modern- bedrijventerrein kan, rond Fokker, 16,7 hectare worden gerealiseerd. Het terrein van Fokker zelf is, met het oog op de laatste ontwikkelingen, buiten het plan gebracht. De vigerende regeling blijft van toepassing. Aan modern- bedrijventerrein kan, bij de GAVI-Prins Clausplein en Brasserskade, 23,7 hectare worden gerealiseerd. Globaal is er 54 hectare netto of 85 hectare bruto bedrijventerrein in het plan opgenomen.

Rekening is gehouden met het mobiliteitsbeleid, door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de B-locatie, de daaraan verbonden parkeernormering en het ingroeimodel. Via vrijstelling en verklaring van geen bezwaar kunnen op C-locaties B-bedrijven worden toegelaten als er elders in de regio onvoldoende vestigingsmogelijkheden zijn.

Voor de voormalige GAVI-kavel wordt gedacht aan de vestiging van bovenregionale voorzieningen, zoals een sportstadion, regionaal ziekenhuis, recreatie- of themapark, congresaccommodatie. Voorlopig is uitgegaan van een C-profiel, realisering van genoemde functies is pas mogelijk na het bereiken van de B-status van het station Ypenburg.

5. Ruimtelijk plan (zie kaartbijlagen 10, 11, 12, 13 en 14).

In het plan is aandacht geschonken aan de hoofdpz, het raamwerk met de velden, de ecologie en de duurzaamheid.

a. Hoofdpz (zie kaartbijlagen 10 en 11).

De stedenbouwkundige opzet wordt gevormd door een raamwerk met velden dat is opgebouwd uit lanen en linten. De knopen worden gevormd door de centra van Nootdorp, Ypenburg en het station. De ruggegraat wordt gevormd door de Landingslaan, een brede bomenlaan. De hoofdentrees worden gevormd door de Vrijenbanselaan, de Laan van Hoornwijck, de Laan van Ypenburg in Leid-

schenveen en de aansluiting op de A 12. De Landingslaan legt een visuele koppeling tussen Ypenburg, Nootdorp en het station door het scharnier van Nootdorp, bij het Rijswijkse centrumdeel.

Aandacht is geschonken aan de beeldvorming vanaf de snelwegen. Met het oog op de geluidshinder wordt het beeld bepaald door bedrijven en geluidwerende voorzieningen. Daarnaast is een concept Stadse heuvels ontwikkeld. Een beeld van glooiende groene wallen met bebouwingsaccenten. Bij de entrees wordt woonbebouwing voorgestaan.

b. De Velden (zie kaartbijlage 12).

Het raamwerk wordt ingevuld met een zestal velden die onderling een verschillend milieu bieden. De velden kennen de volgende sfeerbeelden.

- Boswijk: villa's en urban villa's temidden van de camouflagebossen, lage dichtheid, informeel, groen karakter;
- Singels: stedelijk, formeel, combinatie van wonen, werken en voorzieningen, lange lanen, brede singels, complexmatige bouw, dichtheid hoger dan gemiddeld;
- Centrum: gelegen langs groene loper en waterplas, manifesteert zich als buitenhuis op landgoed; hoge dichtheid, gestapelde bouw, stedelijk beeld;
- Waterwijk en de Bras: polderstad, fijnmazig patroon waterlopen, bestaande landschappelijke elementen beeldbepalend en dragers van structuur, dichtheid relatief laag;
- Venen: verweving van Nootdorp met Ypenburg, aansluiting bestaand op nieuw, intimiteit, kwaliteit, dichtheid gemiddeld;
- Station: oostelijke poort, bestaande elementen bepalen beeld, koppeling tussen Nootdorp, Ypenburg en Leidschenveen, combinatie van wonen en werken.

c. Ecologie (zie kaartbijlage 14).

Door de ligging tussen drie randstadgroenstructuurprojecten kan het plan voorzien in een verbindende ecologische schakel voor zowel flora als fauna met water-, grasland- en bosmilieus. Het raamwerk kan hiervoor als drager dienen. Intern kunnen de Boslaan, Landingslaan, Molenkade en de doorgetrokken groene route van de Laan van Hoornwijck hierin voorzien. Boswijk, Craeyenburch en de Plas van Reef vervullen hier ook een functie in. Met de omgeving dienen ecologische verbindingen tot stand te worden gebracht, bijvoorbeeld met de Vlietlanden en het Bieslandsebos.

Door de optimale waterberging en natuurlijke waterzuivering is er een goede uitgangssituatie voor floristische rijkdom. Dit wordt versterkt door de morfologische verschillen in het gebied.

De snelwegen en versnippering van de leefgebieden vormen een beperking voor de faunistische ontwikkeling van verstoringsgevoelige diersoorten doch door de gevarieerde opzet van het plan kan dit de kwaliteit en beleving ten goede komen.

d. Duurzaamheid.

In dit verband is aandacht geschonken aan de waterhuishouding, de energie en het klimaat. Voor de waterhuishouding is dit uitgewerkt in een scheiding van het stedelijk en het agrarisch watersysteem, een verbeterd gescheiden rioolstelsel, conserveren van een overschot aan schoon water, vergroting van de bergingscapaciteit, het bevorderen van het zelfreinigend vermogen, minimale waterdiepten, peilfluctuaties, grote oeverlengten en oeverprofielen. Als gevolg daarvan kan voldaan worden aan de Algemene Milieukwaliteit 2000. Bij de toelichting op het plan is een checklist Duurzaam Bouwen gevoegd. Voor de gehele bouwlocatie wordt het principe van aanpasbaar bouwen gevolgd.

6. Verkeer en vervoer (zie kaartbijlagen 15, 16 en 17).

a. Algemeen.

Het mobiliteitsbeleid is uitgangspunt. Fiets en openbaar vervoer genieten prioriteit en worden gecombineerd ontwikkeld door de halten en fietspaden op elkaar aan te laten sluiten. De bereikbaarheid over de weg is selectief door de indirecte aansluiting op de autosnelwegen. De interne wegen-

structuur is duurzaam veilig opgezet. De woongebieden worden opgezet als verblijfsgebied met een dertig kilometerregime. De hoofdontsluitingsweg van de wijk wordt overwegend in randligging gerealiseerd en kent een vijftig kilometerregime.

b. Openbaar vervoer (zie kaartbijlage 15).

Het openbaar vervoer geniet prioriteit en is concurrerend met de auto. Tot dat doel zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- ontwikkeling progressieve (MER) OV-structuur;
- aanleg tramlijn Den Haag > Hoornbrug > Ypenburg > Nootdorp;
- aanleg/reservering tramlijn Leidschenveen > Ypenburg > Delft/Rijswijk;
- aanleg NS-station op spoorlijn Den Haag - Utrecht;
- ombouw vrije busbanen tot tramlijnen en tramlijnen tot sneltramlijnen;
- gemiddelde snelheid tram 27 km/uur, halte-afstand 500 meter, centraal in stedenbouwkundige structuur;
- regionale snelbus -streekstamlijn- richting Zoetermeer > Noordhove en richting Rijswijk > Den Haag-Zuidwest;
- busverbinding Pijnacker via Brasserskade > Rijswijk (buslijn 131 ZWN);
- opname Ypenburg binnen Agglo-Net, korte reistijd, grotere betrouwbaarheid, eigen vrije banen, doorstromingsmaatregelen, fijn vertakt net voor langere verplaatsingen in stedelijk gebied.

c. Langzaam verkeer (zie kaartbijlage 16).

Naast het openbaar vervoer geniet ook het langzaam verkeer prioriteit. Fietsroutes worden aangelegd naar de recreatiegebieden (randstadgroenstructuur) en de werkgelegenheidsgebieden alsmede de voorzieningen binnen en buiten de locatie. De barrières van de snelwegen en spoorlijnen worden in combinatie met de auto- en openbaar vervoerinfrastructuur genomen. Er zijn twee fietsroutes naast elkaar ontworpen, een combinatie met en zonder auto en/of tram. Afhankelijk van het tijdstip kan een keuze worden gemaakt (dag- en avondroute). De uitgangspunten zijn:

- ontwikkeling progressief (MER) fietsnetwerk;
- intern sociaal veilig en fijnmazig netwerk inclusief een regionale recreatieve route;
- fietsroute langs A 12 naar station Voorburg via een nog te realiseren brug over de Vliet;
- fietsroute door tunnel A 4 naar Hoornbrug en Den Haag-Centrum;
- fietsroute in combinatie met OV over viaduct A 13 en Vliet naar Plaspoelpolder;
- fietsroute richting Pijnacker en Zoetermeer;

d. Gemotoriseerd verkeer (zie kaartbijlage 17).

Voor het gemotoriseerd verkeer zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- ontwikkeling progressieve (MER) verkeersstructuur;
- interne hoofdontsluiting uitvoeren als hoofdweg in randligging;
- verkeersafwikkeling in ringvormstructuur; regiogebonden verkeer concentreren op noordelijk deel ringweg; lokaal verkeer concentreren op zuidelijk deel ringweg met primair een ontsluitende functie;
- voor tracering ringweg gebruik maken van richtinggevend lijnen in landschap;
- door viaduct over A 13 en tunnels onder A 12 en A 4 direct aansluiten op regionale en indirect aansluiten op rijkswegennet;
- vanaf de randweg wordt het plangebied sectorgewijs ontsloten; huidige sluiproute tussen A 12 en A 13 wordt geknipt;
- afstemming met plannen voor Leidschenveen en Hoornwijck; inrichting gebied en tracering wegen moeten leiden tot een betekenisvolle overgang en opheffing van de isolatie.

Het hoofdwegennet wordt gevormd door de A 13, A 4 en A 12 alsmede het daarmee verbonden casu quo daarvan deel uitmakend Haagse Hoefijzer, gevormd door de Lozerlaan, N 54, N 211, A 4 en N 14 (Noordelijke Randweg). Het plangebied ligt gunstig ten opzichte van de hoofdwegenstructuur en wordt daar op drie punten op aangesloten. Tevens is er een goede aansluiting op het onderliggende wegennet. Om de doorstroming op de rijkswegen te kunnen garanderen is afgezien van rechtstreekse aansluitingen en gekozen voor tangentiële aansluitingen. Deze aansluitingen worden gevormd

door: de huidige aansluiting van de Veenweg op de A 12 (onderdoorgang), ten noorden van het knooppunt Ypenburg op de A 4 en A 13 (onderdoorgang) alsmede ter hoogte van de Brasserskade (viaduct). Deze aansluitingen voorzien mede in de regionale verbindingen met Leidschenveen, Rijswijk en Delft.

Intern is gekozen voor een duurzaam veilige verkeersstructuur. Uit een oogpunt van sociale veiligheid worden verkeerssoorten gecombineerd. Om doorgaand verkeer op het secundair wegennet te voorkomen worden in de gridstructuur knippen aangebracht. Tussen De Bras en het hoofdwinkelcentrum komt een rechtstreekse verbinding. De Landingslaan wordt getraceerd in meerdere korte wegvakken met asverleggingen. De aansluitingen op de stamweg worden niet tegenover elkaar doch in de vorm van T-aansluitingen vorm gegeven. De hoofd(rand)weg wordt uitgevoerd als enkele rijbaan met één rijstrook per richting en met een rijksnelheid van 50 km per uur. Bij een spitsuurintensiteit van 1.000 motorvoertuigen per uur wordt de capaciteit kritisch. Deze waarde wordt overschreden bij de aansluitingen op de rijkswegen. Verwacht wordt dat de druk zich dan zal verplaatsen naar casu quo zich zal verdelen over andere aansluitingen. Aangezien evenwel de maximale spitsuurintensiteit van 1.250 motorvoertuigen per uur niet wordt overschreden kan worden afgezien van de aanleg van twee maal twee rijstroken.

e. Parkeren.

Voor het bepalen van de parkeernormen is uitgegaan van de parkeerkencijfers uit de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV van het CROW). Het parkeren op eigen terrein (garage, carport, oprit) blijkt in de praktijk problematisch. Voor het parkeren in openbaar gebied gelden twee principes, langs de straat of op terreinen. Aangezien het parkeren op terreinen meer ruimte vergt en langs de straat het gebruik van de auto bevordert is gekozen voor het parkeren op de koppen. De positieve gevolgen zijn autoluwe en autovrije milieus. Voor niet-gestapelde woningen is uitgegaan van een parkeernorm van 1,3 en voor gestapelde woningbouw van 1,15. Voor supermarkten van 4-6,7, voor detailhandel van 2,4-4,5, voor bedrijven op C-locaties van 1,5 en op B-locaties van 0,8, allen per 100 m² b.v.o.

f. Verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is zowel in het ontwerp als bij de vormgeving en uitvoering uitgegaan van een duurzaam veilig intern wegennet. Lange en rechte wegen zijn vermeden. In het kader van het tegengaan van verkeerslawaaï zijn grote autoluwe verblijfsgebieden opgenomen. Gekozen is voor een duidelijke scheiding van verblijfs- en verkeersgebieden. In dat verband zijn drie functies van wegen onderscheiden:

- wegen met stroomfunctie: snel verwerken van doorgaand verkeer;
- wegen met ontsluitingsfunctie: vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden;
- wegen met erf- en verblijfsfunctie: toegankelijk maken van woningen en winkels, straat als ontmoetingspunt.

De snelwegen en de aansluitingen van de interne rondweg daarop vervullen de stroomfunctie. De interne rondweg vervult de ontsluitingsfunctie. De overige wegen vervullen een erf- en verblijfsfunctie. Op de rondweg is het gemotoriseerde en fietsverkeer gescheiden. Bij kruisingen van beide verkeerssoorten is uitgegaan van primair ongelijkvloers, secundair rotondes of tertiair verkeerslichten. De Landingslaan vormt voor het openbaar vervoer en de fietsers een doorgaande route. Bepaalde delen zijn niet toegankelijk voor autoverkeer. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid wordt enerzijds gestreefd naar een scheiding van verkeerssoorten doch is anderzijds, uit een oogpunt van sociale veiligheid, een menging wenselijk. Zoals al aangestipt wordt deze tegenstelling overbrugd door het enerzijds langs de interne rondweg aanleggen van vrijliggende fietspaden (avond en nachtgebruik) en anderzijds door het in het groen aanleggen van secundaire fietsroutes (daggebruik). Er is dus een keuzemogelijkheid voor zowel overdag, avond als nacht.

7. Milieu (zie kaartbijlagen 18, 19, 20, 21 en 22).

a. Bedrijven en milieuhinder (zie kaartbijlage 18).

Binnen het plangebied bevinden zich drie bedrijfsterreinen, te weten:

- het noordelijke deel bij het Prins Clausplein en het station, bestemd voor kantoren, moderne en traditionele bedrijven;
- het westelijke deel, rondom Fokker, bestemd voor moderne en hoogwaardige bedrijven;
- het zuidwestelijke deel, bij de Bras, bestemd voor moderne bedrijven.

Voorts bevinden zich in de bestaande bebouwingslinten ook een aantal bedrijven.

De bedrijfsbestemmingen zijn geregeld in de van de voorschriften deel uitmakende Staat van Bedrijfsactiviteiten. De bedrijfsterreinen zijn zowel ten opzichte van de woongebieden als intern gezoneerd. Als basis is uitgegaan van een algehele toelaatbaarheid van categorie 3.1. Categorie 3.2. is toelaatbaar op een afstand van honderd meter, categorie 4.1. op een afstand van tweehonderd meter, categorie 4.2. op een afstand van driehonderd meter en categorie 5 op een afstand van vijfhonderd meter van woonbebouwing. De bouw van bedrijfswoningen is niet toegestaan. Binnen de bebouwingslinten zijn alleen bedrijven in categorie 1 en 2 toegestaan. Deze bedrijven zijn geïnventariseerd, ingeschaald en in een bijlage van de toelichting opgenomen. Bedrijven die niet passen in de gekozen methode ontvangen een specifieke subbestemming die een hogere categorie mogelijk maakt.

b. Externe veiligheid (zie kaartbijlage 19).

Voor de externe veiligheid zijn de volgende aspecten van belang:

- transport van gevaarlijke stoffen over de A 4, A 12 en A 13;
- munitie-opslagplaats;
- ondergrondse transportleidingen.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen geldt een veiligheidsafstand die gebaseerd is op een individueel risico van tien tot de zesde. Gebleken is dat, gezien de breedte van de wegen, dit risico daarbinnen valt. In verband met het groepsrisico dienen grote bebouwingsconcentraties langs de A 4 en A 13 vermeden te worden. Bij de uitwerking zal daar rekening mee worden gehouden.

Op het TNO-complex bevinden zich vier ondergrondse munitie-opslagruimten. Als gevolg daarvan en gelet op de van toepassing zijnde B-zone, dient een afstand van driehonderd meter onbebouwd te blijven. In de volgende C-zone, met een afstand van zeshonderd meter, gelden beperkingen voor gebouwen met vlies- of gordijngevels en zeer grote glasoppervlakken waarbinnen zich veel personen bevinden. Eventuele uitbreidingen van het gebouwencomplex van TNO zullen hieraan moeten voldoen. De benodigde veiligheidszone rond de schietkelder van TNO is binnen de B-zone gelegen.

Binnen het plangebied bevinden zich drie aardgastransportleidingen. De diameters bedragen acht, twaalf en dertig inch, de bedrijfsdruk is 40, 40 en 67 bar, de toetsingsafstand bedraagt twintig, dertig en vijf en negentig meter, de minimale bebouwingsafstand is zeven, veertien en dertig meter. De leidingen door de polder de Bras, langs de Brasserskade, de westrand van het vliegveld, de A 4, A 12 en A 13, zijn inpasbaar. De overige leidingen, die niet inpasbaar zijn, worden verlegd. De afstand tussen gasontvangststations en woningbouw bedraagt dertig meter. Een bestaande olieleiding is niet meer in gebruik en wordt derhalve niet meer opgenomen. De leidingen van Defensie worden verwijderd.

e. Geluidsbelasting (zie kaartbijlagen 20 en 21).

Behoudens de dertig kilometerwegen worden alle overige wegen gezoneerd. De wijkontsluitingswegen hebben een zone van tweehonderd meter ter weerszijden van de weg. Voor de autowegen, die vijf of meer rijstroken hebben, geldt een zone van zeshonderd meter. Een belangrijk deel van het plangebied valt binnen de geluidszones. Voor de A 4 bedroeg de intensiteit in 1993 165.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor het jaar 2010 zal de intensiteit 180.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Voor de A 12 gaat dat

respectievelijk van 109.000 naar 116.000 en voor de A 13 van 140.000 naar 120.000 (vermindering in verband met doortrekking A 4).

Binnen de bouwlocatie kan niet geheel worden voldaan aan de 50 dB(A)-contour. Langs de hoofdweg komen een aantal overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde voor. Door middel van een zo'n breed mogelijk profiel en toepassing van Steen Mastiek Asfalt als wegdekverharding zal aan de wet worden voldaan.

Langs een groot deel van de rijkswegen dienen geluidswallen en -schermen dan wel afschermdende bebouwing (kantoren/bedrijven) te worden opgericht. Als gevolg daarvan kan aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. Voorlopig is bij het bedrijfsterrein de Bras uitgegaan van een worst-case-scenario, inhoudende een aanvraag tot toekenning van een hogere waarde voor zowel de tijdelijke als uiteindelijke situatie.

De nieuwe rondweg doorsnijdt drie bestaande bebouwingslinten. De voorkeurswaarde bij de bestaande woningen langs de Brasserskade, Dwarskade en Veenweg wordt niet overschreden.

- Autosnelwegen.

Vanwege het wegverkeerslawaai op de autosnelwegen zijn maatregelen nodig op de volgende onderdelen:

- langs de A 4, ter hoogte van Boswijk, wordt een hoge wal aangelegd met een parkachtige inrichting en een bezonde helling aan de zijde van het woongebied;
- bij het NS-station worden, in combinatie met bedrijfsbebouwing en de stationsoverkapping, schermen geplaatst met een hoogte van vier meter;
- op de hoek bij Fokker en langs de A 13, tot de Brasserskade, wordt een combinatie toegepast van wallen, schermen en bedrijfsbebouwing;
- door de aanwezigheid van de twintig meter hoge fly-overs van het Prins Clausplein is een afscherming van het verkeerslawaai niet mogelijk; dit geluidslek heeft, door de geprojecteerde bedrijven en de aanwezigheid van het defensiecomplex, evenwel geen gevolgen voor het woongebied;
- om lekken te vermijden dienen de voorgestelde maatregelen elkaar te overlappen.

Ondanks deze maatregelen dient voor een deel van het woongebied, met name voor de hogere bouwlagen, een hogere grenswaarde te worden aangevraagd, zie kaartbijlage 20.

- Hoofdwegen.

Voor de hoofdwegenstructuur in het plangebied is uitgegaan van de progressieve variant, toepassing van Steen Mastiek Asfalt (SMA), de nacht als maatgevend criterium, drie procent vrachtverkeer in de woonstraten en zestien procent bij de bedrijfsterreinen. Langs de rondweg zal een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreden tot 54, 55 en 56 dB(A). De geluidsbelasting bij de verschillende wegvakken, zie kaartbijlage 21, is als volgt:

- wegvak 1, Boslaan, tussen bedrijventerrein en Singels: 55 dB(A);
- wegvak 2, Boslaan, tussen Boswijk en Singels: 56 dB(A);
- wegvak 3, Boslaan, tussen TNO en Singels: 55 dB(A);
- wegvak 4, Stationslaan, tussen bedrijventerrein en Singels: 55 dB(A);
- wegvak 5, Rondweg, tussen Dwarskade en winkelcentrum De Bras: 55 dB(A);
- wegvak 6, Rondweg, tussen winkelcentrum De Bras en Brasserskade: < 50 dB(A);
- wegvak 7, Rondweg, tussen Brasserskade en Waterveld: 54 dB(A);
- wegvak 8, Verlengde Laan van Hoornwijck, tussen A 4 en Boslaan: 55 dB(A).

Voor een uitputtende weergave alsmede de nuances per wegvak zie tabel 8.3 in de toelichting, bladzijde 72.

- Spoorweg.

Het plangebied is gelegen binnen de invloedssfeer van de spoorlijn. Uitgaande van de 60 dB(A)-contour, op een hoogte van vier en een halve me-

ter, bevindt deze zich op 110 meter uit de spoorbaan. Bij een hoogte van tien meter bevindt deze contour zich op 130 meter uit de spoorbaan. Langs de spoorbaan komt een scherm met een hoogte van één meter boven spoorstaaf. De contour bevindt zich dan nog op 65 meter uit de spoorbaan. Aan gezien binnen deze afstand geen woningen zijn geprojecteerd wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor het spoorweglawaai.

De geprojecteerde tramverbinding is niet gezoneerd.

f. Water (zie kaartbijlage 22).

Gelet op de omvang van de locatie en de sterke verschillen in ondergrond en maaiveldhoogte is een gedifferentieerde behandeling van de toekomstige waterhuishouding nodig. Conform het voorkeursalternatief worden er acht peilgebieden ontwikkeld, gevormd door zes woon- en twee bedrijfsgebieden. De stedelijke en landelijke waterhuishouding wordt gescheiden. Het gebied De Bras ligt het laagst en is het minst ontwaterd. Hier is gekozen voor een standaard waterhuishouding met een capaciteit van twee hectare. Voor het gebied De Venen is ook gekozen voor het standaardalternatief. In de gebieden De Singels en het Waterveld wordt een circulatiesysteem aangelegd waardoor het water zoveel mogelijk wordt vastgehouden. Het gevolg is dat er geen gebiedsvreemd water behoeft te worden ingelaten en een peilfluctuatie van twintig centimeter nodig is. Voor het gebied Boswijk wordt een geringe en geleidelijke peilverhoging voorgesteld. Dit hoger gelegen gebied zal voorts worden voorzien van een greppelsysteem om regenwater in de bodem te kunnen infiltreren. Het gevolg is dat tussen de Boswijk en De Bras een van droog naar nat verlopend gebied kan ontstaan. De verharding zal waterdoorlatend zijn. In woongebieden komt 43% en op de bedrijventerreinen 75% aan verharding. Het regenwater van de daken en rustige wijkwegen wordt voor 70% afgevoerd naar het open water. Het restant wordt afgevoerd naar het verbeterd gescheiden rioolstelsel. De ontwatering ter plaatse van de wegen bedraagt 70 centimeter en ter plaatse van de woningen 100 centimeter. De waterhuishouding zal nog verder worden uitgewerkt in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en de provinciale dienst Water en Milieu. De waterkerende functie van de kaden is als zodanig bestemd.

g. Bodem.

In het kader van de VINEX is een inschatting gemaakt van de bodemsanering en is deze verwerkt in de exploitatie-opzet. De grond van de voormalige vliegbasis wordt door Defensie zonder milieuhygiënische belemmeringen voor de beoogde nieuwe functies opgeleverd. Ter plaatse van de glastuinbouw- en andere bedrijven is mogelijk sprake van bodemverontreiniging. Voorts zijn er een aantal stortactiviteiten en één stortlocatie op agrarische grond aanwezig. In het gebied De Bras worden bodemverontreinigingen verwacht bij enkele glastuinbouwbedrijven en een loonbedrijf. Nader onderzoek heeft al en vindt nog plaats voor de verwerving van de gronden. In het kader van het bouwrijpmaken zal het saneringsonderzoek plaatsvinden en terzake gehandeld worden volgens het provinciaal beleid.

9. Uitvoering.

In dit kader is aandacht geschonken aan de kabels en leidingen, de bodemsanering en de waardevolle archeologische vindplaatsen. Voor wat betreft het laatste aspect kan gemeld worden dat er in het voorjaar van 1996 een onderzoek plaatsvindt om te kunnen bepalen of er waardevolle vindplaatsen aanwezig zijn.

Ten aanzien van het resultaat van het onderzoek naar de financieel-economische uitvoerbaarheid is vermeld dat hier het grondkostenfonds gevoed wordt uit de rijksbijdrage overeenkomstig het VINEX-uitvoeringsconvenant Haaglanden van 28 juni 1995, de gemeentelijke stortingen en de positieve grondexploitatiesaldi. In dat kader is uitgegaan van 11.182 woningen en 57 hectare bruto bedrijfsterrein. Voor het plangebied bedraagt de subsidie uit het grondkostenfonds, op basis van het prijspeil per 1 januari 1994, f 69 miljoen. Tevens is er f 11 miljoen beschikbaar voor de bodemsanering. Er is gekozen voor een ontwikkeling door publieke en private partners op basis van een risicoverdeling van 50/50.

IV. PLANBEOORDELING.

1. Algemeen.

Conform de nieuwe werkwijze van de dienst is er voor gekozen om al voor het zetten van de eerste potloodlijn van het bestemmingsplan met de werkgroep Ypenburg een overlegvorm na te streven. Dankzij de welwillendheid van de werkgroep, de vier deelnemende gemeenten en het stedenbouwkundig adviesbureau is dit overleg voor alle partijen bevredigend en constructief verlopen. Op 12 januari 1996 heeft er op de vliegbasis een breed en afrondend ambtelijk overleg met de werkgroep Ypenburg plaatsgevonden waarbij alle betrokken provinciale diensten waren vertegenwoordigd.

Door in alle stadia van de planvorming snel en adequaat te reageren is er dan ook een plan tot stand gekomen dat al voor het wettelijk overleg stadium de instemming van alle provinciale diensten had. Het resultaat is een vrijwel voldragen plan dat gebaseerd is op de verstrekte gegevens tot 8 februari 1996. Op 11 maart 1996 is het plan officieel afgerond en verschenen. De na 8 februari 1996 verstrekte en eventueel nog te verstrekken ambtelijke adviezen zullen in het kader van de verwerking van de resultaten van het wettelijk overleg worden meegenomen. Gelet op de moeilijke waterhuishouding heeft al en vindt nog overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en de provinciale dienst Water en Milieu plaats.

Gelet op het goede, succesvolle en voorbeeldgevende verloop van dit planvormingsproces bedankt de dienst Ruimte en Groen de projectleider van de Werkgroep Ypenburg, Ir. L.J.H. Royen en de zijnen alsmede de projectleider van het stedenbouwkundig adviesbureau RBOI, Ir. J.A.A. Nuhn en de zijnen, voor hun grote inzet en constructieve opstelling tijdens het planvormingsproces. Tevens bedankt de dienst alle betrokken provinciale diensten, afdelingen, bureaus, secties en districtskantoren voor hun goede en inhoudelijke bijdragen aan dit plan. Het gevolg is dat de dienst, behoudens ten aanzien van onderstaand meer bestuurlijk en politiek getint aspect, geen opmerkingen meer behoeft te maken en het plan voorzien kan worden van een positief advies.

2. Bedrijfsterrein Prins Clausplein.

Het in de oksel van het Prins Clausplein geprojecteerde bedrijfsterrein, ook wel bekend staande als de voormalige GAVI-kavel, is in de laatste planversie bestemd voor bedrijvigheid tot en met slechts categorie 3.2. In eerdere planstadia waren aan dit terrein hogere bedrijfscategorieën toegekend, tot zelfs categorie 4.2., terwijl categorie 5 meermalen is genoemd.

a. Rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI).

Zoals bekend wordt er over de aan dit gebied toe te kennen functie(s), tussen de verschillende en betrokken instanties, zoals de gemeenten, het Stadsgewest Haaglanden, het Hoogheemraadschap, de Kamer van Koophandel en de provincie, al dan niet verschillend gedacht. De kernvraag is of het gebied benut mag of moet worden voor een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) of voor andere meer hoogwaardige functies, zoals bovenregionale functies in de vorm van een sportstadion, regionaal ziekenhuis, recreatie- en/of themapark, congresaccommodatie en wat dies meer zij.

In dit verband is het van belang om er op te wijzen dat de komst van veel publiek aantrekkende functies, gelet op het vermoedelijk tijdens de planperiode nog niet kunnen realiseren van een station op de spoorlijn Den Haag - Utrecht en het voorlopig ook ontbreken van een doortrekking van de tangentiële sneltramlijn (vorming van een knooppunt van openbaar vervoer op basis van een B-locatie), voorlopig kansloos lijkt tenzij de na te streven functies dit al tijdens de planperiode mede kunnen bevorderen. Pas na het bereiken van de B-status en gezien de afstand tussen het station en het betrokken gebiedsdeel (550 tot 1.250 meter) alsmede het eventueel ook benodigde realiseren van aanvullend vervoer, kan pas op de langere termijn gedacht worden aan het realiseren van intensieve bedrijvigheid en/of andere veel publieksaantrekkende functies. Ook de hoge en cumulatieve geluidsbelasting van de zijde van de rijkswegen A 4 en A 12, het verkeersplein Ypenburg en de spoorbaan alsmede de aanwezigheid van het defensiecomplex, leggen beperkingen op aan de na te streven en dus niet hindergevoelige of extern onveilige functies, zoals bijvoorbeeld een ziekenhuis of ruimten waar veel mensen aanwezig zijn (evacuatie). Het ge-

volg is dat er, in afwachting van de B-status, voorlopig uitgegaan zou moeten worden van een reservering van het terrein voor toekomstige hoogwaardige functies of het nu geheel of gedeeltelijk realiseren van een extensieve bedrijvigheid die past op een C-locatie. Wel is het van belang dat, voorzover haalbaar, er functies komen die in overeenstemming zijn met de stedenbouwkundige mogelijkheden van het gebied, bijvoorbeeld met hoogten die in een goede relatie staan tot de hoogte van het Prins Clausplein (twintig meter) (A).

Ten aanzien van de RWZI kan, op basis van voorlopige informatie van de provinciale dienst Water en Milieu, het volgende worden gemeld.

Het Hoogheemraadschap van Delfland en het Stadsgewest Haaglanden hebben samen een studie uitgevoerd naar de vestigingsmogelijkheden van een AWZI. De studie is getiteld: Locatieonderzoek uitbreiding zuiveringscapaciteit Haaglanden en gedateerd op 6 februari 1996. Recent is daarop nog een aanvulling verschenen. In het rapport is aandacht geschonken aan het totaal benodigd ruimtebeslag in hectaren, gebaseerd op een capaciteitsprognose in 2050. Uitgaande van 1,5 miljoen vervuilingseenheden varieert de oppervlakte van 35 hectare bij een conventioneel model tot 14,3 hectare bij een compact model in twee lagen. Wel is duidelijk dat als compact gebouwd moet worden de bouwkosten onevenredig toenemen. In het rapport is vermeld dat de locatie Prins Clausplein een oppervlakte van 38 hectare heeft en derhalve voldoet aan het benodigde oppervlak van 35 hectare. Voor wat betreft de afstand tot gevoelige functies wordt uitgegaan van honderd meter, hetgeen aan de krappe kant is. In deze situatie is dan conform de Staat van Bedrijfsactiviteiten in het bestemmingsplan sprake van een inrichting conform categorie 3.2. In deze staat geldt echter voor een installatie van 300.000 vervuilingseenheden al categorie 5 en een maximale afstand van vijfhonderd meter, hetgeen weer te ruim is.

Uit het plan blijkt dat de voormalige GAVI-kavel een oppervlakte van circa 25 hectare heeft. Het benodigde surplus moet gevonden worden in een kavel die gelegen is tussen de GAVI-kavel en het woongebied, onder de grote waterplas. Het probleem is dan dat de inrichting direct aansluit op het woongebied, hetgeen niet acceptabel is tenzij zondermeer uitgegaan zou mogen worden van de O-situatie op de terreingrens, hetgeen bij calamiteiten een probleem kan vormen. De benodigde overgangszone van minimaal honderd (3.2.) tot twee- (4.1.) à driehonderd (4.2.) meter zou dan in principe moeten worden benut voor minder hinder opleverende functies.

Naar verwachting zullen het Stadsgewest Haaglanden en het Hoogheemraadschap van Delfland in juni een beslissing nemen over de locatiekeuze. Gelet op dit feit wordt voorgesteld de besluitvorming voorlopig af te wachten en zonodig pas bij de goedkeuring van het plan een nader standpunt te bepalen en aan gedeputeerde staten kenbaar te maken.

b. Categorie-indeling versus bedrijvigheid.

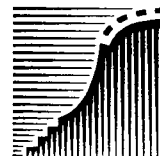
Gelet op de beperkte mogelijkheden tot vestiging van milieuhinderlijke bedrijven in de regio dient het plan mogelijk te maken wat milieuhygiënisch maximaal aanvaardbaar is (G 2). Gezien de aard en omgevingskenmerken van de locatie zijn er voldoende redenen om de toelaatbaarheid van zwaardere bedrijfsfuncties te bevorderen en een gedifferentieerd aanbod aan bedrijfsterreinlocaties in principe mogelijk te maken. Puur redenerende vanuit dit algemene bedrijfsbelang, wordt het volgende voorgesteld.

- een bedrijfsbestemming tot categorie 3.2., op de gronden die grenzen aan en gelegen zijn tot honderd meter van woonbebouwing, is aanvaardbaar;
- een bedrijfsbestemming tot categorie 3.2., op de gronden die gelegen zijn tussen de honderd en tweehonderd meter van woonbebouwing, is niet aanvaardbaar en dient verruimd te worden naar categorie 4.1. (G 2);
- een bedrijfsbestemming tot categorie 3.2., op de gronden die gelegen zijn tussen de tweehonderd en driehonderd meter van woonbebouwing, is niet aanvaardbaar en dient verruimd te worden naar categorie 4.2. (G 2);
- een bedrijfsbestemming tot categorie 3.2., op gronden die gelegen zijn tussen de driehonderd en vijfhonderd meter van woonbebouwing is niet aanvaardbaar en dient verruimd te worden naar categorie 5 (G 2).

V. CONCLUSIE.

Gelet op het vorenstaande stelt de dienst uw commissie voor het Bestuurlijk Overleg Ypenburg alsmede de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk alsmede Den Haag te berichten dat met de ontwerp-bestemmingsplannen "Ypenburg-Nootdorp", "Ypenburg-Pijnacker" en "Ypenburg-Rijswijk" is ingestemd.

Samenwerkingsverband Ypenburg
De heer B. Brulleman, Secretaris
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK



landbouw, natuurbeheer en visserij

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
14 mei 1996	U96057	dzw/96979/HG/CP	20 juni 1996
onderwerp		doorkiesnummer	bijlagen
Art. 10 Bro-overleg; obp Ypenburg		425	-

Het ontwerp-bestemmingsplan Ypenburg, dat u mij toezond in het kader van het overleg bij de voorbereiding van bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985, geeft mij aanleiding tot het maken van de opmerkingen.

Tot de programmatische uitgangspunten behoren woningbouw, detailhandel, overige voorzieningen en bedrijvenlocaties. In een bouwlocatie als de onderhavige, waar sprake is van een bouwcapaciteit van ruim 11.000 woningen, derhalve plaats biedend aan ongeveer 28.000 bewoners, is een adequate groenvoorziening van essentieel belang. Daarom acht ik het gewenst, dat ook de groenvoorzieningen onderdeel uitmaken van de programmatische uitgangspunten.

Ten aanzien van het ruimtelijk plan wordt op pagina 45 opgemerkt, dat bij de planopzet rekening is gehouden met reserveringen voor voldoende ruime water en groenprofielen teneinde daadwerkelijk aan de gewenste ecologische opzet te kunnen voldoen. Even verderop wordt echter gesteld, dat bij de uitwerking van het bestemmingsplan veel aandacht besteed moet worden aan de realisering van de beoogde verbindingen en routes.

Ik ben van mening, dat nu reeds inzicht dient te bestaan in de concretisering van het openbaar groen. Met name de vragen, hoe de groenstructuur i.c. de groene dooradering van het streekplan, in het bestemmingsplan is vormgegeven, waar de stadsparken op de bestemmingsplankaart zijn aangegeven en welke functies aan het groen zijn gegeven, verdienen thans antwoord. Zo ontbreekt onder andere de aanduiding en beschrijving van het groen op stads-, wijk- en buurtniveau.

Het enkel aangeven van bestaande groengebieden, zoals bijvoorbeeld het ontoegankelijke munitiedepot en de camouflagebosjes waarin villabouw mogelijk is, in dit verband m.i. absoluut onvoldoende.

Ik ga er overigens van uit, dat de ruimtelijke (ecologische) verbindingen voor recreatie en natuur zijn opgenomen in de exploitatieopzet van het bestemmingsplan, zodat realisering daarvan verzekerd is.

Burg. de Raadsingel 69
Postbus 1167
3300 BD Dordrecht
Telefoon: 078-6395495
Fax: 078-6395499

ons kenmerk
dzw/96979/HG/CP

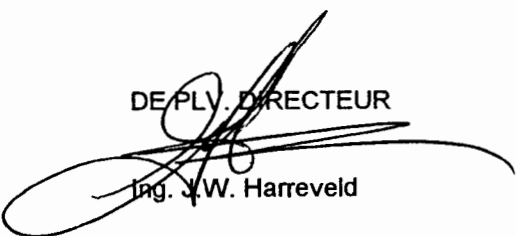
datum
20 juni 1996

vervolgblad
2

Ik verzoek u met bovenstaande opmerkingen rekening te houden.

Een afschrift van dit schrijven heb ik gezonden naar het secretariaat van de PPC Zuid-Holland.

DE PLV. DIRECTEUR



Ing. J.W. Harreveld

Aan Samenwerkingsverband Ypenburg
t.a.v. het Secretariaat
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

Phoenixstraat 16
Postbus 78, 2600 ME Delft
Telefoon 015-2602960
Telefax 015-2135226
Giro 15543

Uw kenmerk
U96057

Uw brief van
14-05-1996

Ons kenmerk
S96004776

26 JUNI 1996
Delft Bijlagen
VERZONDEN - 1 JULI 1996

Onderwerp: Voorontwerp-bestemmingsplan Ypenburg

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van de toezending van het Voorontwerp-bestemmingsplan Ypenburg in het kader van artikel 10 van het BRO willen wij een aantal opmerkingen plaatsen bij dit plan.

In het plan wordt niet aangegeven óf en hoe de fietsroutes aansluiten op de fietsroutes op Delfts grondgebied richting het centrum en de voorzieningen van Delft. Voor een goede aansluiting van de locatie op de omgeving is dit wel noodzakelijk. In de aangegeven hoofdstructuur voor de fiets op blz. 54 van de toelichting ontbreekt nu naar onze mening een verbinding langs de A13 in zuidelijke richting en een verbinding over de A13 richting Delft.

Op pagina 51 wordt gesproken van goede ontwikkelingskansen voor het openbaar vervoer door de ligging op korte afstand van werk-, winkel- en overige woonlocaties en de mogelijkheid van aansluiting op het stadsgewestelijk openbaar vervoernet van Delft en Den Haag. Naar onze mening dient een goede en directe aansluiting van het tramlijnnet op dit binnen Delft niet als een mogelijkheid benaderd te worden, maar dient als uitgangspunt te worden beschouwd.

Daarnaast wijzen wij erop dat het wenselijk is een relatief goedkoop en snel te realiseren alternatief in de afweging mee te nemen, namelijk de omlegging van de huidige tramlijn 1 vanaf de Vrijenbanselaan door Ypenburg naar Den Haag en Scheveningen, in plaats van door een vrijwel onbewoond gedeelte van Rijswijk.

De aangegeven lijnvoering van de buslijnen binnen het plangebied is zeer onduidelijk. Van belang vinden wij dat, naast lijn 131, ook lijn 132 vanaf Maassluis via Delft en Ypenburg naar Den Haag CS gehandhaafd blijft. Op deze wijze wordt de locatie De Bras ook aangesloten op het centrum van Delft per openbaar vervoer.

-2-

Coll.: HvdR/KA

Ons kenmerk

Bladnummer

S96004776

2

De op blz. 9 genoemde lijn Leidschenveen-Ypenburg-Rijswijk/Delft is onzes inziens niet ook als de Delftlijn bekend; de Delftlijn is de lijn vanuit Ypenburg in zuid-oostelijke richting, dus de in het plan genoemde lijn Ypenburg-Delfgauw-Pijnacker. Om verwarring te voorkomen is correctie hiervan wenselijk.

Het ontsluitingsprincipe voor gemotoriseerd verkeer is in de Toelichting van het bestemmingsplan op twee manieren weergegeven:

1. op blz. 56 figuur 7.3 is geen aansluiting op de Brasserskade nabij de aansluiting Delft-Noord getekend;
2. in kaartjes overgenomen uit Buitenplaats Ypenburg is een aansluiting op de Brasserskade weergegeven.

Vanwege de getrokken bestemmingsplangrens is er ook via de plankaart geen uitsluitel over uw bedoelingen ten aanzien hiervan te verkrijgen.

In ieder geval is er tot op heden onvoldoende aangetoond dat de wegenstructuur van Ypenburg op een voor ons acceptabele wijze kan worden aangesloten op het Delftse wegennet en de A13. Met name de ruimtelijke vormgeving (kruispunten, opstelstroken etc.) en de verkeersintensiteiten dienen nog nader te worden onderzocht en uitgewerkt. In afwachting van dit onderzoek en daarmee de haalbaarheid van het ontsluitingsprincipe behouden wij het recht voor niet in te stemmen met de aansluiting op het Delftse wegennet.

Er wordt aangegeven dat door middel van maatregelen ten aanzien van het parkeren het autogebruik wordt beïnvloed. Het verdient de voorkeur in dit kader ook bijvoorbeeld de aanleg van carpoolplaatsen bij de toeritten van de snelwegen te overwegen.

In het stedenbouwkundig plan Buitenplaats Ypenburg is aangegeven dat de Brasserskade primair voor fietsverkeer zal worden benut en voor autoverkeer afgesloten. Het blijkt niet uit dit bestemmingsplan of dit principe nog steeds wordt voorgestaan of dat er wordt gekozen voor een ander principe.

Op blz. 11 van het plan staat vermeld dat 10% gestapeld wordt voorgestaan voor Ypenburg, terwijl op blz. 27 een percentage van 15% stapeling staat gemeld. Wij gaan ervan uit dat het percentage stapeling overeenkomstig de regionale afspraken in het VINEX-convenant gerealiseerd zal worden.

Voor het voorzien in voortgezet onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs in Ypenburg, wordt uitgegaan van een nevenvestiging van een bestaande school. Wij wijzen er graag op dat, rekening houdende met denominatieve aspecten, hier toch gedacht moet worden aan meerdere scholen, dan wel dat het vervoer en routes naar scholen in de omgeving extra aandacht krijgt.

In het plan wordt een relatie gelegd tussen onderwijsvoorzieningen als gymnastieklokalen en sporthallen. Het inzetten van sporthallen ten behoeve van gymnastiekonderwijs wordt hierbij overwogen. Bij deze afweging wijzen wij op de aanwezigheid van de sporthal Brasserskade, die nog voldoende mogelijkheden biedt om aan een bepaalde vraag te kunnen voldoen voor gymnastiekonderwijs gedurende de dag.

Ons kenmerk

Bladnummer

S96004776

3

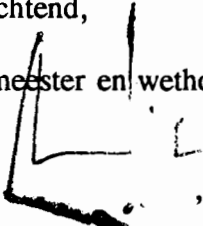
In het bestemmingsplan is een beperkt oppervlak voor openluchtrecreatie opgenomen. Als er hiervoor wordt uitgegaan van gebruik van voorzieningen op korte afstand van de locatie, is het wenselijk dit aan te geven en goed te regelen. Realisatie van goede routes naar voorzieningen elders (recreatiegebieden als de Delftse Hout en Bieslandse Bos) is van belang.

Door ons wordt getwijfeld aan de voorgestelde capaciteit voor een bibliotheek in het plan-gebied; dit lijkt aan de lage kant. Gezien de bibliotheekvoorzieningen en de organisatie in de gemeente Delft adviseren wij integraal met het bestuur van de Delftse bibliotheken te kijken naar de benodigde capaciteit van de voorzieningen in dit deel van de regio.

Het is voor ons essentieel dat de in Ypenburg te realiseren detailhandelsvoorzieningen niet concurreren met de aanwezige en geplande detailhandelsvoorzieningen in Delft. Wij kunnen derhalve instemmen met de voorgestane beperking tot 2 wijkwinkelcentra met een oppervlakte van maximaal 7000 m² b.v.o. en eventueel enkele buurtsteunpunten. Met de mogelijke realisatie op termijn van detailhandelsvoorzieningen gerelateerd aan andere regionale voorzieningen in het GAVI-gebied kunnen wij niet instemmen als deze voorzieningen concurrentie voor de Delftse detailhandel betekenen.

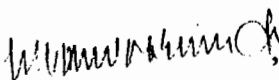
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Delft,



, burgemeester.

mr. H.V. van Walsum



, secretaris.

mr. D.J. van Doornick l.s.



Aan het dagelijks bestuur van het Samen-
werkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC Rijswijk

Prinses Beatrixlaan 15
postbus 66
2501 CB Den Haag
telefoon 070 - 441 8 441
telefax 070 - 441 8 400

Postbank 3893131
bank BNC: 28.50.28.499

ons kenmerk
doorkiesnummer
onderwerp

SH960
441 8451
art. 10 BRO vooront-
werpbestemmingsplan
Ypenburg

uw kenmerk
uw brief van
U96057
14 mei 1996

datum
bijlage(n)
2 juli 1996
1

De VINEX-bouwlocatie Ypenburg valt binnen het grondgebied van de gemeenten Nootdorp, Pijnacker en Rijswijk. Op basis van het stedenbouwkundig plan Buitenplaats Ypenburg, vastgesteld door het samenwerkingsverband Ypenburg, zijn drie voorontwerp-bestemmingsplannen in onderlinge samenhang opgesteld en in overleg gebracht. Gezien de wederzijdse afhankelijkheden van deze plannen brengen wij één advies uit dat ook ter kennis wordt gebracht aan de drie planvoorbereidende gemeenten.

Overeenkomstig artikel 6 lid 3 van de Regeling stadsgewest Haaglanden 1995 wordt dit advies eveneens ter kennis gebracht van het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Woningbouw

In onze reactie d.d. 19 april 1995 op het stedenbouwkundig plan Buitenplaats Ypenburg hebben wij geconstateerd dat een concrete fasering van de woningbouw ontbrak en is de wenselijkheid uitgesproken om voor deze bouwlocatie zo spoedig mogelijk faseringsvoorstellen te ontwikkelen. Noch in de planbeschrijving, noch in de toelichting van het thans toegezonden voorontwerpbestemmingsplan is echter aangegeven hoeveel woningen en met welke fasering er in deze VINEX-locatie zullen worden gerealiseerd.

Wij vinden dit een ommissie en verzoeken u alsnog een globale bouwfasering in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen.

Met deze globale bouwfasering als uitgangspunt zullen wij vervolgens in het kader van het regionale woningbouwprogramma, de stadsgewestelijke regie voor de VINEX-bouwlocaties en het Volkshuisvestingsplan met u concrete afspraken maken over de jaarlijkse woningproductie in het plangebied.

Kantoren en bedrijven

Wij constateren dat het voorontwerp-bestemmingsplan Ypenburg afwijkt van de nota lokatiebeleid kantoren en bedrijven. Er is sprake van een flinke opwaartse herprofilering van traditioneel naar modern - en modern +terrein. Ook in termen van de evaluatie van dit lokatiebeleid wordt in het vooront-

werp te weinig standaard en een overmaat aan hoogwaardig terrein mogelijk gemaakt.

Wij verzoeken u het voorontwerp in overeenstemming te brengen met het vigerende stadsgewestelijke lokatiebeleid en met de in het kader van de evaluatie terzake te maken afspraken. In dit verband wijzen wij erop dat in deze evaluatie wordt aanbevolen om 7,5 ha bedrijfsterrein bij Fokker te herprofilieren van hoogwaardig naar een terrein voor transport en logistieke bedrijven. Eén en ander houdt tevens in dat buiten het Fokkerterrein nog 10 à 11 ha een standaard in plaats van een hoogwaardig profiel moet verkrijgen.

Wat betreft de kantoorontwikkeling bij het nieuwe NS-station constateren wij dat het voorontwerp voldoende waarborgen bevat om te voorkomen dat de in het lokatiebeleid toegestane omvang van het kantooroppervlakte van 60.000m² wordt overschreden. Wij geven u wel in overweging om in artikel 14 van de voorschriften onder de doeleindenomschrijving de juiste plankaart aanduiding te gebruiken UB in plaats van UBK.

Detailhandel

Wij constateren dat het voorontwerp-bestemmingsplan goed aansluit bij onze structuurvisie voor de detailhandel.

Openbaar vervoer

In paragraaf 7.2 van de Toelichting (blz.51 en 53) worden de uitgangspunten met betrekking tot het openbaar vervoer beschreven. Wij adviseren u de uitgangspunten die betrekking hebben op de tram- en busverbindingen en -tracés (2e, 3e, 5e, 6e, 8e en 10e gedachtenstreepje) te vervangen door:

"- de aanleg van vrijliggende openbaar vervoerbanen om AggloNet in de locatie in te passen. Het gaat om de tracés:

- * Den Haag - Hoornwijck - Ypenburg - Nootdorp
- * Zoetermeer - Rijswijk
- * Leidschenveen - Delft/Rijswijk

Het AggloNet gaat uit van een gemiddelde snelheid van 25 km/u in het stedelijk gebied en 55 km/u daarbuiten. Afhankelijk van de stedenbouwkundige structuur wordt de halte-afstand in het stedelijk gebied 550 - 600 m."

Wij adviseren u voorts om in figuur 7.1 openbaar vervoer (progressief alternatief) de busverbinding van het AggloNet via de randweg aan de zijde van de A4 op te nemen.

Voorts wijzen wij u in verband met de exploitatie van het openbaar vervoer op de wenselijkheid om rond de halteplaatsen uit te gaan van hoge bebouwingsdichtheden voor woningbouw en arbeidsintensieve werkgelegenheid.

Fietsvoorzieningen

Wij constateren dat figuur 7.2 langzaam verkeer (progressief alternatief) uit het voorontwerp afwijkt van bijgevoegd kaartje uit het RVVP dat thans de vaststellingsprocedure doorloopt. Wij adviseren u figuur 7.2 aan te passen (zie bijlage).

Gemotoriseerd verkeer

In het bestemmingsplan is gekozen voor een andere aansluiting op de rijksweg A13 dan in het plan "Buitenplaats Ypenburg - stedenbouwkundig plan". Deze wijziging wordt niet gemotiveerd. In de wegontsluitingsstudie van de bouwlocaties Ypenburg, Leidschenveen en StuNo is, mede op basis van door het projectbureau Ypenburg verstrekte informatie, rekening gehouden met de aansluiting conform het stedenbouwkundig plan (reconstructie van de bestaande aansluiting Delft-Noord).

Voorts signaleren wij dat de resultaten uit de studie naar de wegontsluiting van de bouwlocaties Ypenburg, Leidschenveen en StuNo naar verwachting begin juli 1996 beschikbaar zijn. Deze zouden mogelijkerwijs gevolgen kunnen hebben voor de (ontsluitings)wegen in deze bouwlocaties.

Milieu

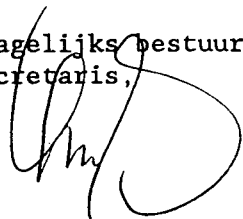
Wij ondersteunen uw ambitie om binnen de VINEX-taakstelling en de fysieke randvoorwaarden bij de te ontwikkelen bouwlocatie Ypenburg "meer te doen voor het milieu dan gebruikelijk". U richt zich hierbij op vier centrale thema's.

Uit het voorontwerp maken wij echter op dat het bij de voorbereiding niet is gelukt om bij drie van deze thema's te voldoen aan de gekozen uitgangspunten. Daarom zou bij de partiële uitwerking extra aandacht aan deze thema's moeten worden besteed.

Mocht het niet lukken om op stedenbouwkundig niveau het progressieve tot ambitieuze niveau te realiseren, dan kunnen wij ons voorstellen dat getracht wordt op gebouw- en materiaalniveau het ambitieuze niveau te realiseren. Als dan kan het bestemmingsplan het etiket "meer gedaan voor het milieu" dragen.

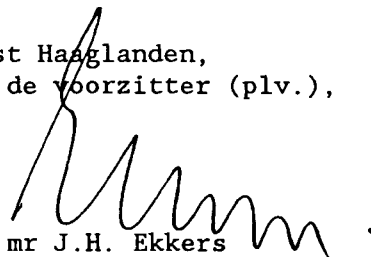
Bij de beoordeling van bestaande bedrijven (blz. 63) is in het voorontwerp aangegeven dat na bedrijfsbeëindiging gelijksoortige bedrijven zich op dezelfde plek kunnen vestigen ook indien die niet passen binnen het algemene toelatingsbeleid. Wij zijn voorstander van een regeling waarbij bestaande bedrijven worden gedoogd maar na beëindiging of vertrek in principe alleen nieuwe bedrijven uit de toegestane categorie toelaatbaar zijn.

Het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden,
de secretaris,



ir J.L. Reijnen

de voorzitter (plv.),



mr J.H. Ekkers



Aan

Samenwerkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC Rijswijk

Datum	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlage(n)
10-07-1996	U96057	10.07.B19	

Onderwerp

Reactie cf. art. 10 BRO op voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg

Naar aanleiding van uw verzoek om advies d.d. 14 mei 1996 inzake het voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg, delen wij u het volgende mede.

Inleiding

De economische ontwikkeling in Haaglanden blijft al jaren achter, elk jaar vertrekken per saldo bedrijven uit de regio (in de periode 1991-1993 ging het om een vertrekoverschot van 200 bedrijven en in 1993 om een verlies van 600 directe arbeidsplaatsen). De werkloosheid in Haaglanden neemt toe boven het landelijk gemiddelde. De hoofdoorzaken zijn volgens de Economische Barometer van de provincie Zuid-Holland (1995) ruimtegebrek en congestie.

De conclusie mag o.i. luiden dat de ontwikkelingen van de bedrijvigheid en werkgelegenheid in Haaglanden aanleiding geven tot zorg.

Streekplan-west

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben bij de behandeling van het streekplan-west aangegeven dat de reserveruimte voor bedrijvigheid in Haaglanden beperkt is.

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 2

Doorkiesnummer

(070) 379 89 79

Telefax

(070) 379 89 80

Hoofdkantoor

Bezuidenhoutseweg 30

Postbus 20101

2500 EC 's-Gravenhage

Telefoon (070) 379 89 11

Telefax (070) 347 40 81

Telex 31099 ecza nl

Telegramadres ecza gv

X-400 adres S = EZPOST/C = NL/A = 400NET/P = MIN EZ

Internetadres ezpost@minez.nl

Verzoeken bij beantwoording van deze brief ons kenmerk te vermelden



Advies

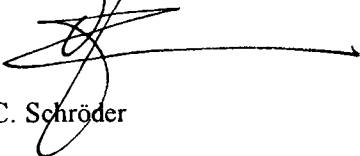
Ypenburg is, gezien de strategische ligging, één van de weinige nog resterende toplocaties in de regio Haaglanden.

Gezien de achterblijvende economische ontwikkeling en het ruimtegebrek in Haaglanden, dringen wij er op aan op deze unieke locatie ruimschoots méér hectares ten behoeve van bedrijvigheid en werkgelegenheid te reserveren dan de thans opgenomen 85 ha bruto.

Niet in het minst omdat de economische structuur van de regio Haaglanden op de langere termijn gediend is met de benutting van dit economisch potentieel.

Mét het College van Gedeputeerde Staten is ook het Rijksconsulentschap Zuid-Holland van oordeel dat Ypenburg, gezien het eerdergenoemde economisch potentieel, een minder geschikte locatie is voor de vestiging van een AWZI. Overigens mag realisatie van een AWZI op een alternatieve locatie evenmin ten koste gaan van het aantal voor bedrijfsterrein gereserveerde hectares.

Rijksconsulentschap voor Economische Zaken
in de provincie Zuid-Holland

bla 
drs. C. Schröder



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Zuid-Holland

ypbg 6493

Aan

het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

Contactpersoon

A. Boot

Verzenddatum

11 JULI 1996

Ons kenmerk

RXS/96.11383

Onderwerp

Vooroverleg ontwerp-bestemmingsplan 'Ypenburg'.

Doorkiesnummer

010 - 402 65 76

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

U 96057, d.d. 14-05-1996.

Geacht Bestuur,

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Ypenburg', dat u mij toezond in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

Locatiebeleid.

Bezien in het licht van het Rijkslocatie- en parkeerbeleid constateer ik met genoegen dat de doelstellingen van het bestemmingsplan ten aanzien van het aspect mobiliteitsbeheersing i.c. het terugdringen van de (vermijdbare) automobiliteit goed overeenkomen met de uitgangspunten van bedoeld beleid. Zo wordt thans ten aanzien van de bedrijfsbestemmingen terecht uitgegaan van de status van C-locatie, terwijl de wijziging naar B-status voor de daarvoor in aanmerking komende bedrijvenlocatie met kantorenontwikkeling, eerst kan worden uitgevoerd als een adequate openbaar vervoersontsluiting is bereikt. Bovendien constateer ik met waardering dat tevens in de voorschriften rekening wordt gehouden met de vereiste parkeernorm volgens het Rijksparkeerbeleid indien de B-locatiestatus zal zijn bereikt.

Rijksweg A4 gedeelte Ypenburg-Prins Clausplein.

In het kader van een onderzoek naar de verbetering van de bereikbaarheid van de regio Haaglanden wordt, zoals bekend zal zijn, studie verricht naar het functioneren van de bestaande en thans in uitvoering zijnde rijksweg(en) rondom de VINEX-bouwlocaties. Hierbij zullen ook de zogenaamde 'breiwerken' in rijksweg 4, gedeelte Ypenburg-Prins Clausplein, worden betrokken.

Bedoelde studie houdt o.a. verband met:

- de extra verkeersdruk die de geplande grote VINEX-bouwlocaties 'Ypenburg', 'Leidschenveen' en ook 'Wateringen' gaan genereren op de diverse verkeersrelaties tussen de verkeersknooppunten Ypenburg en het Prins Clausplein;
- een eventueel ander besluit in de loop van 1997 over aanleg/gebruik van de A4 Midden-Delfland, dan waarvan in het ontwerp en realisatie van rijksweg 4 (gedeelte Ypenburg-Prins Clausplein) is en wordt uitgegaan;
- de mate waarin de algemene groei van de automobiliteit zich in de praktijk zal manifesteren met inachtneming van de beperkende maatregelen die worden voorzien;
- verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming op de eerdergenoemde breiwerken.

In verband met het vorenstaande acht ik het gewenst dat in het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met een eventuele toekomstige aanpassingen aan het wegennet aan de zuidzijde van de 'breiwerken' van rijksweg 4. De gewenste ruimtereservering/toekomstige grens rijkseigendom staat aangegeven op de hierbijgaande tekening nr. ZHTX-96.00526. In bedoelde strook dient (voorlopig) te worden afgezien van de aanleg van zogenaamde 'harde' structuurbepalende elementen als bedrijfsbebouwing of landschappelijke inpassingswerken.

Verkeersdoeleinden.

In artikel 23 van de voorschriften zijn bepalingen opgenomen ten behoeve van de bestemming 'verkeersdoeleinden', waaronder ook rijksweggebied is begrepen. In de bouwvoorschriften wordt in lid 3 van genoemd artikel de toegestane hoogte van bouwwerken ten behoeve van verlichting of verkeersregulatie bepaald op maximaal 9.00 meter. In verband met reeds aanwezige of te vernieuwen lichtmastsystemen of ander wegmeubilair, verzoek ik u deze hoogtebeperking te laten vervallen dan wel te bepalen op maximaal 20 meter.

Afvalwaterproduktie vanuit het bestemmingplangebied

In de plantoelichting wordt niet ingegaan op de afvalwaterproblematiek. Onvermeld blijft waar en in welke rioolwaterzuiveringsinstallatie het afvalwater wordt gezuiverd en of in bedoelde RWZI voldoende capaciteit aanwezig is voor de behandeling van het afvalwater van deze VINEX-locatie. Hiernavolgend ga ik nader in op deze problematiek.

Benutting gedeelte plangebied als locatie voor de AWZI (Houtrust II).

Zoals bekend is er in het Stadsgewest Haaglanden reeds jaren sprake van een ernstig tekort aan zuiveringscapaciteit voor communaal afvalwater. Dit tekort zal uiteraard verder toenemen door de realisatie van zowel de huidige als ook de toekomstige VINEX-locaties zoals de onderhavige bouwlocatie. Ik teken hierbij aan dat gelet op de emissie-eisen voor het water die zijn opgenomen in de EU-regelgeving, welke inmiddels is geïmplementeerd in nationale regelgeving - Amvb stedelijk afvalwater, d.d. 29 februari 1996 - per 31 december 2005 voldoende zuiveringscapaciteit zal moeten zijn gerealiseerd.



RXS/96.11383

In verband met het aanscherpen van bedoelde eisen is tevens een aanpassing van de huidige installatie in Houtrust noodzakelijk waardoor de beschikbare capaciteit zal afnemen.

Het Hoogheemraadschap Delfland heeft in samenwerking met het Stadsge-west Haaglanden een onderzoek naar de meest geschikte locatie ter op-vang van het bestaande én toekomstige tekort in beschikbare zuive-ringscapaciteit uitgevoerd, waarbij een integrale afweging op de cri-teria ruimtelijke ordening, milieu en kosten heeft plaatsgevonden. Na deze integrale afweging is het binnen het voorliggende bestemmingsplan-gebied gelegen terrein in de Zuidoost 'oksel' van het Prins Clausplein de meest geschikte locatie gebleken. Overeenkomstig de eisen van Delfland dient hierbij rekening te worden gehouden met een reservering van ca. 35 ha.

Mij is bekend dat het Dagelijks Bestuur van Haaglanden o.a. uit werkge-legenheidsoverwegingen voornoemde locatiekeuze afwijst.

Gezien het grote belang welke ik hecht aan het oplossen van de thans zeer ongewenste situatie bij de zuiveringscapaciteit van de bestaande AWZI Houtrust I, ben ik van echter van mening dat, zolang geen defini-tieve besluitvorming heeft plaatsgevonden omtrent eventuele aanleg el-ders in de regio, binnen het onderwerpelijke bestemmingsplangebied door middel van een positieve bestemming met de bouw van een nieuwe afvalwa-terzuiveringsinstallatie ter plaatse rekening dient te worden gehouden.

Bovendien mogen de bestemmingen van de nabijgelegen gronden in het plangebied hierbij geen belemmering vormen voor de realisering van een afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Ik ondersteun dan ook het initiatief in deze van dijkgraaf en hoogheem-raden van het Hoogheemraadschap van Delfland zoals dat bij brief van 4 juli 1996, ref. 96.01804, aan u is kenbaar gemaakt.

Ik verzoek u te bevorderen dat bij de verdere procedure tot vaststel-ling van het bestemmingsplan 'Ypenburg' met het vorenstaande rekening wordt gehouden.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de hoofdingenieur-directeur,
voor deze,
plv. hoofd Strategie en Bestuur,

ir P.J.M. van der Ham.



Directie Zuid-Holland

Het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

uw brief

uw kenmerk

ons nummer 96043898

datum **26 JULI 1996**

betreft Overleg ex artikel 10 Bro voorontwerp-bestemmingsplan "Ypenburg".

1. Met verwijzing naar uw brief d.d. 14 mei 1996, ref. U96057, betreffende overleg ex artikel 10 Bro inzake het voorontwerp-bestemmingsplan "Ypenburg", deel ik u mede dat het voorontwerp mij aanleiding geeft tot de volgende bemerkingen.

2. Op de voormalige Vliegbasis Ypenburg is een gedeelte van het terrein in eigendom gebleven bij De Staat (Defensie). Dit terreingedeelte wordt ten behoeve van het Ministerie van Defensie gebruikt door het Prins Maurits Laboratorium van de Hoofdgroep Defensie Onderzoek van TNO.

3. In de toelichting op bladzijde 63 wordt onder munitie-opslagplaats gesproken over 4 ondergrondse munitie-opslagruimtes. Deze opslagruimtes zijn echter niet ondergronds maar op maaiveld gerealiseerd en daarna afgedekt met grond en ingezaaid met gras. Op bladzijde 65 wordt gesproken over een ondergrondse schietkelder van TNO. Het betreft hier eveneens geen ondergronds bouwwerk, maar bovengronds gelegen laboratoria voor ballistisch en pyrotechnisch onderzoek.

4. In de toelichting op bladzijde 81 en 82 onder artikel 15 Defensiedoeleinden ware de woorden "ondergrondse" te verwijderen en "schietkelder" te vervangen door "laboratoria".

5. In de voorschriften, artikel 10 beschrijving in hoofdlijnen onder lid 3. v. ware de zinsnede "schietbaan" gelden beperkingen" te vervangen door "laboratoria" geldt een verbod".

6. In de voorschriften, artikel 13 Gebied voor bedrijfsdoeleinden (BG) geeft lid 8 Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Nootdorp de bevoegdheid deze bestemming te wijzigen in de bestemmingen Gebied voor recreatieve doeleinden, Maatschappelijke doeleinden en/of Horecadoeleinden ten behoeve van de realisering van (boven-)regionale voorzieningen, in dit 8 lid ware een bepaling op te nemen dat rekening gehouden dient te worden met de bij de munitie-opslag behorende veiligheidszone C, welke gerekend uit de opslagruimtes een straal van 600 m heeft.

bijlagen geen

doorkiesnummer (071) 516 92 71

behandelaar C. van Kooten

adres
Morsweg 1,
2312 AA LEIDEN

postadres
Postbus 11117,
2301 EC LEIDEN

telefoon
071-516 91 35

telefax
071-516 92 33

7. In de voorschriften, artikel 15 Defensiedoelinden (DEF) ware lid 1, doeleindenomschrijving als volgt te redigeren:

"De gronden op de kaart aangewezen voor Defensiedoelinden (DEF) zijn bestemd voor kantoor- en onderzoeksdoelinden ten behoeve van defensie en aan defensie gelieerde instellingen met bijbehorende voorzieningen en ter plaatse van de aanduiding (m) voor de daarbij behorende munitie-opslagruimtes alsmede voor een helicopter-landingsplaats en andere voorzieningen zoals wegen, waterlopen en waterpartijen, parkeergelegenheden, geluidwerende voorzieningen en groenvoorzieningen".

8. De ontsluiting van het defensie terrein zou bij voorkeur plaats moeten vinden via de hoofdontsluitingsroute; dit om woonbuurten niet onnodig te belasten met verkeersbewegingen.

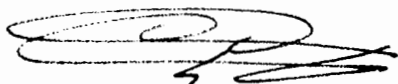
9. Op de plankaart(-en) ware naast de reeds aangegeven veiligheidszone B eveneens de veiligheidszone C aan te geven. Deze heeft een straal van 600 m vanuit de opslagruimtes.

10. Aan de zuidzijde van het plangebied in de gemeente Rijswijk bevindt zich aan de Brasserskade een defensiecomplex waar onder andere het Instituut Defensie Leergangen is gevestigd. Dit complex wordt doorsneden door een toegangsweg waarop vanuit het plangebied een hoofdontsluitingsroute zou moeten worden aangesloten. Het komt mij gewenst voor om dit terreingedeelte binnen het plangebied te brengen. Dit terreingedeelte blijft anders als een soort enclave tussen het plangebied en de gemeentegrens van Delft liggen terwijl ervan mag worden uitgegaan dat bedoeld gebied gerekend zal gaan worden tot de woninglokatie Ypenburg. Met de hoofdontsluitingsroute kan dan ook voldoende rekening worden gehouden.

Artikel 15 - Defensiedoelinden ware dan aan te passen waarbij in nader onderling overleg de bebouwingsmogelijkheden moeten worden bepaald.

11. Gelet op het vorenstaande verzoek ik u het voorontwerp-bestedingsplan Ypenburg als verzoekt aan te passen.

De Eerstaanzend-Ingenieur Directeur,



C. VAN DEN DUNGEN
Kolonel

I.a.a.
Secretaris PPC Zuid-Holland
Prinses Beatrixlaan 15
2595 AK DEN HAAG

adres
Morsweg 1,
2312 AA LEIDEN
postadres
Postbus 11117,
2301 EC LEIDEN
telefoon
071-516 91 35
telefax
071-516 92 33

vrouwen advies commissie voor de woningbouw

vac- Oranjelaan 51
secretariaat 2281 GB Rijswijk

datum 29 juli 1996

telefoon 070 - 390 33 85

ons no.: uw no.:

betr.: bestemmingsplan Ypenburg

Samenwerkingsverband Ypenburg
t.a.v. dhr. B. Brulleman
Rotterdamseweg 39
2289 AC Rijswijk

Geachte heer Brulleman,
Hartelijk dank voor het toezenden van het bestemmingsplan Ypenburg Rijswijk.
Hoewel enigszins vertraagd hierbij nog een reactie van de VrouwenAdviesCommissie (VAC) voor de woningbouw Rijswijk.

Gezien de ligging van de locatie is geluidsoverlast een van de beperkende factoren. In het bestemmingsplan is getracht hier zo optimaal mogelijk mee om te gaan. Toch kan niet voorkomen worden dat op enkele plaatsen in het plan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en de geluidsbelasting aan de gevel van een aantal woningen in dit opzicht te hoog is. De VAC pleit er voor deze specifieke woningen te voorzien van bouwkundige aanpassingen om de geluidsoverlast binnen te beperken.

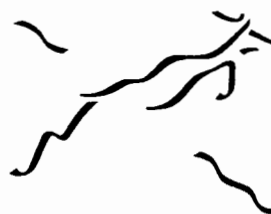
Om sluipverkeer tegen te gaan zijn er slechts tweebaanswegen gepland. De VAC Rijswijk vindt dit een goede zaak. Dit mag echter niet tot gevolg hebben dat het verkeer naar de snelwegen toe gehinderd wordt. In dat geval zou er filevorming in Ypenburg zelf op kunnen treden. Dit is slecht voor het toch al kwetsbare milieu en geeft tevens extra geluidsoverlast.

Ik verzoek u met deze opmerkingen in het definitieve bestemmingsplan rekening te houden. Bij voorbaat hartelijk dank.

Hoogachtend,

M.A. Frantsen
secretaris

ypbg 6504 1515



gemeente **Leidschendam**

Dagelijks Bestuur Samenwerkingsverband Ypenburg

Secretariaat
Rotterdamseweg 139
2289 AC Rijswijk

telefoon (070) 33 78 300
telefax (070) 32 01 302
teksttelefoon (070) 31 76 312

ons kenmerk: 96.04528
uw brief: U96057
behandeld door: G.J. Kwakkenbos/(070) 33 78 477
bijlagen: -
onderwerp: voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg
datum: 02 AUG. 1996

Geacht Bestuur,

Gaarne willen wij van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg. Vanwege intensieve werkzaamheden aan het ontwerpbestemmingsplan Leidschenveen bleek het helaas niet mogelijk eerder te reageren.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van dit bestemmingsplan. Het doet ons deugd te constateren dat het plan zowel inhoudelijk als qua opzet sterke overeenkomsten vertoont met het aangrenzende bestemmingsplan Leidschenveen. Dit vergroot de mogelijkheden om in de toekomst de aansluiting van beide plannen nabij de A12 ruimtelijk en planologisch optimaal gestalte te geven; het plan biedt hiervoor de noodzakelijke flexibiliteit.

De verkeersstructuur van Ypenburg met betrekking tot het openbaar vervoer en langzaam verkeer sluit aan op de structuur van Leidschenveen. De Veenweg en de route Landingslaan - tunnel A12 - Laan van Ypenburg vormen in dit opzicht belangrijke doorgaande routes tussen de wijken onderling.

In de toelichting op het plan wordt met betrekking tot autoverkeer vermeld dat in de nabijheid van de aansluitingen op de autosnelwegen (A12) congestievorming zal optreden. Hierdoor zal het verkeer meer gebruik maken van de regionale hoofdwegen in Leidschenveen (blz 57). Op de bijgaande figuur (7.3) wordt ten onrechte de z.g. Laan van Ypenburg als (regionale) hoofdweg aangeduid. Het karakter van deze laan is te vergelijken met de Landingslaan in Ypenburg (blz 59) en daardoor niet geschikt voor doorgaand verkeer.

postadres:
postbus 424, 2260 AK Leidschendam
bezoekadres:
Koningin Wilhelminalaan 10

De Laan van Ypenburg en de tunnel onder het spoor en de de A12 zijn vooral van belang voor verkeer tussen de wijken onderling. Bestemmingsverkeer voor het Forepark zal via de Donau worden afgewikkeld. Leidschendam dimensioneert het verkeerssysteem in Leidschenveen en Forepark op basis van de hoeveelheid bestemmingsverkeer. Bovenwijks verkeer op de Donau, dat ontstaat als gevolg van congestievorming op de ringweg van Ypenburg, is ongewenst en zal daarom worden geweerd.

Op basis van de besluitvorming over de regionale wegontsluitingsstudie bouwlocaties worden voorstellen nader uitgewerkt. Wij verzoeken u in de vervolgprocedure van het bestemmingsplan met de uitkomst van deze studie rekening te houden.

Wat betreft het parkeerbeleid is opmerkelijk dat de parkeernorm voor eengezinswoningen niet is gerelateerd aan de prijsklasse van de woningen; bovendien is de parkeernorm voor gestapelde woningen niet gekoppeld aan de grootte van de woningen. Tenslotte is opmerkelijk dat de parkeernorm voor kantoren (binnen en buiten een B-lokatie) ontbreekt.

Tenslotte stellen wij vast dat het voorontwerp bestemmingsplan 'Ypenburg-Nootdorp' gedeeltelijk het voorontwerp bestemmingsplan 'Nieuwe Veen' overlapt. Het is hoogst merkwaardig dat op dit moment beide plannen in procedure zijn en nog geen duidelijkheid kan worden verschaft welk plan prevaleert. Vanwege de noodzakelijke flexibiliteit m.b.t. de infrastructuur en de bestemmingen heeft vanuit onze optiek het bestemmingsplan 'Ypenburg' duidelijke voorkeur.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Leidschendam,
De secretaris, l.s. De burgemeester, l.b.



J.M. Soppe



mr. L.A.M. van Ewijk

Samenwerkingsverband Ypenburg
T.a.v. Dagelijks Bestuur

Afdeling/bezoekadres
Infrastructuur
Maanweg 94
Den Haag

Rotterdamseweg 39

2289 AC Rijswijk

Tel./doorkiesnr.
tel. 070-3848553
fax 070-3848431

Behandeld door
G.J. Pieters

Uw brief/kenmerk
U96057

Ons kenmerk
N-309115/96-2184

Den Haag
5 augustus 1996

Onderwerp

Bestemmingsplan Ypenburg Rijswijk
vooroverleg ex artikel 10 BRO.

Naar aanleiding van de door u geboden mogelijkheid tot het geven van commentaar op het (voor)ontwerp-bestemmingsplan Ypenburg Rijswijk, berichten wij u het volgende.

Bij de artikelen 11 en 12 wordt gesproken over minimaal aantal parkeerplaatsen, wij achten het zinvol om hierbij tevens het maximale aantal parkeerplaatsen aan te geven.

Op tekening 7434.02 d.d. 6 maart 1996 is de OV-ontsluiting bij de kruising met de A-4 nabij Hoornwijk, aan de west zijde van de auto-ontsluiting aangegeven. Een ligging aan de oost zijde is voor ons te prefereren. Hiermee wordt een kruising bij de aansluiting met de A-13 vermeden, hetgeen de doorstroming van de auto en openbaar vervoer verbetert.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



ing L.E. Linders MBA
manager Infrastructuur



ypb96509
Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12 600, 2500 DJ Den Haag

Het Dagelijks Bestuur van
het Samenwerkingsverband Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC RYSWYK ZH

Uw brief van
14 mei 1996
Uw kenmerk
U96057
Ons kenmerk
DSO960877
Doorkiesnummer
(070) 353 4844
Aantal bijlagen
1
Datum
14 augustus 1996

Onderwerp
Voorontwerp-bestemmingsplan Ypenburg

Geacht bestuur,

In antwoord op uw bovengenoemde brief doen wij u hierbij toekomen onze reactie op het Bestemmingsplan Ypenburg in het kader van het artikel 10 BRO-overleg.

Wat betreft de woonvlekken onderschrijven wij genoemde bebouwingsdichtheden en de verhoging van het stapelingspercentage tot 15. Wel verzoeken wij u een vrijstellingsbepaling op te nemen om een hoger stapelingspercentage mogelijk te maken.

Voorts zouden wij in de toelichting graag meer aandacht zien voor een aantal zaken.

Omdat voor een groot gedeelte globale eindbestemmingen zijn opgenomen, zouden buiten het kader van het bestemmingsplan garanties geboden moeten worden dat bij het ontwikkelen van de verschillende bouwplannen het Plan Palmboom als richtlijn gehanteerd zal worden.

Hierbij zouden ook de aspecten duurzaam bouwen en aanpasbaar wonen meegenomen moeten worden, die beter onderbouwd en concreter kunnen worden aangegeven. De op te nemen checklist duurzaam bouwen zou qua ambitieniveau moeten uitstijgen boven het basisniveau van Haaglanden. De in het bestemmingsplan opgenomen checklist van RBOI voor duurzaam bouwen voldoet niet aan de in Den Haag geldende uitgangspunten voor duurzaam bouwen. De niveaubeschrijving voor duurzaam bouwen ligt ver onder Haagse niveaubeschrijving bijvoorbeeld voor de Vinex-lokatie Wateringse Veld. De RBOI checklist is naar onze mening gedateerd en niet gebaseerd op wat gebruikelijk is in de regio Haaglanden.

Ten aanzien van de woonwagenstandplaatsen merken wij het volgende op.

Uitgangspunt zou niet moeten zijn twee woonwagenlokaties van ten minste 20 standplaatsen elk, maar twee lokaties van minimaal 30 standplaatsen of drie van minimaal 20 standplaatsen.

Deze standplaatsen zijn alleen ten behoeve van de herstructuringsopgave in Den Haag. Indien de gemeente Rijswijk een behoefte aan een x aantal standplaatsen kan onderbouwen komt deze boven op de 60 standplaatsen voor Den Haag.

Inlichtingen bij:
mw. P. Bouterse

Postadres: Postbus 12 600, 2500 DJ Den Haag
Bezoekadres: Spui 70, Den Haag

Telefoon 070 - 353 24 78
Fax 070 - 353 27 82

Gezien de urgentie van de herstructurering van Haagse woonwagenlokaties dienen de minimaal 60 standplaatsen voor Den Haag voor het jaar 2000 gerealiseerd te zijn.

De woonwagenlokaties/standplaatsen dienen conform de in Den Haag geldende normen voor nieuwe woonwagenlokaties te worden gerealiseerd, zie bijlage: randvoorwaarden woonwagenlokaties/standplaatsen.

De parkeernorm voor woonwagenstandplaatsen is twee parkeerplaatsen per standplaats in plaats van 1.3 voor niet-gestapelde woningen.

Gezien de ontwikkeling in de woonwagenbouw, dient een bouwhoogte van maximaal 7 meter gehanteerd te worden.

Het opstelvak van een woonwagenstandplaats mag maximaal 119 m² bedragen met de volgende maximale afmeting in meters: 17 x 7. De te plaatsen woonwagen mag de maximale oppervlakte en de aangegeven afmetingen van een standplaats niet overschrijden.

Aan de woonwagen zelf mogen geen bijgebouwen worden gebouwd. Wel zou een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen dienen te worden voor het los van de wagen realiseren van een sanitaire/bergings-unit met een maximale oppervlakte van 17 m² (of x% van de standplaats oppervlakte) met de volgende maximale afmetingen in meters: 3.2 x 5.4. Tussen deze unit en de te plaatsen woonwagen dient een open ruimte te zijn van minimaal 1 meter.

Wij verzoeken u de voorschriften hierop aan te passen.

Ten aanzien van detailhandel merken wij het volgende op.

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt terecht gesteld dat er voorkomen moet worden dat in de winkelcentra ruimte wordt geboden aan regionale publiekstrekkingen. De beperking die vervolgens wordt voorgeschreven aan de omvang van een individuele winkel (maximaal 2.000 m² bvo), sluit echter niet uit dat zich regionale publiekstrekkingen zullen vestigen. Dit zou niet in overeenstemming zijn met de geest van de regionale structuurvisie voor detailhandel in Haaglanden.

Daartoe dient in de toelichting een onderscheid gemaakt te worden in "food" en "non-food". Voor "food" kan de maximale omvang van 2.000 m² worden gehandhaafd. Om regionale trekkers in de "non-food"sfeer te weren, dient voor dit segment een beperking van maximaal 1.000 m² te worden opgenomen.

Dit zou in de overeenkomsten met projektontwikkelaars opgenomen kunnen worden. Een andere mogelijkheid is het opnemen in de voorschriften van een maximum van 1.000 m² en een vrijstellingbepaling voor 2.000 m².

Tot slot pleiten wij gelet op de behoefte in de regio aan bedrijvenlokaties, voor de mogelijkheid van een uitbreiding van het aantal hectare bedrijventerrein op Ypenburg.

De situering in de A4-corridor, een zone die op randstedelijke schaal van groot economisch belang is, maakt dat Ypenburg een belangrijke kanskaart is voor versterking van de regionale economie.

De economische situatie in Haaglanden is zorgelijk; er is sprake van een vertrekoverschot van bedrijven en een hoge werkloosheid. In de u bekende (concept)evaluatie van het lokatiebeleid Haaglanden wordt dan ook geconstateerd dat het uitgiffeniveau van bedrijventerreinen omhoog moet. Er is versnelling noodzakelijk van de uitgifte van een aantal terreinen in de komende 10 jaar permanent over voldoende ha uitgeefbaar terrein te beschikken.

Naar verwachting ontstaat er binnen een aantal jaren een tekort aan zogenaamde "standaard" bedrijventerreinen.

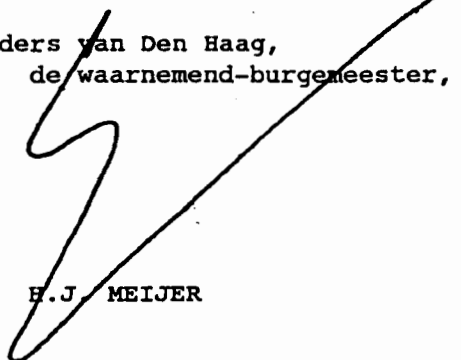
Voor de economische positie van de regio achten wij het dan ook van groot belang dat de potenties die de A4-corridor in dit opzicht heeft, goed worden benut. Wij verzoeken u tot heroverweging te komen van de functionele invulling van de zone in het noordwesten van het plangebied grenzend aan de A4, ten gunste van bedrijventerrein. Minimaal betreft dat de lokatie die als groenvoorziening is bestemd; hiervoor zou een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van bedrijven moeten worden opgenomen, onder de voorwaarde van groencompensatie elders in het plangebied.

Voor het overige kunnen wij instemmen met het plan.

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
de secretaris, de waarnemend-burgemeester,



S. KOLTHER



H.J. MEIJER

Bijlage bij kenmerk DSO960877.

Randvoorwaarden Woonwagenlokaties en standplaatsen

Wil er sprake zijn van een geslaagde ontwikkeling in de zin van een optimale inplaatsing vanuit de te reduceren, conform het provinciale woonwagenplan, grote woonwagencentra zal het volgende programma als uitgangspunt moeten gelden.

Randvoorwaarden voor nieuw te ontwikkelen woonwagenlokaties.

De lokatie waarop standplaatsen worden aangelegd moet voldoen aan de criteria, die vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting worden gehanteerd voor de bouw van woningen.

De lokaties dienen zodanig aangelegd te worden dat er goede verhuurbare standplaatsen/lokaties ontstaan en er sprake is van een verantwoorde beheersituatie.

De nieuw aan te leggen woonwagenstandplaatsen dienen met een standaard profiel zo direct mogelijk aan de openbare straat te liggen, zoals dat voor eengezinsbouw gebruikelijk is.

De standplaatsen dienen zoveel mogelijk tegenover elkaar gesitueerd te worden, bijvoorbeeld 8 tegenover 7 standplaatsen bij een lokatie van 15 standplaatsen of 15 tegenover 15 standplaatsen bij een lokatie van 30 standplaatsen, met de koppen van de wagens naar elkaar toe.

Een verkaveling die leidt tot een kop opstelling tegenover de zijkant van een andere wagen dient in verband met de verhuurbaarheid voorkomen te worden.

De lokatie dient zoveel mogelijk opgenomen te worden in het stedenbouwkundige verkaveling voor het desbetreffende deelplan, maar mag niet te veel ingeklemd worden door woningbouw.

De netto kavel oppervlakte is minimaal 252 m² met de standaard afmeting van 21 x 12 meter.

Een standplaats is zodanig ingericht dat aansluiting op nutsvoorzieningen eenvoudig kan plaatsvinden.

De sanitaire/berging-unit dient niet naast woonwagen maar achter de woonwagen gesitueerd te worden.

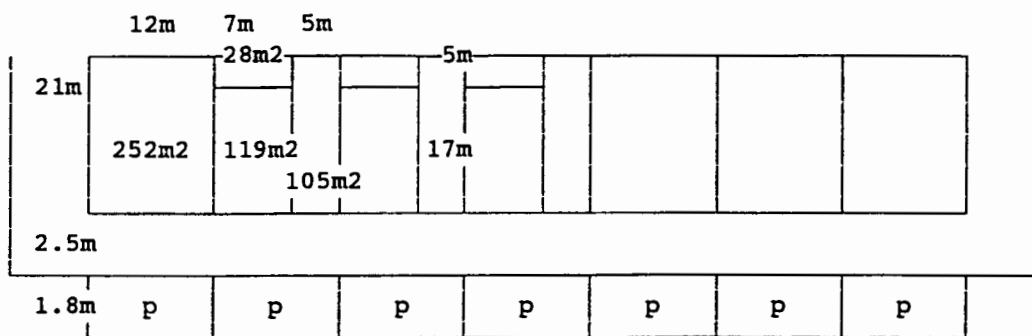
Daarnaast zal elke standplaats goed bereikbaar dienen te zijn voor onder andere zware transportwagens in verband met het plaatsen van (grote)woonwagens.

De parkeernorm is 2 parkeerplaatsen per standplaats.

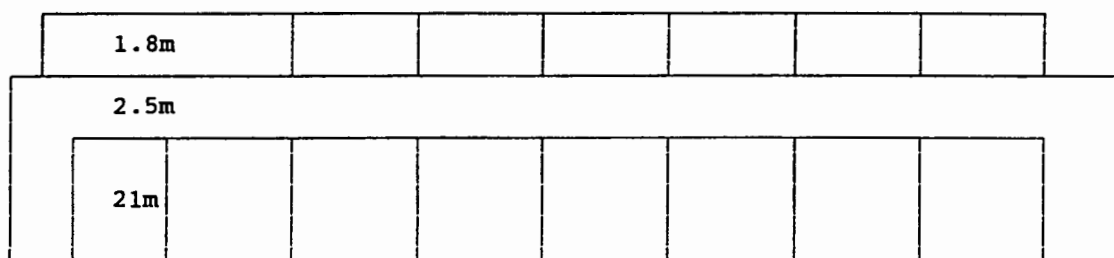
Standplaatsen op nieuw- en her te ontwikkelen woonwagenlokaties hebben de volgende standaard afmetingen en indeling en principe verkaveling:

Afmeting van de kavel	indeling van de kavel
breedte: 12 m	7 x 17 = 119 m ² voor het plaatsen van een woonwagen
diepte : 21 m	5 x 21 = 105 m ² voor tuin/plaats
opp. : 252 m ²	4 x 7 = 28 m ² voor san. unit/berging opp. 17 m ²

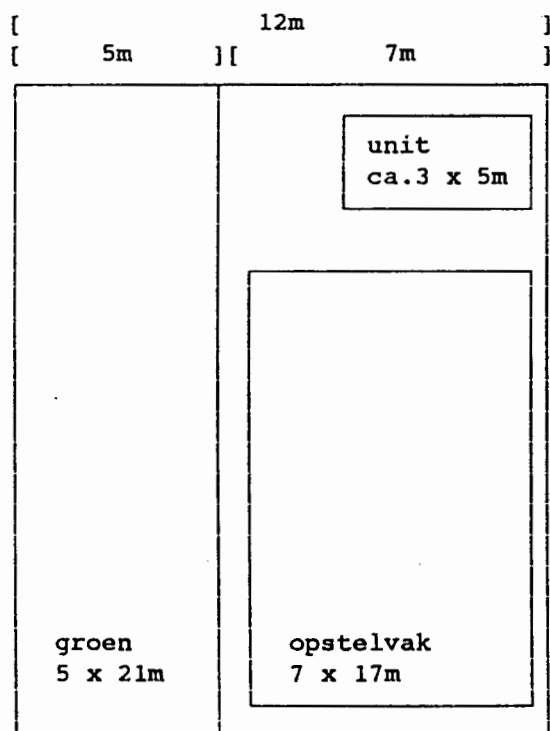
Principe verkaveling en -indeling (maten in meters)



5.5m



Principe indeling voor een woonwagenstandplaats



kavel 12 x 21 meter

N.V. Nederlandse Gasunie

Tekeningen zitten
bij het origineel
v.d. brief.

ypg 634

Gasunie

Het Secretariaat van het
Samenwerkingsverband Ypenburg
t.a.v. de heer B. Brulleman
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

Postbus 124
2280 AC Rijswijk
Verrijn Stuartlaan 14
Telefoon 070-3196196
Telex 32382
Telefax 070-3989615
BTW-nummer NL007239348B01
Handelsregister Groningen 29700

Ons kenmerk: TN/WG 96.2438
Uw kenmerk : U96057

Datum: 3 september 1996
Doorkiesnr.: (070) 319 61 69

Onderwerp: Ontwerp-bestemmingsplannen Ypenburg-Nootdorp, Ypenburg-
Pijnacker en Ypenburg-Rijswijk

Geachte heer Brulleman,

Naar aanleiding van uw brief van 14 mei 1996, waarmee U ons bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 Bro 1985 deed toekomen, berichten wij U het volgende.

In hoofdstuk 8.2 "Externe veiligheid" van de toelichting maakt U melding van het feit, dat binnen het plangebied diverse ondergrondse aardgastransportleidingen zijn gelegen ten opzichte waarvan een veiligheidsafstand in acht moet worden genomen.

Er worden twee zones gehanteerd: een toetsingsafstand (bij voorkeur aan te houden) en een minimale bebouwingsafstand (als er zwaarwegende argumenten zijn om van de toetsingsafstand af te wijken).

Voorts deelt U mede, dat in principe de toetsingsafstand zal worden aangehouden en met toepassing van een vrijstelling deze afstand kan worden verkleind tot (uiterlijk) de minimale bebouwingsafstand. De afstand wordt berekend vanuit het hart van de leiding tot aan de woonbebouwing of andere gevoelige objecten.

In tabel 8.1 worden voor de aanwezige aardgastransportleidingen de relevante afstanden tot woonbebouwing en kantoren met meer dan 50 personen genoemd. Tot andere bebouwing dient vanaf de 8" en 12"-leidingen 4.00 meter te worden aangehouden en vanaf de 30"-leiding 5.00 meter.

Hierbij merken wij op dat in evengenoemde tabel de in het plangebied Ypenburg-Rijswijk gelegen 4" (39,9 bar) aardgastransportleiding niet wordt genoemd.

Wij verzoeken U deze leiding met de van overeenkomstige toepassing zijnde veiligheidsafstanden alsnog aan de tabel toe te voegen.

Kaart Bij RBO I
6/9/96

Datum: 3 september 1996
Ons kenmerk: TN/WG 96.2438
Blad : 2

De toetsingsafstand voor de 4" (39,9 bar) leiding bedraagt 20 meter en de minimale bebouwingsafstand bedraagt 4 meter, ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, voor zowel incidentele bebouwing en bijzondere objecten categorie II als woonwijk(en), flatgebouw(en) en bijzondere objecten categorie I.

Om belemmeringen op de percelen waarin een aardgastransportleiding is gelegen niet groter te doen zijn dan uit het oogpunt van een veilig en bedrijfszeker gastransport noodzakelijk is, verzoeken wij U voor de relevante afstanden tot woonbebouwing en kantoren met meer dan 50 personen in gevallen waar regionale (39,9 bar) leidingen zijn betrokken de van overeenkomstige toepassing zijnde minimale bebouwingsafstanden, zoals genoemd in tabel 4 van de richtlijn van het ministerie van V.R.O.M., te hanteren.

Voorts berichten wij U dat de ligging van de 30" (67,2 bar) leiding niet geheel overeenkomstig onze gegevens op de plankaart is aangegeven.

Ter informatie doen wij U hierbij de plankaarten wederom toekomen waarop de ligging van de 30" (67,2 bar) leiding in blauw en de 4", 8" en 12" (39,9 bar) leidingen in rood is aangegeven en verzoeken U de plankaarten dienovereenkomstig te doen aanpassen.

In het onderhavige plan is de 30" (67,2 bar) leiding gelegen in de bestemming "Gebied voor bedrijfsdoeleinden". Deze bestemming valt, gelet op de in dit gebied toegestane categorie van bedrijfsactiviteiten, volgens de richtlijn van het ministerie van V.R.O.M. in gebiedsklasse 3.

Gezien het feit dat de ontwerpfactor van de 30" (67,2 bar) leiding niet in overeenstemming is met de bij deze gebiedsklasse behorende ontwerpfactor is de realisatie van genoemde bestemming binnen de toetsingsafstand niet zondermeer toelaatbaar.

Wij verzoeken U dan ook de bestemmingsgrens te projecteren op 95 meter gerekend vanuit de hartlijn van de 30" (67,2 bar) leiding.

Gelet op het vorenstaande verzoeken wij U eveneens artikelen 11 "Woongebied", 12 "Uit te werken gebied voor woondoeleinden" en 13 "Gebied voor bedrijfsdoeleinden" van de voorschriften aan te passen.

Tevens stelt U dat de aardgastransportleidingen met bijbehorende zones door de polder De Bras, langs de Brasserskade, de westrand van het vliegveld, de A4, de A12 en de A13, inpasbaar zijn in het stedenbouwkundig plan (functie groenvoorziening en/of weg).

Vervolgens maakt U melding van het feit, dat leidingen (stroken en individuele leidingen) die niet zonder meer inpasbaar zijn in het

Datum: 3 september 1996
Ons kenmerk: TN/WG 96.2438
Blad : 3

plan worden verlegd naar wel inpasbare tracés binnen het plangebied, buiten het plangebied gelegd of verwijderd.

In hoofdstuk 9.2 "Artikelsgewijze toelichting" deelt U mede, dat een der redenen voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is gelegen in de mogelijke verlegging van een deel van een leiding in de gemeente Nootdorp.

Naar wij aannemen handelt het zich hier om de binnen het plangebied gelegen aardgastransportleiding W-539-01 (12"). In verband hiermede berichten wij U het volgende.

De gemeente Nootdorp heeft bij schrijven gedateerd 23 juni 1994 onze maatschappij verzocht om een globale raming omtrent reconstructie van de aardgastransportleidingen gelegen in het randwegtracé van haar gemeente. Evengenoemde raming is door onze maatschappij ter informatie aan de heer Lammers der gemeente Nootdorp afgegeven. Een officieel verzoek tot verleggen heeft onze maatschappij nimmer ontvangen.

Mocht deze reconstructie van de aardgastransportleidingen thans nog aan de orde zijn verzoeken wij U op korte termijn met onze maatschappij in kontakt te treden teneinde de voorgestane wijziging(en) nader door te spreken.

Gelet op het vorenstaande willen wij benadrukken dat een eventueel verder uitstel, mede gelet op de door onze maatschappij benodigde voorbereidingstijd, de ontwikkeling van het plandeel mogelijk kan frustreren.

In hoofdstuk 8.2 "Externe veiligheid" van de toelichting, deelt U mede dat ten opzichte van gasontvangstations, in verband met mogelijke geluidshinder, een afstand van 30.00 meter voor woningen zal worden aangehouden.

Hiertoe merken wij op dat een gasontvangstation valt onder het bij Algemene Maatregel van Bestuur vastgestelde besluit "Gasdrukmeet- en regelstations. Voor installaties vallend onder evengenoemd besluit geldt als geluideis dat de etmaalwaarde van 50 dB(A) gemeten op 50 meter van het station niet mag worden overschreden. Dit houdt evenzeer in dat het puur formeel niet toelaatbaar is om woningbouw te plegen binnen deze 50 meter.

In verband met het hiervoor beschrevene verzoeken wij U een afstand van 50 meter aan te houden voor nieuw te plegen woningbouw in de nabijheid van de reeds bestaande gasontvangstations.

Datum: 3 september 1996
 Ons kenmerk: TN/WG 96.2438
 Blad : 4

Voorts hebben wij geconstateerd dat op de plankaart slechts voor het gasontvangstation gelegen in het ontwerp-bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp de subbestemming Mn "Maatschappelijke doeleinden, nutsvoorzieningen" op de plankaart is opgenomen. Wij verzoeken U ook ter plaatse van het gasontvangstation gelegen in het ontwerp-bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk eenzelfde subbestemming op de plankaart aan te duiden.

Voor wat betreft de aan te houden veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande gasontvangstations is van toepassing de norm NEN 1059 van het Nederlands Normalisatie-instituut, getiteld "Eisen voor gasdrukregel- en meetstations met een inlaatdruk lager dan 100 bar", van mei 1994.

Voor de betrokken stations bedraagt de veiligheidsafstand:

Station	Cat	Ontwerp capaciteit	Objecten Cat. I	Objecten Cat. II	Spoorwegen	Openbare weg en openbaar water	Erfscheiding
W-171	C	> 40.000 m ³ /h	25 meter	4 meter	25 meter	6 meter	1 meter
W-233	C	< 40.000 m ³ /h	15 meter	4 meter	15 meter	4 meter	1 meter
Spoorwegen : Afstand te rekenen uit het hart van het dichtstbijzijnde spoor. Openbare weg en openbaar water : Afstand te rekenen uit de kant van de weg of de insteek van de waterloop bij afwezigheid van een waterkering. Voor een waterkering moeten de daarvoor geldende eisen worden gerespecteerd. Met name bij buitenbochten van wegen zijn grotere afstanden aanbevelenswaardig.							

Afwijking hiervan is niet toegestaan. Dientengevolge verzoeken wij U binnen de van overeenkomstige toepassing zijnde veiligheidszone geen bebouwing te projecteren casu quo te realiseren.

In artikel 27 "Leidingen" van de voorschriften hebben de leidingen regeling gevonden door middel van een medebestemming, met een breedte van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Voor wat betreft het bepaalde in lid 4, "Bouwvoorschriften vanwege secundaire bestemmingen en bestemming Primair Waterkering", van evengenoemd artikel delen wij U mede dat, het realiseren van bouwwerken ten behoeve van andere voor deze gronden geldende bestemmingen binnen de zogenaamde belemmerde strook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding nimmer is toegestaan.

Datum: 3 september 1996
Ons kenmerk: TN/WG 96.2438
Blad : 5

Voor wat betreft het bepaalde in lid 6, "Aanlegvoorschriften", verzoeken wij U deze als volgt aan te willen passen casu quo uit te willen breiden.

Aanlegvoorschriften

6. Het is verboden op of in deze gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, voor zover geen gebouwen zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

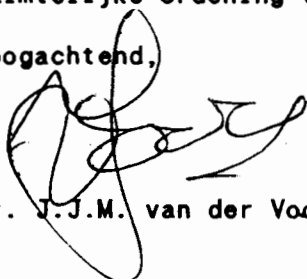
- a. het aanleggen van gesloten oppervlakteverhardingen;
- b. het bodemverlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de grond;
- c. het beplanten van gronden met diepwortelende en/of hoogopgaande beplantingen;
- d. het indrijven van voorwerpen;
- e. het uitvoeren van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande waterlopen;
- g. het plaatsen van onroerende objecten, geen gebouwen zijnde, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
- h. het permanent opslaan van goederen.

Gezien het feit dat de leidingen betrokken zullen zijn bij de aanleg van diverse infrastructurele voorzieningen verzoeken wij U omtrent mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen tijdig overleg te plegen met onze operationele staf te Heemskerk.

Mocht een en ander nog vragen oproepen dan kunt U zich voor nadere informatie met betrekking tot de technische aspecten wenden tot de heer W. Bizino van onze operationele staf te Heemskerk, telefoon (0251) 28 61 74.

Voor wat betreft de planologische en juridische aspecten kunt U zich wenden tot de heer H.A.C. Smits van de afdeling Grondzaken en Ruimtelijke Ordening te Rijswijk, telefoon (070) 319 61 69.

Hoogachtend,



ir. J.J.M. van der Voort.

Bijlage(n): als genoemd.

**Grondverwerving en
Juridische Zaken**Postbus 2025
3500 HA UtrechtBezoekadres Hoofdgebouw 3
Moreelsepark 1
Utrecht

het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente
Rijkswijk
t.a.v. projectbureau Ypenburg
hr. A.E. Pol
Rotterdamseweg 39
2289 AC RIJSWIJK

Uw kenmerk
Ons kenmerk GJZ/U97.0523/rg
Onderwerp Bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk

Telefoon 030 - 235 71 34
Telefax 030 - 231 65 60

Utrecht, 18 maart 1997

Geacht College,

Het ontwerp-bestemmingsplan Ypenburg-Rijswijk dat wij van u ontvingen in het kader van het overleg ex artikel 10 van het besluit op de ruimtelijke ordening, geeft ons aanleiding het volgende op te merken.

Hoofdpzet van het plan.

Ypenburg is als bouwlokatie voortgekomen uit het idee zo dicht mogelijk bouwen aan de bestaande stad: de filosofie van de compacte stad.

De lokatie ligt aan de rand van de Haagse agglomeratie en aangezien het een voormalig militair vliegveld betreft, ligt het los van het stedelijk weefsel zoals dat zich de afgelopen decennia in de omgeving heeft ontwikkeld.

Het plan voorziet in de bouw van ca. 11.300 woningen.

Daarvan dienen volgens het op 29 juni 1995 getekende uitvoeringsconvenant Vinex 9000 woningen voor het jaar 2005 te zijn gebouwd.

Na 2004/5 is er een restcapaciteit van 2300 woningen.

De verdeling over de gemeenten is als volgt:

4.000 woningen in Rijswijk

1.500 woningen in Pijnacker

5.000 woningen in Nootdorp.

(samen 10.500 waarbij afhankelijk van de stedenbouwkundige invulling eventueel 800 extra woningen kunnen worden gebouwd.)

Volgens het plan zal gebouwd worden in dichtheden van:

* 29 woningen per ha. in Nootdorp

* 25 woningen per ha. in Rijswijk

* 21 woningen per ha. in Pijnacker

Tevens worden bedrijventerreinen geprojecteerd: op het Fokkerterrein, langs de A12 nabij Forepark en op de plaats van het potentiële station Ypenburg.

NS Railinfrabeheer B.V.
Handelsregister Utrecht 30124359
ABN AMRO Utrecht 45.28.41.259
Giro ABN AMRO 2900

Zoals bekend wordt door het rijk, althans in de vier grote stadsgewesten, voor de verrekening van de grondkosten uitgegaan van een dichtheid van 33 woningen per ha. De lokatie Ypenburg voldoet niet aan deze norm die tevens vanuit het creëren van voldoende draagvlak voor een hoogwaardig openbaar vervoer van belang is. **Wij pleiten derhalve voor een verdere verdichting van het hele gebied met name langs de openbaar vervoer-tracés.**

Relatie van het plan met Leidschenveen

De indruk bestaat dat de lokaties Leidschenveen en Ypenburg geheel los van elkaar ontwikkeld zijn. Daardoor liggen ze als het ware met de ruggen naar elkaar. De potentiële halte Ypenburg ligt als gevolg daarvan niet centraal in een bouwlokatie van 11.000 plus 7000 woningen maar aan de rand van beide lokaties. Daarmee is een serieuze kans gemist om het gebied vanuit één totaalvisie te ontwikkelen.

Beoordeling van het plan vanuit NS Rezeigers

De bouwlokatie wordt opgezet ten behoeve van de overloop uit de Haagse regio. De oriëntatie van de bewoners zal derhalve met name op Den Haag gericht zijn en tevens op de omliggende gemeenten. Als gevolg van de randligging in het gewest, de perfecte auto-ontsluiting en het feit dat zich binnen de grote stadsgewesten veel kris-krasrelaties afspelen moet rekening worden gehouden met een hoog autoaandeel in de verplaatsingen.

Wil het openbaar-vervoer in de lokatie een wezenlijk alternatief vormen voor de autoverplaatsingen op stadsgewestelijk niveau dan zal dit een zeer hoogwaardig karakter moeten hebben: een hoge gemiddelde snelheid en een zo autonoom mogelijke tracé. De notie op blz. 51 van het plan dat bij een tram uitgegaan dient te worden van een gemiddelde snelheid van 27 km/h en een halte afstand van 500 meter worden door ons als minimaal na te streven ambitieniveau onderschreven. Het is duidelijk dat een dergelijk gemiddelde slechts haalbaar is als wordt uitgegaan van zo weinig mogelijk kruisingen met langzaam verkeer en absolute prioriteit bij verkeerslichtinstallaties.

Vanuit de oriëntatie op het landelijk openbaar vervoer geldt het volgende: de voorziene tramlijn wordt aangesloten op Den Haag HS en het Centrum van Den Haag. De secundaire o.v. ontsluiting van Ypenburg is gedacht richting Delft of Rijswijk. Hiermee wordt een verbinding geboden met de aldaar aanwezige stations.

Bij doortrek van de tramlijn onder de A12 door naar Leidschenveen is tevens aansluiting op het aldaar geprojecteerde halte Leidschenveen aan de Hofplein- en Zoetermeerlijn mogelijk. Dit levert verbindingsmogelijkheden met Zoetermeer, Rotterdam en Den Haag.

Een potentiële halte Ypenburg zou voorzien in een korte en rechtstreekse treinverbinding met Den Haag Centraal Station. Tevens biedt de halte aansluiting op het landelijk spoorwegnet. De commerciële haalbaarheid van bediening van een potentiële halte Ypenburg is afhankelijk van de daadwerkelijke inrichting en verdichting van de bouwlokatie en van de kwaliteit van de geprojecteerde (snel)tramverbinding.

Een positief punt in dit verband is dat in de stationsomgeving een subcentrum wordt voorzien. Tevens wordt ingestemd met het nader uitwerken (op grond van de uitwerkingsbevoegdheid van artikel 14) van de omvang van een kantoorlokatie in de directe omgeving van de potentiële halte Ypenburg. De halte zal qua aantrekkelijkheid kunnen profiteren van de voorziene menging van functies. Wij zijn gaarne bereid om in dit kader van gedachten te wisselen over een zo attractief mogelijke invulling van (de omgeving van) het voorziene openbaar vervoer-knooppunt.

Dit om gezamenlijk een beeld te vormen over de gewenste dichtheden en mogelijke funktiemenging in de directe omgeving van het potentiële station.

Conclusie:

Het ontwerpplan maakt realisatie van een halte Ypenburg in principe ruimtelijk mogelijk. Dit wordt positief gewaardeerd.

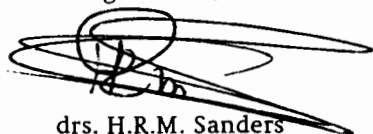
Aan de hand van de invulling van de bouwlokatie en de nog uit te werken invulling van de stationsomgeving zal NSR haar standpunt bepalen ten aanzien van de haalbaarheid van bediening van een halte Ypenburg. Daarbij wordt gehecht aan bebouwing in hogere dichtheden en een sterke ontwikkeling van de kantoorbebouwing en een subcentrum rondom de potentiële halte.

Relatie met RandstadRail en Nootdorpboog

In de plannen voor RandstadRail wordt uitgegaan van het apart bereikbaar maken van de werkplaats Leidschendam via de zogenaamde Nootdorpboog. Dit is een verbinding vanaf de lijn Den Haag - Gouda naar de Hofpleinlijn. Deze verbinding buigt tussen de Veenweg en de kruising Hofplein- en Goudse Lijn af naar de werkplaats en heeft ongetwijfeld effect op de ruimtebehoefte in het plangebied.

Deze reactie is afgestemd met NS Reizigers.

Hoogachtend,



drs. H.R.M. Sanders
procesleider Planologie

Rijksdienst voor het
Oudheidkundig
Bodemonderzoek

Postbus 1600
3800 BP Amersfoort

Amersfoort, 21 mei 1996

Bestuur
Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC Rijswijk

Bp 96.497/RvH
14 mei 1996 U96057
ex. art. 10 BRO
vooroverleg voorontwerp
bestemmingsplan Ypenburg.

Bestuur Samenwerkingsverband
Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC Rijswijk

Amersfoort, 21 mei 1996

Geacht bestuur,

Naar aanleiding van de toezending van het voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg in het kader van het ex art. 10 BRO vooroverleg vraag ik uw aandacht voor het volgende. In het voorontwerp mis ik een paragraaf die is gewijd aan de cultuurhistorie met inbegrip van de archeologische waarden. Ook in andere hoofdstukken wordt aan dit aspect geen of zeer oppervlakkig aandacht besteed.

Zoals u bekend vindt momenteel, onder andere ten behoeve van het MER en de bestemmingsplantoetsing, een inventarisatie van de archeologische waarden plaats binnen het plangebied. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door de Stichting RAAP te Amsterdam in samenwerking met de gemeentelijk archeoloog van Rijswijk. Een eerste voorlopig deelrapport wordt binnenkort verwacht.

Ik ga er vanuit dat bij de opstelling van het definitieve bestemmingsplan door middel van planaanpassing rekening kan worden gehouden met de geïnventariseerde archeologische waarden. Mocht het niet mogelijk blijken de archeologische waarden in de grond te behouden, dan dient rekening te worden gehouden met archeologisch onderzoek.

Op het moment van schrijven is nog niet te overzien in hoeverre terreinen worden aangetroffen waarvan de archeologische waarde zo groot is dat wettelijke bescherming in de zin van de Monumentenwet moet worden overwogen.

Gezien het feit dat de inventarisatie nog niet is afgerond en het een globaal voorontwerp bestemmingsplan betreft, heeft het op dit moment niet mogelijk in detail op de bestemmingen in te gaan.

Hoogachtend,

R.M. van Heeringen
provinciaal archeoloog
Zuid-Holland

Rijksdienst voor het
Oudheidkundig
Bodemonderzoek

Kerkstraat 1
3811 CV Amersfoort
Telefoon 033-463 42 33
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort

ROIB

nummer
uw brief
onderwerp

Bp 96.895/RvH
U961746 sept. 1996
voorontwerp best.plan
art. 10

Samenwerkingsverband Ypenburg
Projectbureau Ypenburg
Rotterdamseweg 39
2289 AC Rijswijk

Amersfoort, 9 september 1996

Geachte heer Brullemans,

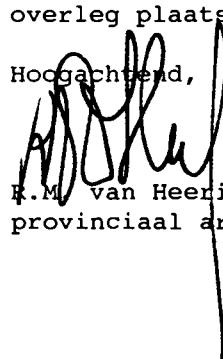
Dank voor uw aanmaning te reageren op het voorontwerp-
bestemmingsplan Ypenburg in het kader van het art. 10
vooroverleg.

Voor de goede orde bericht ik u dat ik op 21 mei j.l. mijn
reactie heb doen toekomen (kenmerk Bp 96.497/RvH; kopie hierbij
gevoegd).

Gezien de complexe situatie is het aldaar gestelde nog steeds
van toepassing met dien verstande dat inmiddels de
inventarisatie is afgerond en dat de project-archeoloog van de
gemeente Rijswijk zo goed mogelijk tracht nader onderzoek te
verrichten.

De tijdsdruk is groot en de werkdruk onverantwoord hoog.
Momenteel vindt in dringende situaties steeds constructief
overleg plaats, hetgeen ik zeer waardeer.

Hoogachtend,


R.M. van Heeringen
provinciaal archeoloog

bijlagen

