



Uitspraak 201400570/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 18 februari 2015

Tegen: de raad van de gemeente Den Haag

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Zuid-Holland

201400570/1/R6.

Datum uitspraak: 18 februari 2015

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Albema B.V., gevestigd te Den Haag,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BEO Vastgoed Warmond B.V., gevestigd te Warmond, gemeente Teylingen,
3. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Boele en van Eesteren B.V. en Vestam Den Haag B.V., beiden gevestigd te Rijswijk,
4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Betonmortel B.V., gevestigd te Nieuwegein, en andere,
5. [appellant sub 5] en anderen, allen wonend te Den Haag,
6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Maxy Netherlands B.V., gevestigd te Rotterdam, en andere,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Spuigroep B.V., gevestigd te Den Haag, en andere,
8. [appellante sub 8A], gevestigd te Den Haag en [appellante sub 8B], gevestigd te Rijswijk (hierna in enkelvoud: [appellante sub 8]),
9. [appellante sub 9A], gevestigd te Den Haag en [appellant sub 9B], wonend te Den Haag (hierna in enkelvoud: [appellant sub 9]),
10. Commerzbank AG, gevestigd te Frankfurt am Main, Duitsland,
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Drievliet B.V., gevestigd te Den Haag,
12. [appellant sub 12], wonend te Rijswijk,
13. de naamloze vennootschap Koninklijke KPN N.V., gevestigd te Den Haag,
14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Locatie Marketing en Management Company B.V. (hierna: LMMC), gevestigd te Den Haag,
15. [appellant sub 15], wonend te Rijswijk,
16. [appellante sub 16], gevestigd te Den Haag,
17. [appellant sub 17], wonend te Rijswijk,
18. de vereniging Vereniging Houdt Vlietrand Groen, gevestigd te Voorburg, gemeente Leidschendam-Voorburg,
19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Letterop Reclamemakers B.V., gevestigd te Den Haag,
20. [appellant sub 20], wonend te Nootdorp, gemeente Pijnacker-Nootdorp,
21. de naamloze vennootschap Renpart Vastgoed Holding N.V., gevestigd te Den Haag,
22. [appellante sub 22], gevestigd te Den Haag, en anderen, appellanten,

en

de raad van de gemeente Den Haag,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 17 oktober 2013 heeft de raad het bestemmingsplan "Rotterdamsebaan" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Albema B.V., BEO Vastgoed, Boele en Van Eesteren en Vestam, Dyckerhoff Basal en andere, [appellant sub 5] en anderen, Maxy Netherlands B.V. en andere, Spuigroep B.V. en andere, [appellante sub 8], [appellant sub 9], Commerzbank, Drievliet, [appellant sub 12], KPN, LMMC, [appellant sub 15], [appellante sub 16], [appellant sub 17], Houdt Vlietrand Groen, Letterop, [appellant sub 20], Renpart en [appellante sub 22] en andere beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

BEO Vastgoed, Spuigroep B.V. en anderen, [appellant sub 15], [appellante sub 16] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaken ter zitting behandeld op 26 juni 2014 en 27 juni 2014, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de raad heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

Daartoe, buiten bezwaren van partijen, ter zitting in de gelegenheid gesteld heeft de raad na de zitting nadere stukken toegezonden ten aanzien van het beroep van Drievliet. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

Overwegingen

1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

2. Het plan voorziet in de aanleg van het in de gemeente Den Haag gelegen deel van een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A13 en de centrale zone van Den Haag. Deze verbindingsweg ligt in de gemeente Den Haag, de gemeente Rijswijk en de gemeente Leidschendam-Voorburg. Het plan voorziet tevens in twee nieuwe wegen en de aanpassing van een aantal wegen in de Binckhorst. Ook zijn een viertal bedrijfsbestemmingen in de nabijheid van de te herstructureren wegen of nieuwe wegen conserverend bestemd alsmede een evenementenlocatie en het attractiepark Drievliet. Tenslotte is de corridor tussen het 'oude' Den Haag en de Vinexwijken bestaande uit een deel van de Trekvluit en een naastgelegen weg opgenomen in dit bestemmingsplan omdat deze corridor nog niet binnen een Haags bestemmingsplan viel.

3. Het college van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland heeft op 26 november 2013 een reactieve aanwijzing gegeven ten aanzien van het plan. Hierdoor zijn de onderdelen b tot en met d, van artikel 1.96 van de planregels en de zinsneden uit artikel 5, lid 5.4, onder e, van de planregels "keukens, badkamers" en "Afwijking van het voorgaande lid is uitsluitend mogelijk indien er een distributieplanologisch onderzoek is uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen sprake is van ontwrichting van de detailhandelsstructuur en nadat er ter zake advies is ingewonnen bij het Regionaal Economisch Overleg (REO)." niet in werking getreden. Voor zover het beroep van BEO Vastgoed zich tegen deze planonderdelen richt, is het niet-ontvankelijk. De reactieve aanwijzing heeft onder andere als gevolg dat de bestemming "Bedrijf" niet voorziet in detailhandel in keukens.

In de uitspraak van heden met zaaknummer 201400571/1/R6 zijn de beroepen tegen de door gedeputeerde staten ten aanzien van de hiervoor genoemde gedeelten van artikel 1.96 en van artikel 5, van de planregels gegeven reactieve aanwijzing ongegrond verklaard.

Procedureel

4. Dyckerhoff Basal en andere betogen dat op www.ruimtelijkeplannen.nl niet direct duidelijk is dat er beperkingen zijn in de bouw- en gebruiksmogelijkheden op hun perceel. Zij betogen dat het afhankelijk is van de plaats van de cursor op het perceel of de beperkingen zichtbaar zijn. Ter zitting hebben zij toegelicht dat zij graag zouden zien dat als op hun perceel geklikt wordt alle beperkingen in de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor dat perceel te zien zijn.

4.1. De raad stelt dat de verbeelding uitgaat van bestemmingsgrenzen en niet van eigendomsgrenzen.

4.2. De aanduidingen "Verkeerstunnel - beschermingzone 1" en "verkeerstunnel - beschermingzone 2" zijn op gedeelten van het perceel van Dyckerhoff Basal en andere van toepassing. Op desbetreffende locaties is dit op de verbeelding op www.ruimtelijkeplannen.nl te zien. Het betoog van Dyckerhoff Basal en andere mist in zoverre feitelijke grondslag. Voor zover zij betogen dat de weergave van de gebruiks- en bouw mogelijkheden op de verbeelding aan dient te sluiten bij de eigendomsgrenzen, overweegt de Afdeling dat de raad zich terecht op het standpunt stelt dat de op de verbeelding weergegeven gebruiks- en bouw mogelijkheden gebaseerd dienen te zijn op de bestemmingen van de gronden en de begrenzing van die bestemmingen en niet op de eigendomsgrenzen. Het betoog van Dyckerhoff Basal en andere faalt.

5. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de verspreidingskaarten voor vleermuizen en broedvogels ontbreken in de digitale publicatie van het plan. Het betreft de verspreidingskaarten die als bijlage 5 en 6 bij het "Ecologisch onderzoek Rotterdamse baan Den Haag" van Buro Bakker van 15 september 2011 (hierna: ecologisch onderzoek) zijn gevoegd. Dit ecologisch onderzoek is als bijlage 1 bij het "Achtergrondrapport Ecologie" gevoegd. Het Achtergrondrapport Ecologie is onderdeel van bijlage 4 bij de plantoelichting.

5.1. Deze beroepsgrond heeft betrekking op een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en kan reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening

6. Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere betogen dat niet is voldaan aan artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro). Zij betogen dat de Rotterdamsebaan moet worden aangemerkt als een andere stedelijke voorziening, als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, die bovendien gelegen is op een bedrijventerrein. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is dus van toepassing volgens Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere.

6.1. De raad stelt dat de Rotterdamsebaan geen stedelijke ontwikkeling is. Daartoe verwijst de raad naar de "Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking" (hierna: de handreiking) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarin staat dat onder "andere stedelijke voorzieningen" accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure moeten worden verstaan.

6.2. Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro voldoet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt aan de in dat artikellid genoemde voorwaarden.

Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro wordt in het Bro onder stedelijke ontwikkeling verstaan een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

6.3. Met betrekking tot artikel 3.1.6, tweede lid, onder a, van het Bro staat in de nota van toelichting bij het Bro dat dit lid provinciale en gemeentelijke overheden verplicht om nieuwe stedelijke ontwikkelingen af te stemmen op de geconstateerde actuele behoefte, en de wijze waarop in die behoefte wordt voorzien ook regionaal af te stemmen. Op deze wijze wordt over- en ondercapaciteit zoveel mogelijk voorkomen. Ten aanzien van het tweede lid, onder b, staat in de nota van toelichting dat wordt gezien of binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien door middel van herstructurering, transformatie of anderszins. Onderdeel

hiervan is dat wordt gekeken of leegstaande verstedelijkingsruimte door het treffen van kwalitatieve maatregelen in de behoefte kan voorzien. In de nota van toelichting staat voorts dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd om andere overheden te ondersteunen bij het in de praktijk brengen van de ladder voor duurzame verstedelijking, door op het moment van inwerkingtreding van de ladder aan gemeenten en provincies een handreiking beschikbaar te stellen. De handreiking is in oktober 2012 vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de handreiking is de toepassing van artikel 3.1.6, tweede lid, omschreven. Hierin staat dat onder het begrip "overige stedelijke voorzieningen" wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure.

6.4. Gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, wordt de in het plan voorziene weg niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. De betogen van Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere falen.

Plangrens

7. BEO Vastgoed betoogt dat het ten onrechte niet zeker is gesteld dat aanpassing van de Neherkade zal plaatsvinden. Deze aanpassing is noodzakelijk voor het goed functioneren van de Rotterdamsebaan. Het enkel vaststellen van een bestemmingsplan dat voorziet in de aanpassing van de Neherkade is volgens BEO Vastgoed niet afdoende voor het zeker stellen van de realisatie. De Neherkade zou in het plan voor de Rotterdamsebaan moeten worden opgenomen, aldus BEO Vastgoed.

[appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat het Trekfietstracé ten onrechte niet in het plan is opgenomen en het plan daarom niet zorgvuldig is voorbereid.

7.1. De raad stelt dat is gekozen voor twee aparte bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan voor de Neherkade is vastgesteld op 27 juni 2014 en loopt vooruit op het bestemmingsplan voor de Rotterdamsebaan. Het werk is aanbesteed en zal in april 2014 van start gaan. De raad verwijst naar de uitspraak van 28 november 2012 in zaak nr. 200909832/1/R1 die ziet op het bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid) waarin eveneens het tracé van de Rotterdamsebaan was vervat. In die zaak heeft de Afdeling ten aanzien van het betoog dat de Neherkade vanwege het belang voor de aanleg van de Rotterdamsebaan in dat plan had moeten worden opgenomen, geoordeeld dat geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad het bestemmingsplan niet in redelijkheid met de begrenzing, waar de Neherkade buiten ligt, heeft kunnen vaststellen. De raad stelt dat is gekozen voor een begrenzing die recht doet aan de verschillende infrastructurele ingrepen. Voor het project van de Rotterdamsebaan wordt een en ander nog gecompliceerd doordat de ontwikkeling over het grondgebied van verschillende gemeenten loopt en derhalve meer dan één bevoegd gezag kent, aldus de raad. Voor de Neherkade is een apart bestemmingsplan voorbereid omdat de infrastructurele aanpassingen daar niet alleen verband houden met de verkeersafwikkeling als gevolg van de Rotterdamsebaan, maar daarnaast ook van belang zijn om de overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit ter plaatse tijdig terug te dringen. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) is hiertoe een subsidie toegezegd. Aan deze subsidie is de voorwaarde verbonden dat het geld voor 1 januari 2015 moet zijn besteed. Gezien de voorbereidingstijd van het project is vaststelling van dit bestemmingsplan, vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan voor de rest van de Rotterdamsebaan, noodzakelijk, aldus de raad in zaak nr. 200909832/1/R1.

De raad stelt dat het Trekfietstracé niet binnen de doelstelling van het plan valt en daarom ook niet in het plan is verwerkt. Het plan staat niet in de weg aan het Trekfietstracé.

7.2. De raad komt beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor een ander oordeel dan in de uitspraak van 28 november 2012 in zaak nr. 200909832/1/R1 is neergelegd. De Afdeling ziet derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

In hetgeen [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Zij neemt daarbij in aanmerking dat het Trekfietstracé niet binnen het doel van het plan past, namelijk het voor autoverkeer beter bereikbaar maken van Den Haag door een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A13 en de centrale zone.

Nut en Noodzaak

8. BEO Vastgoed betoogt dat de Rotterdamsebaan oorspronkelijk was bedoeld als ontsluitingsweg van Nieuw Binckhorst. Omdat de ontwikkeling van de Binckhorst niet doorgaat, bestaat de oorspronkelijke aanleiding voor de Rotterdamsebaan niet langer en zijn het nut en de noodzaak aan de aanleg van de Rotterdamsebaan komen te ontvallen.

8.1. De raad stelt dat de Rotterdamsebaan meerdere doelen dient. Naast de ontsluiting van de Binckhorst heeft het plan tevens als doel te voorzien in een nieuwe verbinding tussen het rijkswegennet en de centrumring en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Binckhorst.

8.2. BEO Vastgoed heeft ter zitting toegelicht dat zij niet betwist dat de Rotterdamsebaan een zelfstandig nut heeft wat betreft de ontsluiting van de Binckhorst en als nieuwe verbinding tussen het centrum en de rijkswegen, maar betoogt dat het standpunt over het nut is gewijzigd door het wegvallen van de herontwikkeling van de Binckhorst.

8.3. De Afdeling ziet gelet op de functie van de Rotterdamsebaan wat betreft het voorzien in een nieuwe verbinding tussen de centrumring en het rijkswegennet en de verbetering van de bereikbaarheid van de Binckhorst geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het enkele feit dat de planning van de herontwikkeling van de Binckhorst gewijzigd is er niet toe leidt dat nut en noodzaak aan het plan zijn komen te ontvallen.

Bestemmingen en planregels

Artikel 5 in samenhang met artikel 1.96 en artikel 26 van de planregels 9.

BEO Vastgoed is eigenaar van de percelen Maanweg 20, 22 en 24. BEO Vastgoed verhuurt gronden en panden aan een kinderdagverblijf, een keukenwinkel en voorheen tevens aan een autoschadebedrijf. Zij richt zich tegen de bestemming "Bedrijf" en het daarbij behorende artikel 5 van de planregels en de definitie van perifere detailhandelsbedrijven in artikel 1.96.

BEO Vastgoed wenst dat voor haar gronden dezelfde gebruiksmogelijkheden en bouwmogelijkheden blijven gelden als in het vorige plan. In ieder geval dient het bestaande gebruik en de bestaande bebouwing overeenkomstig te worden bestemd.

9.1. Wat betreft de bestaande functies betoogt zij dat ten onrechte geen aanduiding "maatschappelijk" op de verbeelding is aangebracht waardoor het bestaande kinderdagverblijf op de Maanweg 20 niet overeenkomstig is bestemd. Ook is ingevolge artikel 26, onder a, sub 2, van de planregels geen garagebedrijf toegestaan. Tot voor kort was op het perceel een autoschadebedrijf gevestigd en zij wenst de mogelijkheid dat als nieuwe huurder zich wederom een autoschadebedrijf kan vestigen op dit deel van het perceel. Het legaal gebruik als autoschadebedrijf is volgens BEO Vastgoed ten onrechte niet langer als zodanig bestemd. Ook is het gebruik van het perceel ten behoeve van een spuitcabine en een plaatwerkerij volgens haar ten onrechte niet bij recht toegestaan. Ook het bestaande gebruik als keukenwinkel is niet overeenkomstig bestemd, aldus BEO Vastgoed. Daarbij is in artikel 5, lid 5.4, onder e, van de planregels een maximale oppervlakte van 2.000 vierkante meter opgenomen, terwijl de oppervlakte van de bestaande keukenwinkel groter is.

De oppervlakte voor detailhandel die geen perifere detailhandel is, is volgens BEO Vastgoed met artikel 5, lid 5.4 onder d, van de planregels ten onrechte beperkt tot 80 vierkante meter. Dit biedt geen oplossing voor de keukenwinkel en het autoschadebedrijf. Ook is op de begane grond bestaande kantoorruimte aanwezig, hetgeen niet meer wordt toegestaan in het plan. Het perceel zou daarom een aanduiding "kantoren" moeten krijgen, aldus BEO Vastgoed.

BEO Vastgoed betoogt voorts dat het plan ten opzichte van het vorige plan de niet benutte gebruiks- en bouw mogelijkheden beperkt, nu in artikel 1.96 en lid 5.1 en 5.4 in samenhang met de staat van bedrijven op bedrijventerreinen in bijlage 2 van de planregels een uitputtende opsomming is gegeven van de soorten bedrijven die zijn toegestaan. De soorten detailhandel zijn beperkt tot specifiek genoemde producten en alleen bedrijven uit categorie 1 en 2 van de staat van bedrijven op bedrijventerreinen in bijlage 2 zijn toegestaan. Het vorige plan stond bedrijven tot en met categorie 3 toe en volumineuze detailhandel met kantoren erboven met een bouwhoogte van 40 m, en met ontheffing tot 60 m, aldus BEO Vastgoed. De voorwaarde uit lid 5.4, onder a, dat alleen bedrijven uit categorie 1 en 2 worden toegestaan zou volgens haar moeten worden beperkt tot bedrijfsmatige activiteiten ten behoeve van "bedrijven", zoals vermeld in lid 5.1, onder a. Ook verzet zij zich tegen de voorwaarden in lid 5.4, onder e en f, van de planregels. Zij betoogt dat deze nergens op zijn gebaseerd en geen ruimtelijk doel hebben. De termen nevenassortiment en hoofdassortiment in lid 5.4, onder f, zijn onduidelijk en tevens is onduidelijk of de voorwaarden onder f cumulatief zijn.

BEO Vastgoed wenst dat het bouwvlak op haar perceel wordt uitgebreid naar het hele perceel. In ieder geval dient de huidige bebouwing bestemd te worden, hetgeen volgens BEO Vastgoed niet het geval is. Ook verzet zij zich tegen de bouwhoogte van 25 m omdat deze lager is dan in het vorige plan. Zij acht daarnaast de aanduiding "vrijwaringszone-straalpad" niet nodig. Ook betoogt zij dat ten onrechte een dienstwoning niet in de opsomming in artikel 5, lid 5.1, van de planregels is opgenomen.

9.2. De raad stelt dat de planregels als doel hebben geen nieuwe detailhandel mogelijk te maken en alleen de bestaande detailhandel te bestemmen. Daartoe zijn aanvullende gebruiksregels in lid 5.4 opgenomen. De raad stelt dat beoogd is met lid 5.4, onder e, van de planregels de soorten detailhandel toe te staan die onder het bestemmingsplan "Binckhorst" uit 1998 zijn toegestaan. De raad heeft een autoreparatie- en servicebedrijf ter plaatse van het perceel Maanweg 20, 22 en 24 niet willen verbieden en evenmin de bestaande keukenhandel en het kinderdagverblijf niet langer willen toestaan. De raad heeft ter zitting de Afdeling verzocht aan artikel 5, lid 5.4, onder a, van de planregels categorie 3.1 toe te voegen. Een spuitcabine zou dan ook mogelijk zijn. Ook heeft de raad de Afdeling verzocht zelf voorziend te bepalen dat de aanduiding "maatschappelijk" op de verbeelding voor gronden van BEO Vastgoed wordt opgenomen.

De raad stelt dat de plaatwerkerij in milieucategorie 3.2 valt. Bedrijvigheid in deze milieucategorieën is niet bij recht toegestaan, maar kan met toepassing van de afwijkingsbevoegdheid alsnog worden toegestaan. Omdat het gaat om zwaardere bedrijvigheid acht de raad vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een nadere beoordeling nodig om te bezien of dergelijke bedrijvigheid passend is in de omgeving. Voorzover het gebruik als autoreparatie- en servicebedrijf minder dan een jaar na inwerkingtreding van het plan is beëindigd, valt dit gebruik onder het overgangsrecht, aldus de raad. Voor zover de keukenwinkel nu een oppervlakte heeft die groter is dan 2.000 vierkante meter valt dit bestaande gebruik onder het overgangsrecht. De raad stelt dat kantoorruimte op de begane grond in het vorige plan ook niet was toegestaan en dus ook niet in het huidige plan.

De voorwaarden in lid 5.4, onder f, zijn volgens de raad duidelijk. De voorwaarden die gesteld worden zijn cumulatief, aldus de raad. De thans aanwezige bebouwing is in het plan overeenkomstig bestemd, aldus de raad.

9.3. Aan de percelen van BEO Vastgoed is de bestemming "Bedrijf" en de aanduiding "tunnel" toegekend.

9.4. Ingevolge artikel 1, aanhef en onder 1.96 van de planregels worden onder perifere detailhandelsbedrijven verstaan:

a. detailhandel in auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's, surfplanken en tenten, grove bouwmaterialen, landbouwwerktuigen en brand- en explosiegevaarlijke goederen.

Ingevolge artikel 5, lid 5.1, zijn de voor "Bedrijf" aangewezen gronden bestemd voor bedrijfsmatige activiteiten ten behoeve van:

- a. bedrijven;
- b. perifere detailhandel;

- c. kantoren met uitzondering op de begane grond laag;
- d. ter plaatse van de aanduiding "kantoor" (k) is kantoorruimte op de begane grond en op de bovenliggende verdiepingen toegestaan;
- e. jeugd-/kinder- en naschoolse opvang ter plaatse van de aanduiding "maatschappelijk" (m);
- f. ter plaatse van de aanduiding: "tunnel" (tu) is een twee keer tweebaans verkeerstunnel toegestaan met bijbehorende, al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, één en ander met de daarbij behorende gebouwen (waaronder dienstwoningen), bouwwerken geen gebouw zijnde, wegen, groen, water, ontsluitingswegen, parkeergelegenheid, overige voorzieningen, en kantoren en detailhandel zoals nader omschreven in artikel 1.42.

Ingevolge lid 5.4, onder a zijn de onder lid 5.1 genoemde bedrijven uitsluitend toegestaan indien deze behoren tot de categorieën 1 en 2 uit de staat van bedrijfsactiviteiten als opgenomen in Bijlage 2 Staat van bedrijven op bedrijventerreinen.

Ingevolge dat lid, onder d, mag de vloeroppervlakte van de bij een bedrijf behorende verkoopruimte ten behoeve van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, bewerkt of hersteld niet meer bedragen dan 80 m².

Ingevolge dat lid, onder e, is van de in lid 5.1, onder b, genoemde perifere detailhandel uitsluitend toegestaan: detailhandel in auto's, boten, motoren, caravans, grove bouwmaterialen, machinerieën ten behoeve van bedrijven en landbouwwerktuigen en machines tot een maximum van 2.000 m². Ingevolge dat lid, onder f, worden voor zover het gebruik van de gronden betrekking heeft op detailhandel regels gesteld aan nevenassortimenten. De oppervlakte van deze winkelvoorzieningen mag voor een deel voor de verkoop van nevenassortiment worden gebruikt indien:

1. Het nevenassortiment past bij het hoofdassortiment;
2. Het nevenassortimentsdeel neemt niet meer ruimte in beslag dan 20% van het netto verkoopvloeroppervlak;
3. Uit distributieplanologisch onderzoek blijkt dat er geen sprake is van ontvruchting van de detailhandelstructuur.

Ingevolge artikel 26 van de planregels is het verboden de gronden en de zich daarop bevindende opstallen, te gebruiken, te doen of laten gebruiken, op een wijze of tot een doel, strijdig met de voorgeschreven bestemming of met de regels van het plan; tot verboden gebruik wordt - tenzij in de regels anders is bepaald - in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en gebouwen voor een garagebedrijf.

9.5. In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.

9.6. De raad heeft in het plan geen nieuwe detailhandel of uitbreiding van detailhandel toe willen staan en heeft daarbij rekening gehouden met de bestaande detailhandel, de Verordening Ruimte en de mogelijkheden uit het vorige bestemmingsplan. De Afdeling ziet in hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid het voorgaande als uitgangspunt heeft kunnen nemen voor het plan. De raad heeft in aansluiting op dit uitgangspunt beoogd met de bestemming "Bedrijf" op het perceel van BEO Vastgoed te voorzien in een autoreparatie- en servicebedrijf, het bestaande kinderdagverblijf en de bestaande detailhandel in keukens. Het plan voorziet op het perceel van BEO Vastgoed echter niet in een autoreparatie- en servicebedrijf, een kinderdagverblijf en de bestaande detailhandel in keukens. De raad heeft voorts ter zitting gesteld dat artikel 5, lid 5.4, van de planregels dient te worden aangepast door ook categorie 3.1 toe te staan. De raad heeft het plan in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid vastgesteld.

Het betoog van BEO Vastgoed slaagt in zoverre. De Afdeling ziet hierin aanleiding het besluit te vernietigen voorzover het betreft het plandeel met de bestemming "Bedrijf" op het perceel Maanweg 20, 22 en 24. Gelet op het feit dat de binnen deze bestemming voorziene tunnel geen aanleiding is voor de vernietiging, ziet de Afdeling aanleiding voor het treffen van een voorlopige voorziening als bedoeld in artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb zoals hierna vermeld.

9.7. Gelet op de vernietiging behoeven de overige beroepsgronden gericht tegen de bestemming "Bedrijf" op het perceel van BEO Vastgoed geen bespreking. In het kader van de finale geschilbeslechting ziet de Afdeling evenwel aanleiding deze gronden desondanks te bespreken.

9.8. Voor zover BEO Vastgoed betoogt dat het gebruik van het perceel ten behoeve van een spuitcabine en plaatwerkerij had moeten worden toegestaan, overweegt de Afdeling dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat voor het toestaan van zwaardere bedrijvigheid uit categorie 3.2 van de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen op de percelen Maanweg 20, 22 en 24 vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een nadere beoordeling nodig is. Gelet daarop heeft de raad in redelijkheid er voor kunnen kiezen het gebruik van het perceel ten behoeve van een plaatwerkerij niet bij recht toe te staan nu thans deze activiteiten niet plaatsvinden op het perceel in kwestie.

Voorts overweegt de Afdeling dat ter zitting door BEO Vastgoed is toegelicht dat de bestaande kantoorruimte onzelfstandige kantoorruimte is die ondersteunend is aan de andere functies op de begane grond. Nu artikel 5, lid 5.1, van de planregels voorziet in bij de hoofdfuncties behorende kantoren mist het betoog dat de bestaande kantoorruimte niet langer is toegestaan in zoverre feitelijke grondslag. Voor zover BEO Vastgoed betoogt dat geen dienstwoning is toegestaan, overweegt de Afdeling dat in lid 5.1 staat vermeld dat bij de in dat lid genoemde activiteiten behorende gebouwen, waaronder dienstwoningen zijn toegestaan, zodat dit betoog feitelijke grondslag mist.

Voor zover BEO betoogt dat onduidelijk is op welke bedrijven lid 5.4, onder a, van toepassing is overweegt de Afdeling dat in lid 5.4, onder a, staat dat bedrijven uit categorie 1 en 2 zijn toegestaan. De Afdeling acht door het gebruik van de term bedrijven in lid 5.4 voldoende duidelijk dat daarmee wordt verwezen naar de bedrijven als bedoeld in lid 5.1.

Wat betreft het betoog dat het plan ten onrechte de oppervlakte voor detailhandel beperkt tot 80 m² overweegt de Afdeling dat artikel 5, lid 5.4, onder d, van de planregels ziet op detailhandel bij bedrijven voor ter plaatse vervaardigd, bewerkte of herstellende goederen en dus niet voor zelfstandige detailhandel.

De Afdeling ziet in hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat artikel lid 5.4, onder f, van de planregels in strijd is met het uitgangspunt dat geen nieuwe detailhandel of uitbreiding van detailhandel wordt toegestaan en mede gelet op de tekst van het artikel en de toelichting van de raad evenmin voor het oordeel dat dit artikellid onduidelijk is of geen ruimtelijk belang dient.

Wat betreft het niet nader onderbouwde betoog van BEO Vastgoed dat de raad het hele bestemmingsvlak als bouwblok had moeten aanmerken en een zelfde bouwhoogte als onder het vorige plan had moeten toekennen, overweegt de Afdeling dat BEO Vastgoed niet aannemelijk heeft gemaakt dat concrete bouwplannen bestaan die de voorziene bebouwingsgrenzen en bouwhoogte overschrijden. In hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten een bouwblok en een bouwhoogte toe te kennen die overeenstemmen met de bestaande bebouwing. BEO Vastgoed heeft haar betoog dat de aanduiding "vrijwaringszone-straalpad" niet nodig is niet onderbouwd, zodat dat betoog reeds daarom faalt.

10. Dyckerhoff Basal en andere betogen dat in artikel 5, lid 5.4, onder b, van de planregels ten onrechte huisnummer 382 staat vermeld in plaats van 362. De raad erkent dat het huisnummer onjuist staat vermeld. In zoverre slaagt het betoog van Dyckerhoff Basal en andere. In hetgeen Dyckerhoff Basal en andere hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit, voor zover in artikel 5, lid 5.4, onder b, van de planregels "382" staat vermeld, is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het beroep van Dyckerhoff Basal en andere is gegrond. Het bestreden besluit dient voor zover in artikel 5, lid 5.4, onder b, van de planregels "382" staat vermeld, wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

10.1. Nu niet aannemelijk is dat derdebelanghebbenden in hun belangen zouden kunnen worden geschaad, ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder b, van de Awb op de hierna te melden wijze zelf in de zaak te voorzien en te bepalen dat

deze uitspraak ten aanzien van dit planonderdeel in de plaats treedt van het bestreden besluit voor zover dit planonderdeel is vernietigd.

11. Dyckerhoff Basal en andere richten zich tegen de begrenzing van het bouwvlak voor de percelen Binckhorstlaan 356, 358, 360, 362, 364 en 366 en betogen dat dit bouwvlak gelijk dient te zijn aan het bestemmingsvlak op deze percelen en het gehele bedrijfsterrein dient te omvatten. Dit komt overeen met het bouwvlak van het vorige bestemmingsplan tezamen met de vergroting door een verleende vrijstelling, aldus Dyckerhoff Basal en andere.

11.1. De raad stelt dat de gebouwen inclusief de gebouwen die met een vrijstelling zijn opgericht binnen het op de verbeelding opgenomen bouwvlak passen. Het bouwvlak is gelijk aan het bouwvlak in het vorige bestemmingsplan "Binckhorst 1989" plus de vergroting die in 2000 met een vrijstelling op grond van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud) is mogelijk gemaakt, aldus de raad. Ter zitting is dit door Dyckerhoff Basal en andere erkend. Zij hebben toegelicht dat zij, hoewel er thans geen concrete plannen tot functiewijziging van het perceel zijn, zo ruim mogelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden wensen in verband met eventuele functiewijziging van het terrein in de toekomst.

11.2. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de enkele wens om nu nog niet bestaande bouwplannen of functiewijzigingen mogelijk te maken geen reden kunnen zijn om te voorzien in ruimere bouw- en gebruiksmogelijkheden dan nodig zijn voor de thans bestaande bouwwerken en het thans bestaande gebruik. Het betoog van Dyckerhoff Basal en andere faalt.

Artikel 7

12. LMMC richt zich tegen de bestemming "Gemengd" op het perceel Binckhorstlaan 249-251, waar de Fokker Terminal staat. Zij is huurder van de Fokker Terminal. LMMC betoogt dat ten onrechte geen zelfstandige horeca is toegestaan, terwijl volgens haar een nachtclub en zelfstandige horeca zijn toegestaan op grond van de op 20 november 2012 verleende omgevingsvergunning voor slopen, bouwen en het afwijken van het bestemmingsplan voor het gedeeltelijk inpandig slopen en veranderen van de school met gymnastieklokaal tot bijeenkomstfunctie ten behoeve van culturele en commerciële activiteiten, tentoonstellingen, beurzen, theater, exposities, filmvertoning, concerten en congressen, alsmede het aanbrengen van brandscheidingen en vluchttrappen.

12.1. De raad stelt dat in de omgevingsvergunning van 20 november 2012 enkel aan de evenementenfunctie ondersteunende horeca-activiteiten zijn toegestaan, zoals de horeca in het voorgebouw en de nachtclub. Ook in de huurovereenkomst tussen de gemeente en LMMC is opgenomen dat zelfstandige horeca niet is toegestaan, aldus de raad.

12.2. Ingevolge artikel 7, lid 7.1, zijn de voor "Gemengd" aangewezen gronden bestemd voor:

a. cultuur en ontspanning waaronder wordt begrepen een variëteit aan culturele en commerciële activiteiten, zoals: atelier, tentoonstelling, beurzen, exposities, filmvertoningen, congressen, creativiteitscentrum, evenemententerrein, muziektheater, theater, concerten en hiermee vergelijkbare functies; en

b. dienstverlening;

Ingevolge lid 7.4, onder a, is horeca uitsluitend toegestaan als een aan de hoofdfunctie gerelateerde nevenactiviteit waarbij;

1. de openingstijden van horeca gebonden zijn aan de openingstijden van de hoofdfunctie;
2. in ruimtelijk opzicht de uitstraling van de hoofdfunctie dient te worden gehandhaafd.

12.3. De gronden van de Fokker Terminal hadden ten tijde van de verlening van de omgevingsvergunning van 20 november 2012 de bestemming "bijzondere doeleinden-scholen", op grond waarvan de gronden van de Fokker Terminal bestemd waren voor technisch onderwijs en daarbij behorende administratieve voorzieningen. De omgevingsvergunning is voor zover van belang verleend voor het afwijken van deze bestemming teneinde een bijeenkomstfunctie mogelijk te maken, zoals nader aangeduid. In de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan is opgenomen dat de horeca in het voorgebouw een noodzakelijk onderdeel van het complex is voor het goed functioneren van het evenementengebeuren. Een nachtclub in de kelder versterkt de aantrekkingskracht van het geheel en zet het pand meer op het netvlies van de Hagenaar, aldus de ruimtelijke onderbouwing.

12.4. Anders dan LMMC betoogt, leest de Afdeling in het besluit tot verlening van de vergunning in samenhang met door LMMC aangehaalde passage uit de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning niet dat met die omgevingsvergunning beoogd is zelfstandige horeca in het voorgebouw en een zelfstandige nachtclub in de kelder toe te staan. De horeca en de nachtclub worden blijkens deze passage gezien als een onderdeel van de evenementenfunctie. Ook voor het overige blijkt uit de omgevingsvergunning niet dat daarmee beoogd is zelfstandige horeca toe te staan. Gelet daarop faalt het betoog van LMMC.

Artikel 25, 26 en 27

13. BEO Vastgoed richt zich tegen artikel 25, lid a, onder 12, 13 en 14, artikel 26, onder b, en artikel 27, lid 27.2, onder c, van de planregels. De voorgeschreven afmeting van de parkeerplaatsen vindt zij te groot en onduidelijk. Voor zover de normen voor parkeren in deze artikelen strenger zijn dan in het vorige plan vindt zij deze regels te ver gaan. Ook acht zij het onduidelijk of de voorwaarden in lid 27.2, onder c, alternatief of cumulatief zijn.

13.1. De raad stelt dat het parkeerbeleid uit het bestemmingsplan in overeenstemming is met het ten tijde van de vaststelling vigerende parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormen Den Haag van 10 november 2011. De raad stelt dat de afmetingen van de parkeerplaatsen in artikel 25 van de planregels reguliere afmetingen zijn. Het betreffen maximale afmetingen die kleiner zijn dan de meestal gehanteerde CROW-normen, aldus de raad. De raad heeft ter zitting toegelicht dat de parkeernormen bedoeld zijn als toetsingskader bij het verlenen van de omgevingsvergunning en niet voor reeds bestaande functies.

13.2. Ingevolge artikel 25, lid a, onder 12, 13 en 14, van de planregels moet een ruimte voor het parkeren van een personenauto afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan: indien de afmetingen van een voor een gehandicapte gereserveerde parkeerruimte, bij haaks parkeren ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedraagt en indien de afmetingen van een parkeerruimte uitgaande van langsparkeren, voor een personenauto ten minste 1,80 m bij 5,50 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedraagt, en in geval van haaks parkeren, ten minste 2,50 m bij 5,00 m bedraagt.

Ingevolge artikel 26, onder b, moet, indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, volgens de parkeernormen en kaart zoals opgenomen in bijlage 3 Nota Parkeernorm Den Haag, inlegvel parkeernormen en in bijlage 4 parkeernormen van de regels ten behoeve van het parkeren of stallen van personenauto's, fietsen en bromfietsen alsook voor het laden of lossen van goederen, ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Ingevolge artikel 27, lid 27.2, onder c, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van de regels van het plan ten behoeve van parkeernormen die gehanteerd worden voor het parkeren of stallen van auto's, fietsen, bromfietsen en voor het laden en lossen van goederen, indien:

1. op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien;
2. nadere besluitvorming ten aanzien van het parkeerbeleid en/of parkeernormen aanleiding geeft om af te wijken van de in de bijlage van de regels opgenomen parkeernormen;

3. het voldoen aan de parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw

13.3. De raad heeft in de planregels aansluiting gezocht bij het parkeerbeleid en heeft kleinere afmetingen gehanteerd dan de CROW-normen voor parkeerplaatsen. BEO Vastgoed heeft niet gemotiveerd waarom zij de parkeernormen niet acceptabel acht en de voorgeschreven afmeting van de parkeerplaatsen te groot. Uit de strekking van artikel 27, lid 27.1, onder c, blijkt dat de daar genoemde voorwaarden alternatief zijn, hetgeen door de raad is bevestigd. Gelet hierop en gelet op de toelichting ter zitting dat de parkeernormen niet voor bestaande functies gelden, maar als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen worden gehanteerd, ziet de Afdeling in hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid de in artikel 25, 26 en 27 neergelegde normen voor parkeren heeft kunnen vaststellen.

Artikel 28

14. BEO Vastgoed en Dyckerhoff Basal en andere richten zich tegen de bouwregels en de voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden in artikel 28 van de planregels. De voorwaarden zijn wat betreft gronden met de aanduiding "Verkeerstunnel-beschermingszone 1" neergelegd in lid 28.1 van dat artikel en voor gronden met de aanduiding "Verkeerstunnel-beschermingszone 2" neergelegd in lid 28.2. De subleden van artikel 28 hebben in de planregels per abuis als artikel nummer 38 gekregen.

14.1. BEO Vastgoed betoogt dat de voorwaarden in artikel 28, lid 28.1, onder 38.1.1, sub b, van de planregels voorkomen dat de daarin vervatte afwijkingsbevoegdheid wordt gecombineerd met ontheffingen. Daarnaast acht zij de voorwaarde dat het tunnelbelang niet onevenredig wordt geschaad te vaag. BEO Vastgoed acht de voorwaarden onder 38.1.2, sub b en c, voorts te stringent. De voorwaarde dat geen schade kan worden aangebracht aan de bedrijfsveiligheid van de tunnel leidt er toe dat geen vergunning verleend kan worden omdat dit volgens BEO Vastgoed nooit 100% uitgesloten kan worden. BEO Vastgoed heeft tegen de vergelijkbare bouwregels en voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning in lid 28.2 dezelfde bezwaren als tegen lid 28.1.

14.2. BEO Vastgoed betoogt dat ten onrechte onder 38.1.2, sub c, onder 3, en onder 38.2.2, sub c, onder 3, van de planregels de voorwaarde is gesteld dat het in bijlage 7 van de planregels opgenomen rapport "Gebruiksbeperkingen perceel BEO Vastgoed Warmond B.V." (hierna: rapport BEO Vastgoed) moet worden betrokken bij de advisering door de beheersinstantie van de tunnel, nu de ontwikkeling van bouwtechnieken tot andere conclusie dan in het rapport zouden kunnen leiden. Hetzelfde geldt voor bijlage 5, aldus BEO Vastgoed. Zij stelt voorts dat de verplichting de tunnelbeheerder te horen onder 38.1.1, sub b, niet op een wettelijke verplichting gebaseerd. Dyckerhoff Basal en andere betogen dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen op grond van sublid 38.1.1, sub c, en sublid 38.1.2, sub c, onder 3, en sublid 38.2.2, sub c, onder 3, van de planregels en bij het bepalen of voldaan wordt aan de voorwaarde in sublid 38.2.1, onder a, van de planregels ten onrechte wordt getoetst aan het rapport "Gebruiksbeperkingen betoncentrale Dyckerhoff Basal tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel" (hierna: rapport Dyckerhoff Basal), bijlage 6 bij de planregels. Het rapport Dyckerhoff Basal is daarvoor niet bedoeld en niet geschikt, aldus Dyckerhoff Basal en andere. Zij betogen dat de voornoemde artikelen dienen te worden aangepast zodat de verlening van de omgevingsvergunningen voor de locatie van Dyckerhoff Basal en andere getoetst wordt aan de door hen overgelegde nadere detaillering van de beperkingen voor maaiveldbelasting en ontgravingen op de locatie van Dyckerhoff Basal en andere van Arthe civil & structure van 9 december 2012. Dit betreft een nadere detaillering van de kaart in bijlage 5 van de planregels.

De voorwaarde onder 38.1.2, sub c, onder 4, van de planregels dat de verlening van een omgevingsvergunning aan de beherende instantie van de tunnel wordt meegedeeld is volgens BEO Vastgoed niet op een wettelijke verplichting gebaseerd. Het is daarnaast onduidelijk wie de tunnelbeheerder is, aldus BEO Vastgoed.

Ten slotte betogen Dyckerhoff Basal en andere dat artikel 28 van de planregels zodanig dient te worden aangepast dat de bepalingen niet van toepassing zijn als de tunnel niet wordt aangelegd.

14.3. De raad stelt dat in het rapport Dyckerhoff Basal en het rapport BEO Vastgoed de invloed van de boortunnel op de bedrijfsprocessen en het gebruik van het perceel van Dyckerhoff Basal en andere onderscheidenlijk het perceel van BEO Vastgoed zijn beschreven. De effecten van de boortunnel en de aanleg van de boortunnel op de gebruiksmogelijkheden zijn volgens de raad gering. Wel zijn er beperkingen voor de bouw mogelijkheden. Deze zijn in het plan opgenomen, aldus de raad. Er vindt geen toetsing direct aan de kaart in bijlage 5, 6 of 7 bij de regels plaats, maar de rapporten spelen een rol bij de beoordeling of het tunnelbelang onevenredig wordt aangetast. De raad stelt dat het niet zo is dat in het geheel geen bebouwing meer mogelijk is. Een toetsing alleen aan een gespecificeerde kaart, zoals door Dyckerhoff Basal en andere voorgesteld, acht de raad onvoldoende voor de bescherming van de tunnel. De raad stelt dat als de Rotterdamsebaan niet uitgevoerd wordt het plan dient te worden aangepast. Een regeling voor het geval de tunnel niet wordt gerealiseerd is daarom niet nodig, aldus de raad.

14.4. Ingevolge artikel 28, lid 28.1, aanhef, van de planregels zijn in afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming(en), op of in de gronden ter plaatse van de aanduiding "Verkeerstunnel - beschermingszone 1" de aanvullende voorwaarden genoemd in dat lid, onder 38.1.1 en 38.1.2, van toepassing.

Ingevolge dat lid, onder 38.1.1, sub a, is het oprichten van gebouwen, en bouwwerken geen gebouwen zijnde ter plaatse van de functie aanduiding "tunnel" (tu) niet toegestaan.

Ingevolge sub b kan met omgevingsvergunning worden afgeweken van het voorgaande onder a teneinde bouwwerken op te richten voor zover dit is toegestaan volgens het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen en mits het tunnelbelang niet onevenredig wordt aangetast. Hiertoe wordt vooraf de beheerder van de tunnel gehoord.

Ingevolge sub c dient in de beoordeling van voorgaand advies onder b bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6, Gebruiksbeperkingen betoncentrale Dyckerhoff-Basal tijdens de bouw - en exploitatiefase van de boortunnel en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7, Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V. tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel.

Ingevolge dat lid, onder 38.1.2, sub a is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

1. Het aanbrengen van beplantingen en / of bomen c.q. het vellen en / of rooien ervan;
2. Het tot stand brengen en / of in exploitatie nemen van boor- en pompputten;
3. Het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamheden anders dan normaal spitwerk, dieper dan 0.50 m;
4. Het uitvoeren van heiwerken en / of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0.50 m;
5. Het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning en / of ophoging.
6. Het draineren, bemalen of het winnen van water;
7. Het funderen op palen en op staal.

Ingevolge sub b is het onder 38.1.2, sub a vervatte verbod niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

1. Het normale onderhoud betreffen dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en / of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
2. Reeds in uitvoering zijnde op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan;
3. Plaats vinden ten behoeve van de realisatie van de verkeerstunnel van de Rotterdamsebaan.

Ingevolge sub c zijn de werken of werkzaamheden zoals bedoeld onder 38.1.2 sub a slechts toelaatbaar:

1. Indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de verkeerstunnel;
2. Nadat ter zake advies is ingewonnen van de beheerinstantie van de tunnel;
3. In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 Gebruiksbeperkingen betoncentrale Dyckerhoff-Basal tijdens de bouw - en exploitatiefase van de boortunnel en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V. tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel.
4. Indien de beslissing met betrekking tot omgevingsvergunning aan de betreffende beheersinstantie wordt meegedeeld.

Ingevolge lid 28.2, aanhef, zijn in afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming(en), op of in de gronden ter plaatse van de aanduiding "Verkeerstunnel - beschermingszone 2" de aanvullende voorwaarden genoemd in dat lid, onder 38.2.1 en 38.2.2, van toepassing.

Ingevolge dat lid, onder 38.2.1, sub a, is het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde slechts toegestaan onder de voorwaarde dat hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de verkeerstunnel en nadat ter zake advies is ingewonnen bij de beheersinstantie van de tunnel.

Ingevolge sub b dient in de beoordeling van voorgaand advies onder a de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 bijlage 6 Gebruiksbeperkingen betoncentrale Dyckerhoff Basal tijdens de bouw - en exploitatiefase van de boortunnel en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V. tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel.

Ingevolge dat lid, onder 38.2.2, sub a, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

1. Het aanbrengen van beplantingen en / of bomen c.q. het vellen en / of rooien ervan;
2. Het tot stand brengen en / of in exploitatie nemen van boor- en pompputten;
3. Het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamheden anders dan normaal spitwerk, dieper dan 0.50 m;
4. Het uitvoeren van heiwerken en / of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0.50 m;
5. Het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning en / of ophoging.
6. Het draineren, bemalen of het winnen van water;
7. Het funderen op palen en op staal;

Ingevolge sub b is het onder 38.2.2, sub a, vervatte verbod niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

1. Het normale onderhoud betreffen dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en / of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
2. Reeds in uitvoering zijnde op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan;
3. Plaats vinden ten behoeve van de realisatie van de verkeerstunnel van de Rotterdamsebaan.

Ingevolge sub c zijn de werken of werkzaamheden zoals bedoeld onder 38.2.2, sub a, slechts toelaatbaar:

1. Indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de verkeerstunnel;
2. Nadat ter zake advies is ingewonnen van de beheerinstantie van de tunnel;
3. In de beoordeling bij het advies genoemd onder 2 dient de in bijlage 5 Ontwerp boortunnel gebruiksbeperkingen opgenomen kaart "Ontwerp Boortunnel Gebruiksbeperkingen" te worden betrokken en voor de percelen Binckhorst 356 t/m 362 Bijlage 6 Gebruiksbeperkingen betoncentrale Dyckerhoff-Basal tijdens de bouw - en exploitatiefase van de boortunnel en voor de percelen Maanweg 6, 20, 22, 24, 58 en 58a bijlage 7 Gebruiksbeperkingen perceel Beo Vastgoed Warmond B.V. tijdens de bouw- en exploitatiefase van de boortunnel;
4. Indien de beslissing met betrekking tot de omgevingsvergunning aan de betreffende beheersinstantie wordt meegedeeld.

14.5. Wat betreft de afwijkingsbevoegdheid van de bouwregels in artikel 28, lid 28.1 aanhef en onder 38.1.1 geldt dat ingevolge artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bij het plan aan te geven regels.

Met deze bepaling kan de bevoegdheid worden gecreëerd op ondergeschikte onderdelen van het plan af te wijken. Een afwijkingsregeling kan slechts betrekking hebben op planregels. Niet kan worden afgeweken van de in de verbeelding opgenomen bestemmingen. Toepassing van een afwijkingsregeling mag evenmin het effect hebben dat feitelijk de bestemming van gronden wordt gewijzigd.

Ingevolge artikel 3.3 van de Wro kan, om te voorkomen dat in een bestemmingsplan begrepen grond minder geschikt wordt voor de verwezenlijking van de daaraan bij het plan te geven bestemming dan wel om een overeenkomstig het plan verwezenlijkte bestemming te handhaven en te beschermen, bij het bestemmingsplan worden bepaald, dat het verboden is om binnen een bij dat plan aangegeven gebied zonder omgevingsvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren.

14.6. Ingevolge artikel 5, eerste lid, van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (hierna: Warw) is er voor elke tunnel, alsmede voor elke tunnel ten aanzien waarvan de bouw overwogen wordt of die in aanbouw is, één tunnelbeheerder en één veiligheidsbeambte. Ingevolge het tweede lid is de tunnelbeheerder verantwoordelijk voor het beheer van de tunnel. De beheerder van de weg voor zover die in de tunnel ligt of zal liggen, of een andere rechtspersoon aan wie het wegbeheer voor de in de tunnel gelegen weg is of zal worden opgedragen, is tunnelbeheerder. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de taken van de tunnelbeheerder.

Gelet op de regeling in de Warw is de wegbeheerder de tunnelbeheerder. In zoverre is voldoende duidelijk wie de tunnelbeheerder is.

14.7. De Afdeling vat het betoog van BEO Vastgoed dat de voorwaarden in artikel 28, lid 28.1, onder 38.1.1, sub b, van de planregels voorkomen dat de daarin vervatte afwijkingsbevoegdheid wordt gecombineerd met ontheffingen aldus op dat BEO Vastgoed betoogt dat de bevoegdheid van de raad om bij omgevingsvergunning af te wijken van het plan als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, sub 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) in samenhang met artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wabo door de voorwaarden in deze planregel wordt beperkt.

De Afdeling overweegt dat planregels de bevoegdheid als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, sub 3, van de Wabo om met een omgevingsvergunning af te wijken van het plan niet kunnen beperken, nu de planregels niet als toetsingskader voor deze bevoegdheid gelden. Het betoog van BEO Vastgoed faalt.

Artikel 28, lid 28.1 en lid 28.2, zien op een dubbelbestemming ter bescherming van de tunnelveiligheid, met onder 38.1.1, sub a, een verbod tot bouwen, waarvan op grond van dat lid, sub b, met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken. Onder 38.1.2, sub a, en 38.2.2, sub a, staat een verbod op het uitvoeren van werken en werkzaamheden zonder omgevingsvergunning. Bij de verlening van de omgevingsvergunning dient te worden beoordeeld of aan de in de planregels gegeven voorwaarden is

voldaan. De toetsing door het college van burgemeester en wethouders bij het beslissen omtrent een aanvraag om omgevingsvergunning betreft in zodanige gevallen niet een nadere afweging van belangen omtrent het toegestane grondgebruik, maar betreft een toetsing of is voldaan aan de in een planregel gestelde beperkingen ten aanzien van het toegestane grondgebruik. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat aan de bescherming van het tunnelbelang een zodanig gewicht toekomt dat aan het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwwerken, werken en werkzaamheden de voorwaarde wordt verbonden dat het tunnelbelang en de tunnelveiligheid niet worden aangetast.

Dat de planregels in de subleden 38.1.1 onder b, 38.1.2 onder c, sub 2, en 38.2.2, onder c, sub 2, aan de toetsing door het college van burgemeester en wethouders of aan die eisen is voldaan, de verplichting verbindt om hieromtrent voorafgaand advies in te winnen bij de tunnelbeheerder, maakt de planregels niet alsnog rechtsonzeker. Zoals ter zitting is toegelicht beoogt de raad met die adviesverplichting een waarborg te scheppen voor een eenduidige toepassing van planregels.

De verplichting op grond van de subleden 38.1.1, onder c, 38.1.2, onder c, sub 3, en 38.2.2, onder c, sub 3, om bij het advies bijlage 5 en, in de in de planregels voorziene gevallen, bijlage 6 of bijlage 7 te betrekken leidt evenmin tot rechtsonzekerheid. Zoals de raad ter zitting heeft toegelicht en ook uit de betreffende artikelliden blijkt, dienen de genoemde bijlagen een bijdrage te leveren aan een eenduidige beoordeling van de planregels. De bijlagen worden daartoe bij de beoordeling betrokken, maar zijn zoals ter zitting toegelicht niet doorslaggevend voor het oordeel of het tunnelbelang wordt aangetast. De bijlagen fungeren derhalve niet als direct toetsingskader, maar dienen ter ondersteuning van de beoordeling van de invloed op het tunnelbelang. Voortschrijdende inzichten en nieuwe technieken kunnen derhalve eveneens bij de beoordeling betrokken worden.

14.8. Het plan voorziet in een tunnel. Gelet op het vergevorderde stadium van de plannen en de financiering bestaat geen aanleiding om te veronderstellen dat deze niet wordt aangelegd. Voor een regeling voor het geval dat de tunnel niet wordt aangelegd heeft de raad derhalve terecht geen aanleiding gezien.

Artikel 29

15. BEO Vastgoed richt zich tegen de wijzigingsbevoegdheid tot het verschuiven van de bestemmingsgrenzen die is neergelegd in artikel 29, lid 29.4, van de planregels. Zij stelt dat deze bevoegdheid geen ruimtelijk belang dient.

15.1. Ingevolge artikel 29, lid 29.4 is het college bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening tot het verschuiven van bestemmingsgrenzen die volgens de geometrische bepaalde vlakken onderdeel uitmaken van dit plan tot ten hoogste 3 m, ingeval:

- a. de toe te passen verkavelingswijze daartoe aanleiding geeft, hetzij
- b. een aanpassing in het tracé van een geprojecteerde tram, spoorbaan of weg daartoe aanleiding geeft en met dien verstande dat:
- c. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, de procedure zoals opgenomen in artikel 31.1 dient te worden gevolgd.

15.2. Gelet op de voorwaarden dat aanleiding voor de wijziging dient te zijn vanwege ruimtelijke ingrepen, te weten herverkaveling of een aanpassing van het tracé van een tram, spoorbaan, of weg, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de wijzigingsbevoegdheid geen ruimtelijk belang dient. Het betoog van BEO Vastgoed faalt.

Artikel 30

16. BEO Vastgoed richt zich tegen artikel 30. Zij acht het onduidelijk of de voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning in lid 40.1.3 van dat artikel alleen voor de in lid 40.1.1 genoemde werkzaamheden en werken geldt.

16.1. Onder artikel 30.1 moeten de leden 40.1.1, 40.1.2, 40.1.3 en 40.1.4 worden gelezen als 30.1.1, 30.1.2, 30.1.3 en 30.1.4. Uit de strekking van artikel 30 van de planregels blijkt voldoende dat de voorwaarden in lid 40.1.3 zien op de omgevingsvergunning bedoeld in lid 40.1.1. Ter zitting heeft de raad dit bevestigd. Gelet daarop faalt het betoog van BEO Vastgoed.

Bereikbaarheid Binckhorstlaan Zuid

17. Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding richten zich tegen de bestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg" ter hoogte van het kantoren- en bedrijvencomplex de Binck Twins aan de Binckhorstlaan (hierna: Binck Twins). Zij zijn eigenaar of huurder van delen van dit complex en stellen dat de exploitatiemogelijkheden van hun eigendom worden beperkt en de waarde zal dalen.

Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding betogen dat de bereikbaarheid van de Binck Twins wordt beperkt. Daartoe voeren Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding aan dat om vanaf de Rotterdamsebaan op de Binckhorstlaan Zuid te komen in de toekomstige situatie na de kruising met de Mercuriusweg gekeerd moet worden en dan reeds de goede baan moet worden gekozen om op de Binckhorstlaan Zuid te komen.

17.1. De raad stelt dat de bereikbaarheid van de Binck Twins zal verbeteren. De Binckhorstlaan is momenteel zowel ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer als hoofdontsluitingsweg, waardoor de doorstroming op de Binckhorstlaan slecht is. Het wegvak voor de Binckhorstlaan Zuid tussen de Mercuriusweg en de Maanweg komt parallel aan de Rotterdamsebaan te liggen en zal worden ingericht als ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer en verkeer naar Voorburg-West en Rijswijk. De drie bestaande aanrijroutes, vanuit het centrum via de Binckhorstlaan, vanaf de A4, A13 en A12 via de A12-Utrechtsebaan-Maanweg-Binckhorstlaan en vanaf de A12 via knooppunt Ypenburg en het onderliggende wegennet, blijven hetzelfde. Deze routes worden echter ontlast door de Rotterdamsebaan. De verkeersintensiteit in de avondspits zal op de Binckhorstlaan Zuid dalen met 71%, op de Maanweg met 81%, en voor de aansluiting Voorburg met 18%. Op de A12 neemt de avondspitsintensiteit tussen de aansluiting Voorburg en het Prins Clausplein met 3% af en in de andere richting met 7%. Via de Rotterdamsebaan komt er vanaf knooppunt Ypenburg nog een extra aanrijroute bij door de keermogelijkheid op de Binckhorstlaan Noord ter hoogte van de Poolsterstraat, aldus de raad.

17.2. Gelet op het in stand blijven van de bestaande aanrijroutes, het toevoegen van een extra aanrijroute via de Rotterdamsebaan en de te verwachten afname van de verkeersintensiteit op de Binckhorstlaan Zuid geeft hetgeen Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft mogen stellen dat het plan niet leidt tot een slechtere bereikbaarheid van de Binckhorstlaan Zuid.

18. LMMC betoogt dat niet is onderzocht of het beperken van de ontsluitingsroutes van de Fokker Terminal van twee naar één de evenementenfunctie onevenredig beperkt. Ook blijkt onvoldoende dat rekening is gehouden met het piekverkeer dat de evenementen veroorzaken. Daarnaast betoogt LMMC dat niet gegarandeerd is dat voldoende parkeerplaatsen resteren voor de Fokker Terminal.

18.1. De raad stelt dat wel is onderzocht wat de gevolgen van het plan zijn voor de ontsluiting van de Fokker Terminal. De raad verwijst naar de Nota van beantwoording op p. 96, waarin op de ontsluiting is ingegaan en naar het bijbehorend kaartmateriaal in bijlage III, kaart 41, bij de Nota van beantwoording. De raad stelt dat er geen beperking van het aantal ontsluitingsroutes is. Zowel in de huidige situatie als in de situatie na het plan is er sprake van één ontsluitingsroute via de Binckhorstlaan. Het enige verschil zal zijn dat de ventweg voor de Fokker Terminal één aansluiting krijgt vanaf de Fokker Terminal in plaats van twee zoals nu het geval is. De raad stelt dat de verkeersintensiteit op de Binckhorstlaan ter hoogte van de Fokker Terminal afneemt doordat het doorgaand verkeer via de Rotterdamsebaan rijdt. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid. De wegcapaciteit van de Binckhorstlaan zal zijn berekend op afwikkeling van het verkeer gedurende de spits. Dit zal volgens de raad voldoende zijn om ook het piekverkeer voor evenementen, dat slechts deels samenvalt met de spits, op te vangen.

18.2. Gelet op het in stand blijven van de bestaande aanrijroute en de verwachte afname van de verkeersintensiteit op de Binckhorstlaan Zuid geeft hetgeen LMMC heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft mogen stellen dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare beperking van de bereikbaarheid van de Fokker Terminal.

Wat betreft de parkeerplaatsen is niet in geschil dat in de omgevingsvergunning voor de Fokker Terminal is opgenomen dat het stallen van 386 auto's voldoet aan de gestelde parkeernorm. Bepaald is dat parkeren dient te geschieden op eigen terrein, waar 122 parkeerplaatsen aanwezig zijn, alsmede op het naastgelegen parkeerterrein van Binckhorstlaan 215. Onbetwist is dat het bestemmingsplan de parkeersituatie zoals deze bij omgevingsvergunning is vergund, onveranderd laat. Gelet daarop heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare beperking van de parkeermogelijkheden bij de Fokker Terminal.

19. [appellante sub 8] betoogt dat de ventweg van 2,90 m breed langs de tunnelbak te smal is en niet voldoet aan de eigen voorschriften van de gemeente Den Haag. Zij betoogt dat een dubbelbaanse ventweg noodzakelijk is voor het verwerken van het bestemmingsverkeer.

19.1. De raad stelt dat de verkeersintensiteiten naar de Binckhorstlaan-Zuid aanzienlijk zullen afnemen. De verwachte verkeersintensiteit zal in de avondspits 600 motorvoertuigen per uur in beide richtingen bedragen. De capaciteit van een 50 km/uur weg met 1 rijbaan bedraagt 750 motorvoertuigen per uur. De voorziene ventweg kan de verkeersintensiteit dan ook op een goede manier verwerken, aldus de raad. De raad stelt dat volgens het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag voor een wegprofiel van 2 maal 1 rijbaan een minimumbreedte van 4,50 m geldt. Aan deze breedte wordt voldaan. De enkele rijstrook waar [appellante sub 8] op doelt behoeft dus geen 4,50 m breed te zijn, aldus de raad.

19.2. Gelet op de verwachte verkeersintensiteit en de capaciteit van de ventweg ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de ventweg niet voldoet om het verkeer naar de Binckhorstlaan Zuid te verwerken. Ook is niet aannemelijk gemaakt dat een breedte van 2,90 m voor de ventweg niet zou voldoen.

20. Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding betogen dat het plan ertoe leidt dat het aantal passanten van de Binck Twins afneemt. Zij stellen dat dit van invloed zal zijn op het aantal verhuringen door de vestiging van Europcar die in de Binck Twins is gevestigd. Ook voor de andere bedrijven zal de beperkte zichtbaarheid leiden tot afname van het aantal klanten, aldus Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding.

20.1. De raad erkent dat het aantal passanten op de Binckhorstlaan Zuid zal afnemen. Hij stelt dat de bedrijfsvoering van autoverhuurbedrijven, beddenspecialzaken, reclamebelettering en kantoren niet afhankelijk is van toevallige passanten en impulsaankopen, maar de bezoeken naar deze zaken gepland worden, zodat het belang van een goede zichtbaarheid voor het aantal klanten minder groot wordt geacht. Tegenover de afname van verkeer staat volgens de raad het verbeterde aanzicht van de Binckhorstlaan en de betere bereikbaarheid. De raad verwijst voorts naar de mogelijkheid om een verzoek tot nadeelcompensatie te doen door een beroep op de gemeenschappelijke verordening nadeelcompensatie en planschade Rotterdamsebaan.

20.2. In hetgeen Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding aanvoeren ziet de Afdeling, mede gelet op de aard van de bedrijven op de Binckhorst, op het belang van het verbeteren van de doorstroming op de Binckhorstlaan en op de mogelijkheid om nadeelcompensatie te vragen, geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het belang bij het behouden van passanten niet zwaarder dient te wegen dan het belang dat met het plan wordt gediend.

21. [appellante sub 16] is eigenaar en verhuurder van een benzinestation aan de [locatie]. [appellante sub 16] betoogt dat de Maanweg zal worden geïsoleerd door de nieuwe ontsluiting via de Rotterdamsebaan en het verkeer met 75% zal afnemen, hetgeen ten koste zal gaan van de exploitatie van de benzinepomp. De slechtere bereikbaarheid van de Binckhorst heeft naast de afname van het verkeer tevens gevolgen voor de bedrijfsvoering van de benzinepomp, aldus [appellante sub 16].

21.1. De raad erkent dat het aantal passanten op de Maanweg zal afnemen, nu het oplossen van de congestie op de Maanweg één van de doelstellingen van het plan is. De raad wijst er op dat er wel extra verkeer vanaf de nieuwe Verlengde Melkwegstraat komt. Door de afname van het verkeer wordt het ook makkelijker om linksaf te slaan naar de benzinepomp. De raad verwijst voorts naar de mogelijkheid om een verzoek tot nadeelcompensatie te doen met een beroep op de gemeenschappelijke verordening nadeelcompensatie en planschade Rotterdamsebaan. De raad verwacht niet dat door de afname van het aantal passanten geen levensvatbaar bedrijf meer resteert.

21.2. De raad heeft in haar belangenweging de afname van het verkeer langs het tankstation meegewogen, maar heeft de aantasting van het bedrijfsbelang door de afname van het aantal passanten niet zodanig zwaar geacht dat hieraan een doorslaggevend gewicht moest worden toegekend. Het tankstation aan de Maanweg wordt als gevolg van het plan niet onbereikbaar. Gelet op het extra verkeer dat vanaf de Verlengde Melkwegstraat kan komen en op de mogelijkheid om nadeelcompensatie te vragen, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het belang van [appellante sub 16] door de afname van het aantal passanten niet zodanig wordt aangetast dat dit zwaarder dient te wegen dan het belang dat met het plan wordt gediend.

Parkeren

22. Albema is eigenaar van de percelen Mercuriusweg 9, 11 en 13. Deze percelen worden verhuurd aan een advocatenkantoor en een dealerbedrijf. Albema richt zich tegen de verkeersbestemming die aan een deel van haar percelen is toegekend en de beoogde inrichting voor openbare verkeersdoeleinden. Dit deel, kadastraal bekend als gemeente 's-Gravenhage, sectie AP, nr. 1704, (hierna: perceel 1704) wordt thans gebruikt om op eigen terrein parkeergelegenheid te bieden. Als gevolg van het plan verdwijnen de parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe parkeerplaatsen binnen het plan liggen niet voor het terrein van Albema en betreffen openbare parkeerplaatsen. Deze voldoen niet als compensatie voor het verdwijnen van de eigen parkeergelegenheid, aldus Albema.

22.1. De raad stelt dat perceel 1704 nodig is voor de herinrichting van de Mercuriusweg en de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan. Hiervoor is een ruimer wegprofiel nodig. De kruising is van groot belang voor de afwikkeling van het verkeer binnen de centrumring, van de centrumring naar de Rotterdamsebaan en vice versa en van en naar de Binckhorst. Perceel 1704 zal minnelijk worden verworven en indien nodig onteigend. Op perceel 1704 zijn 39 parkeerplaatsen aanwezig. De raad stelt dat ter compensatie is aangeboden dat langs de nieuw aan te leggen ventweg 40 nieuwe parkeerplekken komen die aan Albema worden toegewezen. Deze beginnen voor zijn pand en lopen door tot een afstand van maximaal 40 m vanaf dat pand. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat in het kader van de verwerving van perceel 1704 inmiddels is aangeboden dat ter compensatie van de parkeerplaatsen die verdwijnen op kosten van de gemeente een parkeerdek wordt aangelegd direct naast het pand van Albema. De 45 parkeerplaatsen op dit parkeerdek zijn speciaal voor de in het pand van Albema gevestigde bedrijven bestemd. Daarnaast worden er ook nog openbare parkeerplaatsen aangelegd. Albema heeft ter zitting aangegeven dat zij vanwege de zichtbaarheid en de afstand liever parkeerplaatsen direct voor het pand heeft.

22.2. Gelet op de geboden compensatie ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de belangen van Albema niet zodanig worden geschaad dat daaraan een groter gewicht had moeten worden toegekend dan aan het belang bij een goede afwikkeling van het verkeer.

Gevolgen parkeren en bereikbaarheid als gevolg van weginrichting

23. Albema B.V., Boele en Van Eesteren en Vestam, [appellant sub 5] en anderen, Maxy Netherlands B.V. en andere, Spuigroep B.V. en andere, [appellante sub 8], [appellant sub 9], Commerzbank, KPN, Letterop, [appellant sub 20], Renpart en [appellante sub 22] en andere betogen dat hun exploitatiemogelijkheden worden beperkt omdat parkeergelegenheid verdwijnt en de bereikbaarheid verslechtert door de herinrichting van het wegennet in de Binckhorst met een beperkte aantal aansluitingen op de Binckhorstlaan en de Spoorboogweg en de Regulusweg en het verdwijnen van opritten naar de bedrijfspercelen.

Spuigroep en andere stellen dat het verbod uit de Algemene Plaatselijke Verordening (hierna: APV) van de gemeente Den Haag om niet meer dan 3 huurauto's in het openbaar gebied te stallen en het voorschrift dat personeelsleden op eigen terrein dienen te parkeren nooit gehandhaafd is. Als de raad nu wel handhavend gaat optreden, zal dat gevolgen hebben voor de autoverhuurbedrijven. Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20] en Renpart Vastgoed Holding betogen dat het niet langer mogelijk is om het complex de Binck Twins met een vrachtwagen met trailer te bereiken door de smalle ventweg en de ontoereikende ruimte voor de benodigde draaicirkel.

23.1. De raad heeft ter zitting toegelicht dat voor grote vrachtwagens bij de Binck Twins inderdaad problemen met de draaicirkel kunnen ontstaan, maar dat dit nu ook al het geval is. Daarnaast stelt de raad dat binnen het definitief ontwerp zal worden gekeken of de inrit geschikt gemaakt kan worden voor grotere vrachtwagens en dat hiervoor binnen de verkeersbestemming voldoende ruimte is. KPN en Commerzbank en de raad hebben ter zitting toegelicht dat inmiddels overeenstemming is bereikt over de uitvoering van de in- en uitrit van de parkeergarage onder de gebouwen T7 en T9 via 2 banen die op de Saturnusstraat aansluiten. Alleen de ondertekening van de overeenkomst heeft nog niet plaats gevonden.

23.2. Ingevolge artikel 12 van de planregels zijn de voor "Verkeer - Hoofdverkeersweg" aangewezen gronden onder andere bestemd voor autosnelwegen, wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad, openbaar vervoerstroken en bijbehorende voorzieningen en parkeerplaatsen een en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

Ingevolge artikel 13 van de planregels zijn de voor "Verkeer - Straat" aangewezen gronden onder andere bestemd voor wegen, parkeerplaatsen en voorzieningen voor openbaar vervoer, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

23.3. De planregels en de verbeelding voorzien niet in de afsluiting of gedeeltelijke afsluiting van de wegen die aansluiten op de Regulusweg en Spoorboogweg en evenmin in de afsluiting van wegen die aansluiten op de Binckhorstlaan. Ook staat het plan niet in de weg aan af- toeritten van percelen gelegen aan deze wegen en het realiseren van parkeerplaatsen of laad- en losplaatsen langs deze wegen nu in de bestemmingsomschrijving in de artikelen 12 en 13 parkeerplaatsen staan vermeld. Weliswaar zijn in de plantoelichting de door de raad beoogde weginrichting en verkeersmaatregelen in de Binckhorst beschreven, maar aan de plantoelichting komt geen bindende betekenis toe. Voor de verkeerskundige inrichting en de afsluiting van wegen in Binckhorst binnen de planologische grenzen van het plan is nadere besluitvorming van het gemeentebestuur vereist.

De betogen met betrekking tot de gevolgen voor de bereikbaarheid door het afsluiten van wegen, in-, en uitritten en het verdwijnen van openbare parkeerplaatsen en laad- en losmogelijkheden als gevolg van de beoogde inrichting van de wegen binnen het plangebied hebben derhalve geen betrekking op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Hetzelfde geldt voor de betogen dat de beoogde inrichting in strijd is met afspraken of overeenkomsten met de gemeente en in strijd met het gelijkheidsbeginsel, wat er ook zij van deze betogen. Het plan staat niet in de weg aan in- en uitritten op de voorziene wegen of parkeerplaatsen langs deze wegen. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Deze beroepsgronden moeten derhalve buiten beschouwing blijven. De voorschriften uit de APV ten aanzien van het parkeren van huurauto's op openbare parkeerplaatsen en de handhaving van deze voorschriften vloeien niet voort uit het plan, maar betreffen de handhaving van de APV. De beroepsgronden gericht tegen de APV-voorschriften en de handhaving daarvan moeten derhalve eveneens buiten beschouwing blijven.

23.4. Voor zover Boele en Van Eesteren en Vestam en [appellant sub 5] en anderen betogen dat de bestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg" ter hoogte van hun perceel wel een aansluiting mogelijk maakt en daarom ten onrechte in de plantoelichting staat dat de raad niet voornemens is een ontsluiting naar hun percelen te maken, overweegt de Afdeling dat aan de plantoelichting geen bindende betekenis toekomt en het betoog reeds daarom faalt.

Hinder tijdens aanlegwerkzaamheden

24. Albema, BEO Vastgoed, Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20], Renpart, LMMC en [appellante sub 22] en anderen vrezen voor beperkingen van de bereikbaarheid en parkeerproblemen tijdens de aanleg van de in het plan voorziene wegen en de tunnel. Daarnaast vrezen zij voor geluidsoverlast en trillingen tijdens de aanleg.

[appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat onduidelijkheid bestaat over de uitvoering van de werkzaamheden voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en de tijdelijke parkeerplaats voor Drievliet in de Vlietzone en de effecten daarvan op de omgeving en de flora- en fauna.

24.1. De raad stelt dat voor de bereikbaarheid van de Binckhorst tijdens de werkzaamheden een bereikbaarheidsplan is opgesteld, dat bij de nota van beantwoording als bijlage IV is opgenomen. Door dit bereikbaarheidsplan blijven de percelen op de Binckhorst gedurende de verschillende fases van de werkzaamheden bereikbaar. Tijdens de uitvoering zal voortdurend overleg worden gevoerd met individuele ondernemers en de begeleidingscommissie Binckhorst en zal het bereikbaarheidsplan indien nodig worden bijgesteld.

24.2. De betogen met betrekking tot de bereikbaarheid tijdens de aanlegwerkzaamheden en de gevolgen van deze werkzaamheden voor de flora en fauna hebben geen betrekking op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Deze beroepsgronden moeten derhalve buiten beschouwing blijven.

Strijd met beleid

25. BEO Vastgoed betoogt dat wat betreft de duurzaamheid in het MER geen vergelijking is gemaakt met de referentiesituatie waardoor de effecten van het plan ten aanzien van de duurzaamheid niet inzichtelijk zijn. Ook blijkt uit de plantoelichting dat niet wordt voldaan aan het gemeentelijk klimaatbeleid, maar is niet verantwoord waarom dit aanvaardbaar is, aldus BEO Vastgoed.

25.1. De raad stelt dat in het MER inderdaad geen vergelijking is gemaakt met de referentiesituatie wat betreft de duurzaamheid. In de referentiesituatie is er geen nieuwe weg en geen tunnel. Het maken van een dergelijke vergelijking zou nodeloos ingewikkeld zijn omdat een weg negatief is, maar een tunnel weer positief. De raad heeft gekozen voor een toetsing van de alternatieven aan de doelstellingen en de verschillende criteria die deel uitmaken van het gemeentelijk klimaatbeleid waarvan het streven naar duurzaamheid onderdeel is. De raad stelt dat in het klimaatplan ambities staan en dat deze geen harde randvoorwaarden geeft. In het MER 2013 is het klimaatplan toegelicht. Als alleen naar het project Rotterdamsebaan wordt gekeken worden de ambities niet gehaald. Voor de realisering van de ambities moet echter naar een breder verband worden gekeken. De toevoeging van de weg is niet bedoeld om meer verkeer te genereren, maar om de verdeling van het verkeer over het wegennet te verbeteren en het aantal te rijden kilometers te verminderen. Daarmee zal ook de congestie op het lokale en hoofdwegennet afnemen. Deze ontwikkelingen kunnen in een beoordeling van het project Rotterdamsebaan niet als losstaande ontwikkeling worden meegenomen. Bij de aanbesteding zal ook aandacht worden besteed aan duurzame en CO₂ neutrale oplossingen. De raad en het college hebben daarom ingestemd met het niet geheel halen van de klimaatdoelstellingen, aldus de raad. Binnen het kader van de Haagse Nota Mobiliteit worden positieve effecten bereikt door verbetering van het openbaar vervoer.

25.2. In het Klimaatplan Den Haag uit 2011 en het coalitieakkoord heeft de gemeente de ambitie gesteld in 2040 een klimaatneutrale stad te zijn. In paragraaf 4.3 van de plantoelichting staat dat deels aan het klimaatbeleid wordt voldaan.

25.3. Gelet op het feit dat het klimaatbeleid geen harde randvoorwaarden stelt en doelstellingen heeft die voor de hele stad Den Haag gelden, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan zelfstandig weliswaar slechts deels aan de doelstellingen voldoet, maar dat dit niet in de weg hoeft te staan aan het behalen van de doelstellingen van het klimaatbeleid en de duurzaamheidsdoelstellingen in een breder kader. In hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de keuze van de raad om de vergelijking van de alternatieven te toetsen aan het klimaatbeleid tot een onzorgvuldige afweging van de alternatieven leidt.

Watercompensatie

26. BEO Vastgoed heeft haar betoog dat niet is voorzien in de benodigde compensatie voor waterberging ter zitting ingetrokken. Houdt Vlietrand Groen betoogt dat voor het verlies aan oppervlaktewater compensatievoorstellen in het plan dienen te worden opgenomen.

26.1. De raad stelt dat voldoende ruimte is voor watercompensatie en verwijst daartoe naar het Achtergrondrapport Water. In paragraaf 4.9.5 van dit rapport is omschreven op welke wijze de watercompensatie wordt vormgegeven. De definitieve uitwerking zal bij de uitvoering van het plan plaats hebben. De raad stelt dat hierover afspraken zijn gemaakt met het Hoogheemraadschap. De bestemmingen in het plan maken de compensatie mogelijk, aldus de raad. Voor de aanleg van de tunnel is in artikel 12, lid 12.2, aanhef en onder g, van de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen wat betreft de geohydrologische gevolgen. In dit artikel staat dat met de werkzaamheden ten behoeve van de tunnel kan worden aangevangen indien dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen heeft voor de omliggende gronden. Hiertoe dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij Hoogheemraadschap Delfland.

26.2. Houdt Vlietrand Groen heeft het Achtergrondrapport Water niet bestreden en ook niet anderszins aannemelijk gemaakt dat het niet mogelijk is te voorzien in voldoende watercompensatie. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich op grond van het Achtergrondrapport Water niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat kan worden voorzien in voldoende watercompensatie. Het betoog van Houdt Vliet rand Groen faalt.

Vormgeving Rotterdamsebaan en alternatieven Vlietzone

27. Houdt Vlietrand Groen richt zich tegen de wijze waarop het plan voorziet in de aanleg van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone. Zij betoogt dat de aansluiting op het knooppunt Ypenburg en de Laan van Hoornwijck onvoldoende in het plan is uitgewerkt. Daarnaast ontbreekt volgens haar in de plantoelichting een weergave van de voor- en nadelen uit het MER. Zij betoogt dat de resultaten uit het MER nopen tot een heroverweging van het traject van de Rotterdamsebaan en aanpassing van de verbeelding waarbij een andere ruimtelijke inpassing in de Vlietzone niet moet worden uitgesloten en het groen conserverend moet worden bestemd. Houdt Vlietrand Groen betoogt dat gelet op mogelijke collegewisselingen en veranderende financiële omstandigheden nog allerm minst zeker is of de voorziene uitvoering wel gerealiseerd wordt en verzoekt de planregels zo aan te passen dat een volledige ondergrondse inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone mogelijk is.

[appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat onvoldoende is onderzocht of het mogelijk is om de tunnel te verlengen tot het knooppunt Ypenburg zodat deze niet bovengronds door de Vlietzone loopt. Hierdoor worden het landschap en de natuur in de Vlietzone niet aangetast. Een goede motivering waarom niet voor deze variant gekozen is ontbreekt volgens hen. Zij betogen dat deze variant volgens de rapporten technisch mogelijk is. De langere variant zit qua kosten in dezelfde orde van grootte als de thans gekozen variant. Dat bij een langere tunnel geen aansluiting op de Laan van Hoornwijck mogelijk is, zou niet doorslaggevend moeten zijn nu voor de bewoners van Ypenburg een alternatieve route beschikbaar is om op de Rotterdamsebaan te komen, aldus [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12]. Door wijzigingen in de planvorming van de Binckhorst en de Rotterdamsebaan zijn de kosten verdubbeld en is de effectiviteit gehalveerd, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17]. Het besluit berust volgens hen dan ook op een verkeerde afweging.

[appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat door het Stadsgewest Haaglanden een alternatief is ontwikkeld voor de Rotterdamsebaan in het kader van een studie voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT-studie). De uitkomst van de MIRT-studie is het ontwikkelen van de Beatrixlaan in combinatie met het oplossen van verscheidene knelpunten als effectieve oplossing van de verkeersproblematiek voor de regio. Zij stellen dat de Rotterdamsebaan met deze oplossing niet langer nodig is.

27.1. De raad dient bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

27.2. De raad stelt dat in de voorfase van het bestemmingsplan verschillende alternatieven zijn afgewogen. In de periode 2005 - 2008 is gestart met een m.e.r.-procedure voor de Rotterdamsebaan. Die heeft geresulteerd in een milieueffectrapport in 2007 (hierna: MER 2007). In het MER 2007 zijn diverse locaties voor de Rotterdamsebaan onderzocht. In 2008 is hier een Voorkeursalternatief uit gekozen: de Noordelijke Boortunnel. Vervolgens is aan het Voorlopig Ontwerp gewerkt en is gedetailleerd gekeken naar de aansluiting op het knooppunt Ypenburg, de centrumring en naar de inpassing in de Vlietzone en lengte van de tunnel. Ten aanzien van de lange tunnelvariant is in 2010 door Royal Haskoning onderzoek uitgevoerd naar twee voorgestelde alternatieven. De conclusie van dat onderzoek was dat de tunnelvarianten technisch mogelijk waren. Deze varianten en andere varianten zijn in 2012 in het Trechteringsdocument onderzocht. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan is vervolgens de Voorkeursvariant +300 meter met een T-aansluiting op de centrumring vastgelegd.

Eén van de criteria in het Trechteringsdocument is dat moet worden voldaan aan de voorwaarden die de minister van Infrastructuur en Milieu heeft gesteld voor de aansluiting op het rijkswegennet. De voorwaarden zijn dat het knooppunt Ypenburg niet mag veranderen en dat rekening moet worden gehouden met de parallelstructuur van de A4. Aan deze criteria kunnen de twee lange tunnelvarianten niet voldoen. Ook op doelbereik scoorden de lange tunnelvarianten minder dan de andere varianten. Naar aanleiding van de zienswijzen op de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument is nogmaals onderzocht of een andere langere variant tot in het knooppunt Ypenburg mogelijk is. Uit dit onderzoek blijkt dat, vanwege de onmogelijkheid in deze variant om de Laan van Hoornwijck aan te sluiten op de Rotterdamse baan, 15-20% minder verkeer gebruik zal maken van de Rotterdamsebaan dan in de voorkeursvariant en dit verkeer dan van het onderliggende wegennet gebruik zal maken. Dit leidt tot een slechte score wat het doelbereik betreft. Ook gaat dit 50 miljoen euro meer kosten. In de nota van beantwoording is in 2013 geconcludeerd dat deze variant vanwege de slechte score met betrekking tot het doelbereik en de hogere kosten niet kansrijk is. De voorwaarden van de minister hebben er toe geleid dat geen conflictvrije aansluiting op het rijkswegennet mogelijk is. Hierdoor zullen in de voorkeursvariant 35.000 voertuigen per etmaal worden verwerkt in plaats van de 70.000 voertuigen waarvan in het MER 2007 werd uitgegaan. Uit het Trechteringsdocument en het MER 2013 blijkt de voorkeursvariant nog steeds positief te scoren op doelbereik. De raming van de kosten voor de voorkeursvariant zijn 565 miljoen euro. De raming voor de kosten in het MER 2007 waren 485 miljoen euro, aldus de raad. Bij de raming in 2007 was geen rekening gehouden met de vastgoedkosten voor sloop en verwerving, ook zijn de kosten hoger door de verlenging van de tunnel met 300 m. De raad stelt dat van een verdubbeling van de kosten dus geen sprake is en dat gelet op de positieve score van het doelbereik de voorkeursvariant effectief is.

De raad stelt dat in de MIRT-studie de realisering van de Rotterdamsebaan als autonome ontwikkeling is meegenomen. De MIRT-studie kijkt daarnaast naar een verbetering van de bereikbaarheid van de gehele regio terwijl de Rotterdamsebaan alleen de Binckhorst en de centrale zone bedient. De aanpassing van de Prinses Beatrixlaan is daarnaast in het MER 2007 bekeken. In het MER 2007 is geoordeeld dat dit alternatief onvoldoende bijdraagt aan de verbetering van de centrale zone. Dit komt met name omdat de Prinses Beatrixlaan een ander gedeelte van Den Haag bedient, namelijk Rijswijk en Den-Haag west.

27.3. In het MER 2007, de notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan, het Trechteringsdocument en het MER 2013 zijn de voor- en nadelen van alternatieven onderzocht en is aan de hand van objectieve criteria een voorkeursalternatief vastgesteld. Daarbij zijn de door [appellant sub 15], [appellant sub 17], [appellant sub 12] en Houdt Vlietrand Groen voorgestelde alternatieven meegenomen. In hetgeen [appellant sub 15] en [appellant sub 17] en Houdt Vlietrand Groen betogen ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de afweging van alternatieven onzorgvuldig is uitgevoerd of op onjuiste gegevens is gebaseerd. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat de ontsluiting op de Laan van Hoornwijck nodig is om één van de doelen, het ontlasten van de Haagweg te bereiken. Bij een langere tunnel kan geen aansluiting op de Laan van Hoornwijck worden gemaakt. De aansluiting op de rijkswegen is vanwege de voorwaarden van de minister niet mogelijk en zou daarnaast leiden tot het niet voldoen aan het vereiste dat een verandering van het aantal rijstroken op voldoende afstand tot het tunnelportaal ligt. Hiertoe hanteert de raad de afstand die een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid in 10 seconden aflegt. Als de tunnel te ver doorloopt, kan hier niet aan worden voldaan, aldus de raad.

27.4. De Afdeling kan slechts concluderen dat de door raad te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen dat de raad niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen. In aanmerking genomen de weerlegging door de raad van de aangedragen alternatieven en het door de raad verrichte alternatievenonderzoek, ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 15], [appellant sub 17], [appellant sub 12] en Houdt Vlietrand Groen daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat de keuze van de raad leidt tot een zodanig onevenwichtige afweging van de betrokken belangen ten aanzien van het tracé en de vormgeving, dat de raad niet in redelijkheid zijn besluit daarop heeft kunnen baseren.

Verkeersveiligheid

28. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de verkeersveiligheid bij het uitrijden van de tunnel en bij het viaduct onder de Laan van Hoornwijck niet is gegarandeerd. Bij het uitrijden van de tunnel en omhoog rijden na de onderdoorgang van het viaduct worden automobilisten verblind door de zon, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17].

28.1. De raad stelt dat het ontwerp van de Rotterdamsebaan voldoet aan de geldende ontwerprichtlijnen voor hellingen, bochten en zichtlijnen. Door 3D-simulaties wordt gecontroleerd of bezonning en verblinding optreden en worden daarvoor maatregelen getroffen. Deze nadere uitwerking vindt plaats in het Definitief Ontwerp.

28.2. In het plan is niet vastgelegd op welke wijze de tunnelmond en de helling van de weg wordt vormgegeven. De raad heeft aangegeven in het ontwerpproces rekening te houden met de kans op verblinding door de zon. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben niet aannemelijk gemaakt dat geen inrichting van de tunnelmond mogelijk is die verkeersveilig is.

29. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat de vormgeving van de aansluiting van de Laan van Hoornwijck voor links afslaand verkeer naar de oprit naar de Rotterdamsebaan in de richting van de Binckhorst verkeersonveilig is. Links afslaand verkeer moet eerst 30 m voorbij de oprit naar de Rotterdamsebaan rijden en daar bij de afslag naar de Laan van 's-Gravenmade een U-bocht maken om 30 m terug te rijden om rechtsaf de oprit naar de Rotterdamsebaan te nemen. Doordat er te weinig ruimte is en de Laan van 's-Gravenmade ook attractiepark Drievliet en het bedrijvenpark aldaar ontsluit, leidt dit volgens hen tot files en opstoppen.

29.1. De raad stelt dat de robuustheid van de Rotterdamsebaan middels dynamische simulaties is onderzocht. Uit deze simulatie is gebleken dat alle kruisingen het verkeer in voldoende mate en op een verkeersveilige manier kunnen verwerken. De raad verwijst daartoe naar het Achtergrondrapport Verkeer bij het MER, bijlage I. De raad stelt voorts dat het inmiddels in het Voorlopig Ontwerp voor de weg mogelijk is om direct linksaf te slaan naar de oprit voor de Rotterdamsebaan waardoor het door [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] geschetste probleem is opgelost.

29.2. De inrichting van de weg ligt niet vast in de verbeelding of de planregels. Aan de plantoelichting komt geen bindende werking toe en dus ook niet aan de vormgeving van de weg die in paragraaf 5.3.2 van de plantoelichting is omschreven. De raad heeft zich gelet op de toelichting op de weginrichting, het Achtergrondrapport Verkeer en de vormgeving in het Voorlopig Ontwerp in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een inrichting van de aansluiting voor links afslaand verkeer van de Laan van Hoornwijck naar de Rotterdamsebaan mogelijk is die verkeersveilig is en niet tot onaanvaardbare opstopping leidt. De betogen van [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] falen.

30. Voor zover [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat als gevolg van het plan verkeer op de Laan van Hoornwijck uit de richting van de Laan van Delfvliet niet meer linksaf kan slaan naar de Laan van Zuid Hoorn om richting Park Hoornwijck te rijden overweegt de Afdeling dat de aansluiting van de Laan van Zuid Hoorn op de Laan van Hoornwijck buiten het plangebied ligt en het plan derhalve niet voorziet in de afsluiting en deze in deze procedure niet aan bod kan komen.

Landschap

31. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat de Rotterdamsebaan leidt tot aantasting van het zogenaamde slagenlandschap dat bestaat uit kleine weilanden met akkertjes en afscheiding door greppels voor afwatering. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat door de gemeente Rijswijk toegezegd is dat het gebied achter hun woningen groen zou blijven en dat het gebied zou worden omgevormd tot een park en stiltegebied. De toezegging blijkt volgens hen uit een tekening van 21 februari 2000 van Openbare Werken Rijswijk en getekend door B. van der Bos. Zij betogen dat de raad gehouden is deze toezegging na te komen.

31.1. De raad stelt dat aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing. Dit heeft onder andere geleid tot een 300 m langere tunnel waardoor de Rotterdamse baan in de Vlietzone slechts over een lengte van 300 m op maaiveldniveau is gelegen. De raad stelt dat het slagenlandschap al grotendeels is aangetast door het bedrijventerrein Laan van 's-Gravenmade, de golfbaan, infrastructuur en attractiepark Drievliet. Het effect op het landschap is licht negatief beoordeeld in het MER, maar niet heel negatief omdat het slotenpatroon en de kleine smalle weilanden voor het grootste deel niet worden aangetast. De watercompensatie vindt plaats op een wijze die past in het landschap, aldus de raad.

De raad stelt dat de Vlietzone niet als stiltegebied is aangegeven in de provinciale structuurvisie. Het vorige bestemmingsplan "Hoornewijk" maakt het door [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] gewenste park niet mogelijk. De tekening dateert van september 1999 en betreft slechts een mogelijke invulling van het gebied waar geen gevolg aan gegeven is, aldus de raad.

31.2. In hetgeen [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de aantasting van het landschap zodanig is dat de raad aan het voorkomen van deze aantasting een doorslaggevend belang had moeten geven.

Over het betoog van [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] dat het vertrouwensbeginsel is geschonden, wordt overwogen dat zij niet aannemelijk hebben gemaakt dat door of namens de raad verwachtingen zijn gewekt dat in een stiltegebied zou worden voorzien. In het algemeen kunnen geen rechten worden ontleend aan toezeggingen die zijn gedaan door niet ter zake beslissingsbevoegden. Uit de stukken blijkt geen ondubbelzinnige toezegging door een daartoe bevoegd orgaan. De raad heeft het plan op dit punt derhalve niet in strijd met het vertrouwensbeginsel vastgesteld. Voor zover uit de tekening blijkt dat in 2000 bij de raad van de gemeente Rijswijk de intentie bestond om het gebied tot een parkachtige omgeving om te vormen, overweegt de Afdeling dat de raad op grond van voortschrijdend inzicht haar visie op een wenselijke inrichting van het gebied kan wijzigen.

32. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] richten zich tegen de bestemming "Verkeer-Verblijfstraat" van het Molenslootpad. Zij betogen dat het Molenslootpad een andere bestemming dient te krijgen, die enkel half verharde en onverharde wegen van maximaal 2,5 m breed toestaat en strekt tot behoud, versterking en/of herstel van de natuur- en landschappelijke waarden van bermbeplanting en het behoud, versterking en/of herstel van andere aanwezige natuur- en landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden en tot instandhouding van recreatieve wandel en fietsroutes.

[appellant sub 12] betoogt dat het Molenslootpad, de houtwal daarlangs en de Molensloot de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie" moet krijgen om de ecologische verbindingszone te beschermen. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de nieuwe watergang naast het Molenslootpad ten koste gaat van de houtwal ten noorden van het Molenslootpad. Zij betogen dat het niveau van het boezemwater boven het niveau van de weilanden en het groen van de ecologische zone bij het Molenslootpad ligt. Hierdoor komt een deel van het groen van de ecologische zone onder water te staan. Om aantasting van de ecologische zone te voorkomen dient aan beide zijden van de voorziene watergang een dijklichaam te worden voorzien en als zodanig op de verbeelding en in de planregels te worden vastgelegd, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17].

32.1. De raad stelt dat naast de Molensloot een nieuwe watergang is voorzien. Tussen deze nieuwe watergang en de Molensloot blijven de bestaande groenstructuur met houtwal en het verharde Molenslootpad gehandhaafd. De zone tussen de beide watergangen heeft de bestemming "Waarde-Ecologie". De bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" is in overeenstemming met de bestaande situatie met een verhard pad ter plaatse. De raad merkt op dat het gebied rond het Molenslootpad geen onderdeel uitmaakt van de

Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS), maar dat de houtwal en groenstructuur wel belangrijk zijn voor de vliegroutes van vleermuizen. Ter plaatse van de houtwal en de daarnaast liggende gronden is dan ook de bestemming "Waarde-Ecologie" opgenomen.

32.2. De gronden van het Molenslootpad, de omliggende groenstructuur en de voorziene nieuwe watergang hebben de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie" die strekt tot bescherming van de ecologische waarden. Deze gronden maken geen onderdeel uit van de EHS. De Vlietzone is in het beleidsplan "Groen kleurt de stad" wel aangewezen als onderdeel van de stedelijke groenstructuur als groenblauwe verbinding tussen de stad en het Groene Hart. Dit betekent dat de Vlietzone een rol speelt in de verbinding tussen verschillende groene kerngebieden. In dit beleidsplan is deze verbinding globaal over de Vlietzone aangegeven en niet specifiek op de Molensloot of het Molenslootpad.

De Afdeling ziet gelet op het voorgaande in hetgeen [appellant sub 12] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de ecologische waarden en de ecologisch verbindende functie van het gebied rond het Molenslootpad voldoende worden gewaarborgd in het plan.

Gelet op het feit dat het Molenslootpad thans een verhard pad is en de ecologische waarden reeds door de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie" worden beschermd, heeft de raad in redelijkheid kunnen besluiten in de verbeelding overeenkomstig de feitelijke situatie de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" ter plaatse van het Molenslootpad op te nemen en niet de door [appellant sub 15] en [appellant sub 17] gewenste bestemming.

Uit de plankaart en de toelichting in het verweerschrift blijkt dat de nieuwe watergang buiten de bestaande groenstructuur met houtwal is voorzien. Het betoog van [appellant sub 15] en [appellant sub 17] dat de watergang ten koste van de houtwal en de groenstructuur gaat, mist in zoverre feitelijke grondslag. Op de gronden waar de nieuwe watergang is voorzien rust de bestemming "Water" en de gebiedsaanduiding "Waterstaat-Beschermingszone". De bestemming "Water" maakt onder andere een waterkering mogelijk. Ter plaatse van de aanduiding "Waterstaat-Beschermingszone" zijn de gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de waterstaatkundige werken, een en ander met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen. Het plan voorziet aldus ter plaatse van de gronden van de voorziene nieuwe watergang in de noodzakelijke waterstaatswerken ter voorkoming van overstroming van omliggende gronden. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben niet aannemelijk gemaakt dat het niet mogelijk is om de voorziene watergang zodanig aan te leggen dat deze niet tot overstroming van het gebied leidt.

De betogen van [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] falen in zoverre.

33. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen voorts dat in de verbeelding rondom knooppunt Ypenburg de waterpartijen ontbreken.

33.1. De raad stelt dat in overleg met het Hoogheemraadschap alleen de grootste waterpartijen op de verbeelding als zodanig zijn bestemd. De overige waterpartijen zijn binnen de bestemmingen wel mogelijk gemaakt, maar niet als zodanig met de bestemming "Water" bestemd.

33.2. Binnen alle bestemmingen is ingevolge de planregels water mogelijk. Gelet op de flexibiliteit heeft de raad in redelijkheid ervoor kunnen kiezen niet alle waterpartijen de bestemming water te geven, maar water binnen de groen - en verkeersbestemmingen in het knooppunt Ypenburg mogelijk te maken. Het betoog van [appellant sub 15] en [appellant sub 17] faalt.

34. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de in de plantoelichting op pagina 122 weergegeven figuren en omschrijvingen van de zichtlijn van landgoed Vredenoord niet corresponderen met de kaarten bij het provinciaal structuurplan en de Verordening Ruimte. De figuur op pagina 126 correspondeert volgens hen niet met de plankaart.

34.1. Uit artikel 3.1.6, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening volgt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een plantoelichting. Deze plantoelichting maakt geen deel uit van het plan. Dit betekent dat geen bindende betekenis toekomt aan de plantoelichting en de daarin opgenomen figuren. Dit betoog kan derhalve

niet leiden tot een vernietiging van het bestreden besluit. Voor zover betoogt is dat de onjuistheden leiden tot een onzorgvuldige belangenafweging overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat de plantoelichting, dusdanige onjuistheden of onvolkomenheden bevat dat om die reden reeds geoordeeld dient te worden dat geen goede belangenafweging heeft plaatsgevonden.

35. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de Rotterdamsebaan de landgoederenzone van de Vlietzone, zoals die is opgenomen in de cultuurhistorische atlas van de provincie Zuid-Holland, doorkruist. Zij betogen dat dit in strijd is met paragraaf 4.8.2 van de provinciale structuurvisie van de provincie Zuid-Holland. Daarnaast is het plan volgens hen in strijd met artikel 17 van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland vastgesteld omdat de Rotterdamsebaan de landgoedbiotopen van landgoed Vredenoord, landgoed Zeerust, landgoed Hoekenburg en van het servituut van landgoed Hoekenburg doorsnijdt. Binnen de zichtlijn van Landgoed Hoekenburg staan de gebiedsaanduiding "Wro-zone- wijzigingsgebied 1", en de bestemmingen "Verkeer-Verblijfsgebied" en "Verkeer-Straat" gebouwen van 10 m hoog toe. Dit is onverenigbaar met de landgoedbiotoop en het op de zichtlijn rustende servituut. De bestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg" wat betreft het deel van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone en de aanduiding "brug" aan de zuidkant van het parkeerterrein van Drievliet kunnen de zichtlijn verstoren doordat deze lichtmasten van 18 m en een brug binnen de zichtlijn van landgoed Vredenoord mogelijk maken. Deze doorsnijding is in strijd met artikel 17 van de Verordening Ruimte en is ook niet voldoende verantwoord in de plantoelichting, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17].

35.1. De raad stelt dat de zichtlijn van het landgoed Vredenoord wordt doorsneden en voor een heel klein deel de zichtlijn van Arendsburg & Hoekenburg. De zichtlijn vanuit Hoekenburg richting de A4 wordt enigszins beïnvloed door de realisatie van de Rotterdamsebaan. Deze zichtlijn eindigt thans bij de bosjes van de golfbaan. In de nieuwe situatie wordt hier een dienstgebouw voorzien dat in het groen wordt ingepast. De zichtlijn eindigt in de nieuwe situatie bij deze groeninpassing. Het effect op de zichtlijn is daarmee nihil, aldus de raad. In de beeldkwaliteitsparagraaf in paragraaf 5.5 is deze doorsnijding nader verantwoord, aldus de raad. Gedeputeerde staten heeft deze verantwoording voldoende geacht.

35.2. Ingevolge artikel 17, eerste lid van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland, zoals deze gold ten tijde van belang, dienen bestemmingsplannen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken voor gronden gelegen binnen de biotoop van de afzonderlijke landgoederen, welke zijn weergegeven op kaart 12 bij de Verordening Ruimte, de waarden van de landgoedbiotoop te beschermen en waar mogelijk gericht te zijn op verbetering en versterking van de kwaliteit van het landgoed en zijn biotoop.

Ingevolge het tweede lid bevat een bestemmingsplan dat een nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt voor gronden gelegen binnen de biotoop van een landgoed een beeldkwaliteitsparagraaf waarin het effect van deze ontwikkeling op de landgoedbiotoop wordt omschreven. Naast de analyse van de cultuurhistorische kwaliteiten en waarden van het landgoed gaat deze paragraaf in op de wijze waarop de kenmerken en waarden van de landgoedbiotoop beschermd of versterkt worden.

Ingevolge het derde lid is afwijking van het eerste lid mogelijk indien sprake is van bouwmogelijkheden in het vigerende plan of indien sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheid is. De plantoelichting moet hierover een verantwoording bevatten.

35.3. In paragraaf 5.5 van de plantoelichting staat dat het plan geen invloed heeft op het landgoed Zeerust. Het tracé van de Rotterdamsebaan ligt buiten het blikveld van het landgoed Vredenoord.

De aansluiting op de langzaamverkeersverbinding van de tramhalte naar het attractiepark betekent daarnaast een minimale aantasting van het blikveld. Hier wordt een voetpad gerealiseerd vanaf de tramhalte rechtstreeks naar de entree van Drievliet, door het open weidegebied achter Vredenoord langs. Het betreft een smal profiel, dat in de uitvoering weinig opvallend gemaakt wordt, aldus de plantoelichting.

De zichtlijn vanuit het landgoed Vredenoord wordt doorsneden door het tracé van de Rotterdamsebaan. De impact van het tracé is volgens de plantoelichting beperkt omdat de Rotterdamsebaan deels wegvalt tegen de achtergrond van het reeds aanwezige bedrijventerrein en door de deels verdiepte ligging richting de Laan van Hoornwijck. De plantoelichting vermeldt voorts dat de veelal lage ligging van het tracé leidt tot een beperkte impact op de zichtlijnen van Vredenoord. Afscherming en taluds langs het tracé in de Vlietzone zijn niet gewenst, tenzij deze als eenheid met het omliggende landschap kunnen worden vormgegeven. Belangrijk

hierbij is dat de Rotterdamsebaan ruimtelijk gezien geen herkenbare scheiding wordt tussen de verschillende gebieden. Uitgangspunt is om de gebieden aan weerszijden van de weg, ruimtelijk, eenzelfde uitwerking te geven. Er wordt geen beplanting langs de weg gerealiseerd die het tracé accentueert. Het afschermen van het verkeer op de Rotterdamsebaan van de omgeving is hiermee ondergeschikt aan het behouden van de eenheid in dit gedeelte van de Vlietzone, aldus de plantoelichting. Voorts vermeldt de plantoelichting dat omdat een groot gedeelte van de weg in tunnelbakken wordt gerealiseerd, de invloed door lichtuitstraling in de Vlietzone beperkt is. Om de lichtuitstraling verder te beperken worden beperkt lichtuitstralende armaturen toegepast. De verlichting leidt tot de aanwezigheid van lichtmasten in het gebied, waarmee de ligging van het tracé wordt geaccentueerd. Bij het bepalen van de plaatsing van de lichtmasten wordt uitgegaan van een zo gering mogelijk aantal ervan. In het MER is vermeld dat de zichtlijn van buitenplaats Vredenoord wordt doorsneden door het tracé van de Rotterdamsebaan. Het tracé ligt hier deels op maaiveld, deels onder maaiveld in een open tunnelbak. Daarmee heeft het tracé een licht negatief effect op de zichtlijn vanuit Vredenoord. Deze kwalificatie wordt gegeven, omdat de doorsnijding relatief ver (ongeveer 450 meter) van de buitenplaats plaatsvindt en dicht tegen het bedrijventerrein aan ligt, dat nu het einde van de zichtlijn van Vredenoord vormt.

35.4. Gelet op hetgeen is overwogen onder 8.3 en 27.4 heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aanleg van de Rotterdamsebaan een groot openbaar belang betreft en dat er geen reële andere mogelijkheid is voor het tracé. Gelet daarop en op de verantwoording van de raad in paragraaf 5.5 van de plantoelichting en het MER ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad het plan in strijd met artikel 17 van de Verordening Ruimte heeft vastgesteld.

Attractiepark Drievliet

36. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] richten zich tegen de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied 1" voor zover daarmee wordt voorzien in een nieuwe parkeerplaats voor attractiepark Drievliet. Zij betogen dat als gevolg van het plan ongeveer 6.000 vierkante meter aan parkeervoorzieningen bij Drievliet verdwijnt. In het plan is een oppervlakte van 50.000 vierkante meter gronden bestemd als "Verkeer-Verblijfsgebied 1" om te voorzien in nieuw parkeerterrein voor Drievliet. Volgens [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] dient slechts de verloren oppervlakte parkeerterrein van 6.000 vierkante meter te worden bestemd voor het nieuwe parkeerterrein. Deze ontwikkeling past niet in het voornemen dat het plan naast de Rotterdamsebaan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17].

36.1. De raad stelt dat in de beheersverordening die voorheen het geldend planologische regime was, is vastgelegd dat Drievliet maximaal 1.000 parkeerplaatsen krijgt. Dat is gelijk aan het huidige aantal. Het verlies aan parkeerruimte door de Rotterdamsebaan wordt direct ten zuidoosten van de Rotterdamsebaan gecompenseerd. Om een goede ruimtelijke inpassing mogelijk te maken is in een grotere oppervlakte voorzien dan voor enkel het verharde parkeerterrein benodigd is. Hierdoor is de oppervlakte tweemaal zo groot dan nu door het parkeerterrein van Drievliet wordt ingenomen. Het aantal parkeerplaatsen blijft wel gelijk. De extra ruimte zal worden gebruikt voor bomen, water en een ecologische zone, aldus de raad. Dit is uitgewerkt in het voorlopig ontwerp.

36.2. Ter plaatse van de voorziene parkeerplaats is de bestemming "Verkeer-verblijfsgebied 1" in de verbeelding opgenomen met de aanduiding "parkeerplaats". Ingevolge artikel 14, lid 14.1, aanhef en onder j, van de planregels is ter plaatse van de aanduiding "parkeren" (p) uitsluitend een parkeervoorziening toegestaan ten behoeve van de bezoekers van het nabij gelegen perceel met de bestemming Cultuur en Ontspanning (Drievliet). Ingevolge lid 14.3, onder a is ter plaatse van de aanduiding "parkeren" (p) een parkeerterrein toegestaan van maximaal 1000 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van het nabijgelegen attractiepark.

36.3. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat een goede ruimtelijke inpassing wenselijk is en daarvoor meer ruimte benodigd is. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] hebben niet bestreden dat het plan niet meer parkeerplaatsen mogelijk maakt dan de voorheen geldende beheersverordening. In hetgeen [appellant sub

15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen voorzien in de in het plan opgenomen oppervlakte voor de parkeerplaats van Drievliet, waarvan het aantal parkeerplaatsen in begrensde.

37. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat het bebouwingspercentage voor attractiepark Drievliet is verhoogd zonder dat dit gemotiveerd is.

37.1. De raad stelt dat de oppervlakte van de gronden met de bestemming "Cultuur en Ontspanning" van Drievliet kleiner wordt. Het bebouwingspercentage is aangepast zodat eenzelfde oppervlakte bebouwing is toegestaan als onder de beheersverordening.

37.2. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid het bebouwingspercentage zodanig heeft kunnen aanpassen dat de onder de beheersverordening toegestane oppervlakte bebouwing in dit plan wordt gehandhaafd.

38. Drievliet richt zich tegen artikel 6 van de planregels voor zover de twee op het park aanwezige restaurants, restaurant "MEI", en restaurant "Het Paviljoen" niet als restaurant in de categorie middelzwaar zijn bestemd.

38.1. Ingevolge artikel 6, lid 6.1, aanhef en onder b, van de planregels zijn de voor "Cultuur en Ontspanning" aangewezen gronden ter plaatse van de functie-aanduiding horeca tevens bestemd voor het exploiteren van een restaurant tot ten hoogste categorie middelzwaar.

Ingevolge lid 6.4, onder a, is binnen het attractiepark Drievliet één zelfstandige horecavestiging mogelijk in de categorie middelzwaar. Voor de overige gronden binnen deze bestemming is, met uitzondering van de gronden met de functieaanduiding "horeca", horeca in de categorie licht van de Staat van horeca-categorieën toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit.

38.2. Binnen het attractiepark Drievliet zijn twee restaurants aanwezig, restaurant "MEI" en restaurant "Het Paviljoen". De raad heeft beoogd deze restaurants te bestemmen. De raad erkent dat de planregeling daar ten onrechte niet in voorziet en heeft de Afdeling verzocht de planregeling aan te passen en er in te voorzien dat alsnog twee zelfstandige horecavestigingen zijn toegestaan binnen het attractiepark Drievliet.

38.3. Nu de raad zich in zoverre op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Het betoog van Drievliet slaagt. Het bestreden besluit dient voor zover in artikel 6, lid 6.4, onder a, van de planregels "één" staat vermeld, wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

38.4. Nu niet aannemelijk is dat derdebelaanghebbenden in hun belangen zouden kunnen worden geschaad, ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder b, van de Awb op de hierna te melden wijze zelf in de zaak te voorzien en te bepalen dat deze uitspraak ten aanzien van dit planonderdeel in de plaats treedt van het bestreden besluit voor zover dit planonderdeel is vernietigd.

39. Drievliet richt zich voorts tegen de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" voor zover het de gronden van het attractiepark betreft. Zij betoogt dat de beperkingen in artikel 23 van de planregels de bedrijfsvoering belemmeren en de bestemming niet noodzakelijk is.

39.1. Daartoe in de gelegenheid gesteld heeft de raad na de zitting de Afdeling nader geïnformeerd over de noodzaak van de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" op de gronden van attractiepark Drievliet bij brieven van 5 augustus 2014 en 20 oktober 2014. De raad heeft in de brief van 20 oktober 2014 te kennen gegeven dat uit nader overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland is gebleken dat het Hoogheemraadschap geen noodzaak meer ziet voor het opnemen van de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" op de gronden van attractiepark Drievliet. De raad ziet dan ook geen reden meer om deze dubbelbestemming op te nemen en heeft geen bezwaar tegen vernietiging van het plandeel met de bestemming "Waterstaat-Waterkering" op de gronden van Drievliet. Nu de raad zich in zoverre op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan, moet worden geoordeeld dat het bestreden

besluit wat betreft de bestemming "Waterstaat-Waterkering" op de gronden van attractiepark Drievliet niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Het bestreden besluit dient in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

Verkeersonderzoek

40. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat voor de berekeningen in het verkeersonderzoek in het MER een verouderd model is gebruikt dat niet door een onafhankelijke partij is getoetst. Daarnaast zijn geen actuele verkeerscijfers gehanteerd. Zij betogen dat bij een juiste berekening het plan niet als zodanig was vastgesteld. Daarnaast betogen zij dat de herkomstlocaties in de reistijdentabel op pagina 25 in het MER, Achtergrondrapport Verkeer niet relevant zijn voor de doelstelling van het plan. BEO Vastgoed betoogt dat voor de berekening van de verkeersintensiteit ten behoeve van het onderzoek naar verkeer, luchtkwaliteit en geluid van werkelijke metingen had moeten worden uitgegaan en niet van modellen. [appellante sub 16] betwijfelt of de uitgangspunten van het verkeersonderzoek wel juist zijn en betoogt dat als gevolg van de vormgeving van de kruising Neherkade/Mercuriusweg met de Binckhorstlaan opstoppen en files zullen ontstaan en deze door zullen werken naar de tunnel en zo voor opstoppen in de tunnel zullen zorgen. Dat is in strijd met de eis dat geen opstoppen in de tunnel mogen ontstaan. In het verkeersonderzoek is hier onvoldoende aandacht aan besteed. Ook is het effect van het openen van de Trekvliesbrug bij de Neherkade niet in het verkeersonderzoek meegenomen, aldus [appellante sub 16].

40.1. De raad stelt dat gebruik is gemaakt van het verkeersmodel Haaglanden dat elk jaar wordt geactualiseerd op basis van actuele tellingen en het Nieuw Regionaal Model (hierna: het NRM). De berekeningen zijn in het kader van de subsidieaanvraag voor de Rotterdamsebaan getoetst en akkoord bevonden. De reistijdentabel in het MER geeft de reistijden weer vanaf verschillende locaties naar verschillende bestemmingen via de Rotterdamsebaan. De routes zien op de verbinding tussen de centrumring en de A13. De Rotterdamsebaan heeft als doel in deze route te voorzien.

De raad stelt dat alle met verkeerslichten geregelde kruisingen binnen het plangebied zijn getoetst op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het als bijlage bij het Achtergrondrapport Verkeer gevoegde verkeersrapport (hierna: het verkeersrapport). Naar aanleiding van de bevindingen is het ontwerp verbeterd. In het rapport is opgemerkt dat opening van de Trekvliesbrug gevolgen kan hebben voor de afwikkeling van het verkeer op de kruising Neherkade/Mercuriusweg. De raad is momenteel bezig met het opstellen van een verkeersmanagementplan, waarin de afstemming van de verschillende verkeerssystemen wordt geregeld, waaronder de bediening van de brug. Uit het verkeersrapport blijkt volgens de raad dat geen opstoppen in de tunnel ontstaan.

40.2. Voor de berekeningen van de toekomstige verkeersstromen is zowel gebruik gemaakt van het verkeersmodel Haaglanden als van het Nieuw Regionaal Model van het Rijk. Het verkeersmodel Haaglanden is een statisch verkeersmodel, gebaseerd op de avondspits. Het is een in 2011 bijgesteld verkeersmodel. Met het verkeersmodel Haaglanden zijn in het kader van deze studie de effecten van de realisatie van de Rotterdamsebaan bepaald op het onderliggend wegennet inclusief de Rotterdamsebaan zelf. Het verkeersmodel Haaglanden is bedoeld voor het in beeld brengen van verkeerseffecten in een stedelijk gebied door een gedetailleerde modellering van wegvakken, kruisingen en sociaal/economische gegevens in de regio. Het verkeersmodel Haaglanden beschrijft de situatie voor een gemiddeld avondspitsuur (één-uursperiode gemiddelde van 16.00-18.00 uur) voor een gemiddelde werkdag voor het toekomstjaar 2020. Het NRM is in het kader van het verkeersrapport gebruikt voor het in beeld brengen van de effecten van de realisatie van de Rotterdamsebaan op het hoofdwegennet en op de aansluiting van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet. Het NRM gaat uit van een landelijk groeiscenario. In het onderzoek is gebruik gemaakt van het NRM versie West 2012.

In het verkeersrapport wordt geconcludeerd dat aan de stadszijde van de Rotterdamsebaan het ontwerp voor de kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg, de T-aansluiting, het verkeer kan afwikkelen in de spits. Het kruispunt is in de avondspits zwaar belast en de cyclustijd kan oplopen tot rond 120 seconden. In de ochtendspits is de belasting lager. Buiten de spitsuren is het verkeersaanbod lager en kan het kruispunt met een lagere cyclustijd functioneren. Uit de simulatie blijkt dat er geen terugslag is van de wachtrijen tot in de tunnel of tot op andere kruispunten. Wel behoeft de samenvoeging van het verkeer op de Mercuriusweg een goede geleiding en aanduiding om mogelijke verstoringen te voorkomen. Het ontwerp voor de kruising van de

Binckhorstlaan met de Plutostraat en de Spoorboogweg kan het te verwachten verkeersaanbod afwikkelen. Aan de noordzijde is er maar een beperkte opstelruimte mogelijk waardoor een wachtrij voor verkeer naar de Spoorboogweg het andere verkeer kan hinderen. Door een koppeling van deze verkeerslichtenregelingen aan die van de daarvoor gelegen kruisingen kan gestuurd worden op het verkeersaanbod op dit deel van de Binckhorstlaan om het blokkeren van de doorgaande richting op deze kruising te voorkomen.

40.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 3 december 2008, in zaak nr. 200703693/1 geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model, zoals het NRM, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

40.4. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de uitkomsten van de met de modellen berekende verkeersintensiteiten te zeer afwijken van de werkelijkheid. [appellant sub 15], [appellant sub 17], BEO Vastgoed en [appellante sub 16] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de uitkomsten hiervan niet als representatief kunnen worden beschouwd en daarom van daadwerkelijke metingen had moeten worden uitgegaan. Derhalve bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op de uitkomst van de berekeningen, die met toepassing van deze modellen zijn verricht, heeft mogen baseren. De vergelijking van de reistijden in het MER betreft verbindingen tussen de centrumring en de A13. De raad heeft zich op het standpunt kunnen stellen dat deze vergelijking relevant is voor de doelstelling van het plan, nu het verbeteren van deze verbinding mede de doelstelling van het plan is. In het verkeersrapport zijn de gevolgen van het openen van de Trekvietsbrug gesignaleerd en is aanbevolen in de afstelling van de verkeerssystemen hier rekening mee te houden. [appellante sub 16] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de afstelling van de verkeerssystemen niet zodanig kan worden ingericht dat geen opstoppen als gevolg van het openen van de brug ontstaan.

Geluid

41. BEO Vastgoed betoogt dat in het geluidonderzoek geen rekening is gehouden met het feit dat het kinderdagverblijf aan de Maanweg 20 een geluidgevoelig gebouw is.

41.1. De raad heeft ter zitting toegelicht dat de Maanweg 20 niet in een zone van een weg ligt waarvoor het plan voorziet in reconstructie zodat op grond van de Wet geluidhinder geen verplichting tot akoestisch onderzoek bestaat. De raad stelt daarnaast dat de verkeersintensiteit tussen de Binckhorstlaan en het Maanplein over de Maanweg volgens de modellen substantieel afneemt van 2.325 auto's in het avondspitsuur naar 450 auto's, waardoor de geluidbelasting op het kinderdagverblijf aan de Maanweg 20 af zal nemen.

41.2. Uit het rapport "Akoestisch onderzoek, aanleg van de Rotterdamsebaan en wijziging op of aan aansluitende wegen te Den Haag" van Oranjewoud van mei 2013, deel C van het achtergrondrapport geluid MER blijkt dat het kinderdagverblijf aan de Maanweg 20 niet ligt binnen de zone van een weg waarvoor het plan voorziet in de reconstructie van een weg. Ingevolge artikel 73, in samenhang met artikel 77, van de Wet geluidhinder is de verplichting om akoestisch onderzoek te verrichten niet van toepassing op geluidgevoelige gebouwen die niet binnen een zone van een aan te leggen of te reconstrueren weg liggen.

De raad heeft zich voorts in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het akoestisch klimaat ter plaatse van Maanweg 20 niet verslechtert door het plan nu de Rotterdamsebaan ter hoogte van Maanweg 20 in de tunnel ligt en onbetwist is dat de verkeersintensiteit op de Maanweg zal afnemen als gevolg van het plan.

Het betoog van BEO Vastgoed faalt.

42. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] vrezen geluidoverlast ter plaatse van hun woningen in Park Hoornwijk als gevolg van de Rotterdamsebaan tezamen met de geluidbelasting die al vanwege de A4, de A12 en de A13 aanwezig is. Door het aanwezige water rondom de weg draagt het geluid ver, daarnaast kan het reflecteren op gebouwen en grondwallen bij het golfterrein. Daarbij komt volgens hen nog de geluidbelasting van de te verhogen Hoornbrug over het Rijn-Schiekanaal.

42.1. De raad stelt dat in het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van Park Hoornwijck de cumulatieve effecten zijn betrokken, waaronder de verhoging van de Hoornbrug en de aanpassing van de Haagweg. De Rotterdamsebaan zal worden uitgevoerd met stil asfalt en in de Vlietzone deels verdiept worden uitgevoerd, aldus de raad. Uit het akoestisch onderzoek blijkt volgens de raad dat de geluidbelasting ter hoogte van de woningen van [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] afneemt.

42.2. Uit het achtergrond rapport geluid MER, deel A blijkt dat de berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Geomilieu versie 2.13, rekenmethode SRM2 conform Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het rekenmodel is in het gehele gebied uitgegaan van een harde bodem, die geen absorptie van geluid geeft. In het rekenmodel is voor de bestaande wegen geen rekening gehouden met hoogteverschillen. Er is voor deze wegen gerekend met een algehele maaiveldhoogte van 0 meter. Ten behoeve van de Rotterdamsebaan zijn de tunnelschachten, de tunnelmonden en de verdiepte ligging gemodelleerd. Hierbij zijn de wanden en tunnelmonden gemodelleerd als reflecterende wand (reflectiefactor 0,8). Uit hoofdstuk 3 van het Achtergrond rapport geluid MER, deel A en hoofdstuk 3, Achtergrondrapport geluid MER, deel B blijkt dat rekening is gehouden met cumulatie van andere wegen en dat de A4 en A13 maatgevend zijn voor de Vlietzone. De Afdeling overweegt dat modellen noodzakelijkerwijs altijd een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven en daardoor nooit 100% zekerheid over de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid kunnen geven. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] hebben niet aannemelijk gemaakt dat het model of de uitgangspunten van het model zodanige onjuistheden bevatten dat de resultaten van de berekeningen met het model niet de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid weergeven.

In het MER staat op p. 64 dat in Park Hoornwijck de geluidbelasting licht afneemt. Gelet op het Achtergrond rapport geluid heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat ter hoogte van de woningen van [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] geen toename van de geluidbelasting zal ontstaan als gevolg van het plan.

Archeologie

43. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat de archeologische waarde van de weilanden in de Vlietzone en de gevolgen van de aanleg van de Rotterdamsebaan onvoldoende zijn onderzocht. Zij betogen dat de effecten volwaardig dienen te worden onderzocht en de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" moet worden toegekend aan de gronden binnen de Vlietzone. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat het ingevolge artikel 18 van de Verordening Ruimte verboden is om gronden te roeren binnen het gebied dat als archeologisch zeer hoogwaardig is geclassificeerd. Een deel van de Vlietzone is in de Verordening Ruimte als zodanig aangemerkt. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen voorts dat omdat gemeentegrensoverschrijdende effecten kunnen plaatsvinden de provincie had moeten instemmen met de versterking van het bodemareaal. BEO Vastgoed betoogt dat onvoldoende is voorzien in bescherming tegen de aantasting van archeologische waarden van onder andere het Forum Hadriani.

43.1. De gronden in de Vlietzone die in het plangebied zijn opgenomen hebben de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie". In zoverre mist het betoog dat deze bestemming moet worden opgenomen feitelijke grondslag.

Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

43.2. Ingevolge artikel 38a, eerste lid, van de Monumentenwet 1988 houdt de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Ingevolge artikel 18, eerste lid van de Verordening Ruimte bevat een bestemmingsplan voor gronden die zijn aangeduid als terreinen met een hoge of zeer hoge archeologische waarde bestemmingen die de bekende archeologische waarden beschermen.

43.3. De Afdeling overweegt dat de beroepsgronden van [appellant sub 15], [appellant sub 17], [appellant sub 12] en BEO Vastgoed, ten aanzien van het onderzoek naar en de bescherming van de archeologische waarden, betrekking hebben op artikel 38a van de Monumentenwet 1988 en artikel 18 van de Verordening Ruimte. Deze bepalingen strekken in het bijzonder tot het behoud van monumenten van archeologie. Voor [appellant sub 15], [appellant sub 17], [appellant sub 12] en BEO Vastgoed gaat het echter om het belang dat zij gevrijwaard blijven van aantasting van hun woon- en leefklimaat danwel bedrijfsvoering en om het weren van de Rotterdamsebaan in de naaste omgeving. Artikel 38a van de Monumentenwet 1988 en artikel 18 van de Verordening Ruimte strekken kennelijk niet tot bescherming van de belangen waarvoor [appellant sub 15], [appellant sub 17], [appellant sub 12] en BEO Vastgoed in deze procedure bescherming zoeken.

Het voorgaande betekent dat de betogen van [appellant sub 15], [appellant sub 17], [appellant sub 12] en BEO Vastgoed over de gevolgen van het plan voor de archeologische waarden in de Vlietzone niet kunnen leiden tot vernietiging van het bestreden besluit. De Afdeling ziet daarom af van een inhoudelijke bespreking van deze betogen.

44. BEO Vastgoed betoogt dat de bestemming "Waarde-Archeologie" ten onrechte aan de onbebouwde delen van haar percelen aan de Maanweg 20, 22 en 24 is toegekend. Voor de gronden waar bebouwing staat heeft de raad deze bestemming niet gelegd omdat deze gronden geroerd zijn. BEO Vastgoed betoogt dat bij de bouw ook de omliggende gronden geroerd zijn en de dubbelbestemming op haar gehele perceel niet van toepassing zou moeten zijn.

44.1. De raad stelt dat de dubbelbestemming ter plaatse van de tunnel is gelegd om het Forum Hadriani en bijbehorende gronden te beschermen tegen de effecten van eventuele zettingen. De dubbelbestemming moet worden gezien als een veiligheidswaarborg en niet als een noodzaak voor nader onderzoek, aldus de raad. Kosten voor dergelijk onderzoek zijn voor BEO Vastgoed dus niet aan de orde, aldus de raad.

Ter zitting is door de raad toegelicht dat geen archeologische waarden worden verwacht op het perceel van BEO Vastgoed.

44.2. Nu de raad geen archeologische waarden verwacht op het perceel van BEO Vastgoed, heeft de raad ten onrechte de bestemming "Waarde-Archeologie" aan de onbebouwde delen van de percelen aan de Maanweg 20, 22 en 24 toegekend. Het besluit is in zoverre in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid vastgesteld. Het beroep van BEO Vastgoed is gegrond. Het bestreden besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd voor zover daarbij de bestemming "Waarde-Archeologie" aan de onbebouwde delen van de percelen aan de Maanweg 20, 22 en 24 is toegekend.

Luchtkwaliteit

45. [appellant sub 12], [appellant sub 15], [appellant sub 17] en Houdt Vlietrand Groen betogen dat de luchtkwaliteit als gevolg van het plan verslechtert en niet aan de normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. De maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren hadden in het plan moeten worden voorzien volgens hen. KPN vreest voor een verslechterde luchtkwaliteit als gevolg van de intensivering van het verkeer op de Regulusweg en de stagnatie van het verkeer op de Saturnusstraat.

45.1. De raad stelt dat de aanleg van de Rotterdamsebaan is opgenomen in het NSL onder IB-nr. 1497. Het plan is derhalve vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer in samenhang met het tweede lid, onder c, van dit artikel. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer is een afzonderlijke toets aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit daarom niet vereist, aldus de raad.

45.2. Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer stelt Onze Minister, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat gericht is op het bereiken van die grenswaarde. Het programma heeft betrekking op een daarbij aan te geven periode van vijf jaar.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder c, kan een tracébesluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit worden vastgesteld, indien dit besluit betrekking heeft op een ontwikkeling die is genoemd in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het derde lid vindt, wanneer artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van toepassing is, met betrekking tot de effecten van het desbetreffende besluit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde.

Het NSL is vastgesteld op grond van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Het project Rotterdamsebaan is als ontwikkeling genoemd in het NSL.

45.3. Niet in geschil is dat het plan in overeenstemming is met de kenmerken van het project Rotterdamsebaan die in het NSL zijn vermeld. Gelet hierop voldoet het plan aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer. Voor de effecten van het plan behoeft derhalve geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit voor een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde plaats te vinden. Daarom falen de betogen over de gevolgen van de Rotterdamsebaan voor de luchtkwaliteit.

De Afdeling overweegt dat het NSL ingevolge artikel 5.12 van de Wet milieubeheer gericht moet zijn op het bereiken van de in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarden. De Wet milieubeheer voorziet via de in artikel 5.14 geregelde jaarlijkse rapportages over de voortgang en uitvoering van het programma, en de in artikel 5.12, tiende lid, opgenomen bevoegdheid om het programma aan te passen indien deze rapportages daartoe aanleiding geven, in een systeem waarbij het programma gericht blijft op het bereiken van de grenswaarden. Uit deze systematiek volgt naar het oordeel van de Afdeling dat het enkele feit dat de uitgangspunten die bij het opstellen van het programma zijn gebruikt gedurende de looptijd van het programma mogelijkerwijs bijstelling behoeven, niet meebrengt dat het programma in strijd is met artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Wanneer geen adequate uitvoering wordt gegeven aan de in artikel 5.14 bedoelde jaarlijkse rapportages en de mogelijkheid om het programma naar aanleiding van die rapportages aan te passen, kan dit mogelijk meebrengen dat het programma niet langer kan worden geacht te zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden. De overschrijding die in het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit bij het MER wordt genoemd, geeft geen aanleiding voor deze conclusie. Deze overschrijding is niet op een toetspunt voor de grenswaarden, nu dit de locatie betreft waar de te slopen woningen aan de Vestaweg staan en dit na de sloop een gebied is waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is.

Externe Veiligheid

46. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat bij de analyse van de externe veiligheid bij de Laan van Hoornwijck niet alle risicobronnen zijn betrokken. Zij betogen dat de A4, A13, hoofdgasleidingen, geheime militaire transportleidingen, de afvalopslag Avalax en het LPG-station ook meegenomen hadden moeten worden. BEO Vastgoed betoogt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12 en over het spoor plaats zal vinden en hiermee bij de berekening van het groepsrisico geen rekening is gehouden.

46.1. De raad stelt dat de LPG-stations en Avalax niet wijzigen door het plan en daarom niet bij het groepsrisico in beschouwing hoeven te worden genomen. Het plan brengt ook geen verandering in het vervoer over het spoor, aldus de raad.

46.2. Ingevolge artikel 1, eerste lid, onder b, van het Besluit externe veiligheid (hierna: Bevi) wordt als beperkt kwetsbaar object aangemerkt:

a. (...)

2°. dienst- en bedrijfswoningen van derden;

b. kantoorgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel I, onder c, vallen;

c. hotels en restaurants, voorzover zij niet onder onderdeel I, onder c, vallen;

d. winkels, voorzover zij niet onder onderdeel I, onder c, vallen;

g. bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel I, onder c, vallen;

h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde objecten gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn.

Ingevolge dat artikellid, onder I, wordt als een kwetsbaar object aangemerkt:

(...)

b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:

(...)

3°. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;

c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:

1°. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object.

Ingevolge artikel 13, aanhef en onder a, wordt bij de vaststelling van een bestemmingsplan op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten, in de toelichting bij of in de ruimtelijke onderbouwing van het desbetreffende besluit in elk geval vermeld de aanwezige en de op grond van dat besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting of inrichtingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, voorzover het invloedsgebied ligt binnen het gebied waarop dat besluit betrekking heeft, op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld.

46.3. In paragraaf 4.5.2 van de plantoelichting zijn de relevante risicobronnen in het gebied opgenomen. In deze paragraaf staan de A4, A12, A13 en de hogedruk aardgasleidingen in de Binckhorst en de Vlietzone vermeld. In paragraaf 4.5 staat dat er geen risicovolle inrichtingen of vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en/of water van belang plaatsvinden voor de realisatie van de Rotterdamsebaan. In deze paragraaf van de plantoelichting wordt tevens verwezen naar het Achtergrondrapport Externe Veiligheid.

In paragraaf 3.1.4 van het Achtergrondrapport Externe Veiligheid staat dat de volgende risicobronnen relevant zijn:

- Binckhorstlaan (autonome situatie);
- A4, A12 en A13 (autonome en plansituatie);
- Verlengde Regulusweg (autonome situatie);
- Rotterdamsebaan (plansituatie);
- Spoorboogweg (plansituatie);
- Twee hogedruk aardgasleidingen (autonome en plansituatie).

Ter zitting is toegelicht dat het plan binnen het invloedsgebied van de als risicovolle inrichtingen te beschouwen tankstations en Avalax niet voorziet in (beperkt) kwetsbare objecten.

Gelet op de plantoelichting en de toelichting ter zitting heeft de raad zich terecht op het standpunt gesteld dat alle relevante risicobronnen in het onderzoek naar de externe veiligheid zijn betrokken. De betogen van BEO Vastgoed, [appellant sub 15] en [appellant sub 17] falen.

47. BEO Vastgoed betoogt dat het kinderdagverblijf aan de Maanweg 20 binnen de risicocontour van 350 m van de Rotterdamsebaan en de Binckhorstlaan ligt en ten onrechte niet is meegenomen bij de beoordeling van de zelfredzaamheid in het kader van de verantwoording van het groepsrisico.

[appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de externe veiligheid en onvoldoende inzicht is geboden in het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat onvoldoende is onderzocht wat de gevolgen zijn van een ongeluk nabij de tunnelmond aan de Vlietzonezijde en nabij de locatie waar een voetgangersbrug naar het attractiepark is voorzien. BEO Vastgoed betoogt dat de risico's voor haar pand zullen toenemen doordat het vervoer van gevaarlijke gassen over de Maanweg en de Spoorboogweg zal toenemen. Zij begrijpt daarnaast niet waarom de raad als uitgangspunt neemt dat geen brandbare gassen zullen worden vervoerd over de Binckhorstlaan.

47.1. De raad stelt dat het kinderdagverblijf aan de Maanweg in het kader van de verantwoording van het groepsrisico wel is meegenomen als kwetsbaar object. Uit de beoordeling blijkt volgens de raad dat de externe veiligheidssituatie verbetert omdat het vervoer van brandbare gassen over de Binckhorstlaan verdwijnt. Het kinderdagverblijf ligt nu alleen nog binnen het invloedgebied van het incidentele vervoer van het benzinestation aan de Maanweg.

De raad stelt dat in het Achtergrondrapport Externe Veiligheid voldoende inzichtelijk is gemaakt dat het plan niet leidt tot een overschrijding van de normen voor externe veiligheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

47.2. De bestaande situatie is in paragraaf 5.3.1 en in figuur 9 van het Achtergrondrapport Externe Veiligheid beschreven. Hier is het kinderdagverblijf als object aangewezen waar zich beperkt zelfredzame personen bevinden. Het kinderdagverblijf ligt in de bestaande situatie binnen het invloedgebied van het vervoer van gevaarlijke gassen over de Binckhorstlaan. In het Achtergrondrapport Externe Veiligheid wordt ten aanzien van de effecten van het plan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Binckhorstlaan en de Verlengde Regulusweg geconcludeerd dat het groepsrisico in de tijdelijke en de eindsituatie afneemt als gevolg van het gewijzigd gebruik van de Maanweg-Binckhorstlaan als gevolg van een herrotering van gevaarlijke stoffen over de Spoorboogweg. Doordat brandbare gassen niet door de tunnel mogen worden vervoerd, zullen deze niet over het aansluitende tracé van de Binckhorstlaan worden getransporteerd. Ten aanzien van de effecten van het plan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rotterdamsebaan wordt geconcludeerd dat de hoeveelheid transporten van brandbare vloeistoffen op de Rotterdamsebaan onder de drempel voor het plasbrandaandachtsgebied blijven (circa 7000 transporten). Hieruit blijkt volgens het rapport dat de hoeveelheid brandbare vloeistoffen beperkt is. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het groepsrisico op het gehele tracé niet rekenkundig waar te nemen is en derhalve niet toeneemt. In het Achtergrondrapport Externe Veiligheid is in het kader van de verantwoording van het groepsrisico gekeken naar het kinderdagverblijf. In paragraaf 6.3.1 staat dat de Rotterdamsebaan ter hoogte van Maanweg 20 ondergronds in de tunnel ligt. Het kinderdagverblijf ligt niet langer binnen het invloedgebied van de Binckhorstlaan omdat over de Binckhorstlaan niet langer brandbare gassen worden vervoerd. De raad heeft de Handleiding Risicoanalyse Transport toegepast. Op grond daarvan geldt voor brandbare vloeistoffen en zeer brandbare vloeistoffen een invloedgebied van 45 m gemeten vanuit het hart van de weg. Het kinderdagverblijf ligt dus niet binnen het invloedgebied van wegen waarover vervoer van gevaarlijke vloeistoffen plaatsvindt.

In het Achtergrondrapport Externe Veiligheid wordt ten aanzien van de effecten van het plan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A4, A12 en A13 geconcludeerd dat de herverdeling van verkeersstromen en de veranderingen in vervoer van gevaarlijke stoffen een effect kunnen hebben op het groepsrisico. Omdat de route van transporten van brandbare gassen niet verandert omdat deze stoffen niet over de Rotterdamsebaan vervoerd mogen worden, is de invloed op het groepsrisico niet aanwezig. De (zeer) brandbare vloeistoffen hebben namelijk een te verwaarlozen invloed op de hoogte van het groepsrisico. Er is daarmee sprake van een neutraal effect op het groepsrisico van deze drie transportroutes, aldus het rapport.

47.3. In het Achtergrondrapport Externe Veiligheid is ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en is geconcludeerd dat aan de normen voor externe veiligheid wat betreft het groepsrisico wordt voldaan. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben dit rapport niet bestreden, maar hebben volstaan met het betoog dat onvoldoende inzicht is geboden in de externe veiligheid en niet gekeken is naar de gevolgen

van een ongeluk bij de tunnelmond. De onderzoeken en de daarin vervatte risicocontouren worden evenwel geacht rekening te houden met een ongeluk met een voertuig met gevaarlijke stoffen. Gelet op het feit dat het verboden is brandbare gassen door de tunnel te vervoeren en gelet op de ligging van de benzinestations, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad er niet van uit heeft mogen gaan dat geen brandbare gassen over de Binckhorstlaan worden vervoerd. De Spoorboogweg is een meer logische route. De raad heeft dit op pagina's 13 en 14 en in paragraaf 6.2.1 van het Achtergrondrapport Externe Veiligheid onderbouwd.

Gelet op de ligging van BEO Vastgoed aan de Maanweg 20, 22 en 24, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen via de route Spoorboogweg-Maanweg naar het tankstation aan de Maanweg, die in tegenstelling tot de huidige route via de Binckhorstlaan niet langs de panden van BEO Vastgoed loopt, niet leidt tot een verslechterde situatie. De raad heeft zich gelet op het Achtergrondrapport Externe Veiligheid op het standpunt kunnen stellen dat rekening is gehouden met het kinderdagverblijf. In hetgeen [appellant sub 15] en [appellant sub 17] en BEO Vastgoed hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat met het Achtergrondrapport Externe Veiligheid is voldaan aan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

48. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de externe veiligheid in de tunnel niet voldoende is omdat er te weinig nooduitgangen zijn en bij grote branden mensen die niet zelfredzaam zijn zonder omstanderhulp niet binnen vijf minuten maximaal 250 m kunnen overbruggen teneinde een veilige ruimte te bereiken en deze daardoor bij een grote brand kunnen komen te overlijden. Daartoe verwijzen zij naar pagina 79 onder paragraaf 4.5.3 van de plantoelichting. Zij betogen dat in het bestemmingsplan regels hadden moeten worden opgenomen over welke gevaarlijke stoffen door de tunnel mogen. BEO Vastgoed betoogt dat niet inzichtelijk is gemaakt waarom de in de plantoelichting genoemde restrisico's geaccepteerd worden.

48.1. De raad stelt dat een tunnelveiligheidsplan is uitgewerkt dat getoetst is door een onafhankelijke commissie tunnelveiligheid en tot stand is gekomen met de Veiligheidsregio Haaglanden. De afstand van de nooduitgangen voldoet volgens de raad aan de daaraan gestelde eisen. De raad verwijst naar het Achtergrondrapport Externe Veiligheid bij het MER 2013. Voor het type tunnel is vervoer van brandbare gassen niet toegestaan, aldus de raad.

48.2. Ingevolge artikel 6c, tweede lid, van de Warvw dient voorafgaand van de vaststelling van een plan een tunnelveiligheidsplan te worden opgesteld. Met het tunnelveiligheidsplan wordt aangetoond dat de veiligheid voor de tunnelgebruiker voldoet aan de wettelijke voorgeschreven eisen. Het tunnelveiligheidsplan bevat ingevolge artikel 6c, eerste lid, van de Warvw een risicoanalyse als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Warvw.

48.3. In paragraaf 4.5.3 van de plantoelichting staan de resultaten van de kwantitatieve analyse van de tunnelveiligheid en de resultaten van een kwalitatieve analyse die bestaat uit een scenarioanalyse. De conclusie van de kwantitatieve analyse is dat de tunnel voldoet aan de normen voor groepsrisico en persoonlijk risico. Uit de scenarioanalyse volgt dat aan de voorwaarden wat betreft criteria voor verkeersafwikkeling, incidentbeheersing, zelfredzaamheid en hulpverlening wordt voldaan, met uitzondering van één aandachtspunt, namelijk dat voor de incidentbeheersing het snelheidsdiscriminatiesysteem goed moet worden afgesteld. Als restrisico dat geaccepteerd moet worden, wordt vermeld dat bij grote branden mensen die niet zelfredzaam zijn zonder omstanderhulp, niet binnen vijf minuten maximaal 250 m kunnen overbruggen teneinde een veilige ruimte te bereiken en deze daardoor bij een grote brand kunnen komen te overlijden. Als tweede restrisico wordt genoemd het gevaar van een brand veroorzaakt door een transport van gevaarlijke stoffen, waarbij een verbod op vervoer wordt genegeerd, met als resultaat dat de tunnelinrichting verloren zal gaan.

48.4. Anders dan [appellant sub 15] en [appellant sub 17] en BEO Vastgoed veronderstellen volgt uit de het onderzoek dat wordt aangehaald in de toelichting niet dat de tunnelveiligheid niet voldoet. De conclusie is dat aan de voorwaarden voor de externe veiligheid wordt voldaan. Het enkele feit dat een restrisico blijft bestaan, betekent niet dat de externe veiligheid niet voldoende is gewaarborgd. Niet aannemelijk is gemaakt dat niet voldaan is aan de wettelijke voorschriften ten aanzien van de tunnelveiligheid. Gelet op de voorwaarden uit de Warvw en het daarin verplicht gestelde tunnelveiligheidsplan bestaat geen aanleiding in het bestemmingsplan regels op te nemen ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die door de tunnel mogen worden vervoerd.

49. BEO Vastgoed betoogt dat in paragraaf 4.5.4 van de plantoelichting ten aanzien van de zelfredzaamheid ten onrechte wordt opgemerkt dat het vanwege het feit dat ten oosten van de Spoorboogweg geen gebouwen aanwezig zijn waar personen verblijven het niet relevant is dat bij de Spoorboogweg geen mogelijkheid is om richting het oosten te vluchten. Zij betoogt dat als de vluchtweg richting het westen is afgesloten geen vluchtweg meer mogelijk is.

49.1. Volgens het Achtergrondrapport Externe veiligheid is voor het beoordelingskader voor de varianten op het aspect ontvluchting de inrichting van het gebied rond de wegen van belang. Voor ontvluchting dienen de personen zo snel mogelijk van de calamiteit af te vluchten. In het achtergrondrapport Externe Veiligheid staat dat rondom de Spoorboogweg voldoende wegen zijn die loodrecht op deze weg staan en van de risicobron af leiden. Aan de oostkant van de weg verblijven geen personen, zodat de vluchtrichting aan die kant niet relevant is. Er zijn voldoende mogelijkheden om buiten het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen en gassen te komen, aldus het rapport.

49.2. Richting het westen zijn meerdere vluchtwegen aanwezig die haaks op de Spoorboogweg staan. De raad heeft zich gelet daarop in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de zelfredzaamheid bij een calamiteit op de Spoorboogweg voldoende is gewaarborgd.

Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

50. Albema B.V., Maxy Netherlands en andere, BEO Vastgoed, [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellante sub 22] en andere betogen dat het plan economisch niet uitvoerbaar is.

Zij betogen daartoe dat de begroting van de kosten summier is en niet duidelijk is of met alle kosten van de uitvoering rekening is gehouden. Ook is volgens hen niet duidelijk of rekening is gehouden met de vergoeding van schade en nadeelcompensatie. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat de subsidiebeschikking van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 juni 2013 voor het project Rotterdamsebaan ten onrechte is verleend. De beschikking is volgens hen op onjuiste gegevens gebaseerd wat betreft het economisch rendement van de Rotterdamse baan en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (hierna: MKBA). Zij betwijfelen voorts of het Infrastructuurfonds gelet op de huidige crisis en bezuinigingen nog wel genoeg gelden ter beschikking zal hebben om de subsidie uit te keren. BEO Vastgoed betoogt eveneens dat de Rijksbijdrage allerminst zeker is. Zij betoogt dat er een tekort van € 240.000 is.

50.1. De raad dient, gelet op artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Bro, inzicht te bieden in de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Daarbij kunnen eventueel te betalen tegemoetkomingen in planschade een rol spelen. In hoofdstuk 6 van de plantoelichting heeft de raad inzicht geboden in de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Hierin heeft de raad betrokken welke mogelijke planschade en nadeelcompensatie de door het plan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen met zich kunnen brengen. Hiertoe is door een onafhankelijk bureau een risicoanalyse uitgevoerd. De geraamde kosten bedragen volgens die risicoanalyse 19 miljoen euro. Daarnaast zijn de bouwkosten geraamd op 481 miljoen euro en de kosten voor het verwerven van vastgoed op 65 miljoen euro. De kosten worden gedekt door een bijdrage van 160,5 miljoen euro van de gemeente Den Haag, van 160,5 miljoen euro van het stadsgewest Haaglanden en van 252 miljoen euro van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De benodigde besluitvorming voor deze bijdragen heeft reeds plaatsgevonden, aldus de raad.

In deze procedure ligt niet de rechtmatigheid van de subsidiebeschikking van de minister van Infrastructuur en Milieu voor. Deze beschikking is onherroepelijk. BEO Vastgoed, [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben niet aannemelijk gemaakt dat niet aan de voorwaarden uit de beschikking voldaan zal worden of dat niet voldoende gelden beschikbaar zullen zijn in het Infrastructuurfonds. In hetgeen Albema B.V., Maxy Netherlands en andere, BEO Vastgoed, [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellante sub 22] en andere hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de toegekende financiële bijdragen ontoereikend zijn om de geraamde kosten te dekken en het plan financieel niet uitvoerbaar is.

51. BEO Vastgoed betoogt daarnaast dat niet verzekerd is dat de noodzakelijke onteigening zal slagen. Zij onderbouwt dit betoog echter niet. Het niet nader onderbouwde betoog van BEO Vastgoed geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad op voorhand had moeten inzien dat geen onteigeningsbesluit kan worden verkregen.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

52. Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere betogen dat een verantwoording van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan ontbreekt.

52.1. De raad stelt dat voorafgaand aan de vaststelling van het plan een ruime mogelijkheid tot inspraak is geboden door de wettelijk verplichte inspraak op het MER en op het plan alsmede door het vooroverleg en door informeel overleg met belanghebbenden en de begeleidingsgroep Binckhorst waarin belanghebbenden uit de Binckhorst zijn vertegenwoordigd. Met deze inspraak is zoveel mogelijk rekening gehouden. Daarmee is de maatschappelijke uitvoerbaarheid geborgd, aldus de raad.

52.2. Aan de raad komt, gelet op het stelsel van de Wro beleidsvrijheid toe bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Niet in geschil is dat aan de formele eisen van de Wro ten aanzien van de totstandkoming van het plan is voldaan. Het belang van de bedrijven en de bewoners in de nabijheid van het plangebied is slechts één van de belangen die bij een belangenafweging dient te worden betrokken. Gebleken is dat dit belang in de voorbereiding van het plan is meegewogen. Dat de raad vervolgens een andere keuze heeft gemaakt dan overeenkomt met de wens van een deel van de in en nabij het plangebied gevestigde bedrijven en bewoners, valt binnen de genoemde beleidsvrijheid. Het betoog van Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere faalt.

Uitvoerbaarheid - benodigde vergunningen

53. Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere betogen dat onduidelijk is of de benodigde toestemmingen en vergunningen verkregen kunnen worden. Zij hadden graag net als bij een tracébesluit voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitvoeringsparagraaf gezien waarin de benodigde uitvoeringsvergunningen zijn opgenomen.

53.1. Nu geen wettelijke verplichting bestaat tot het opnemen van de uitvoeringsbesluiten in het plan en door Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere niet aannemelijk gemaakt is dat er besluiten benodigd zijn voor het realiseren van het plan waarvan de raad op voorhand had moeten inzien dat die besluiten niet genomen kunnen worden, geeft hetgeen door Albema B.V., Maxy Netherlands en andere en [appellante sub 22] en andere is aangevoerd geen aanleiding tot het oordeel dat het plan niet uitvoerbaar is.

54. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] betogen dat het Rijk bevoegd is voor het tracé van de Rotterdamsebaan nabij het knooppunt Ypenburg. De benodigde besluiten zijn volgens hen nog niet door de bevoegde minister genomen.

54.1. De raad stelt dat de Rotterdamsebaan niet direct op het rijkswegennet wordt aangesloten. De benodigde wijzigingen bij knooppunt Ypenburg betreffen alleen het grondgebied en de bevoegdheid van de gemeente Den Haag en haar bestuursorganen.

54.2. Nu het plan niet ziet op de rijkswegen en geen nadere besluitvorming van de minister van Infrastructuur en Milieu benodigd is voor de uitvoering van het plan, mist het betoog van [appellant sub 15] en [appellant sub 17] in zoverre feitelijke grondslag.

Uitvoerbaarheid Flora- en faunawet

55. Voor zover BEO Vastgoed betoogt dat het plan niet uitvoerbaar is omdat onzeker is of de benodigde ontheffingen op grond van de Flora en Faunawet (hierna: Ffw) kunnen worden verleend overweegt de Afdeling dat blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis heeft

willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

55.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 15 januari 2014 in zaak nr. 201306580/1/R6 brengt een redelijke toepassing van het relativiteitsvereiste, als vervat in artikel 8:69a van de Awb, met zich dat belanghebbenden die zich niet kunnen beroepen op de normen van de Ffw omdat die normen kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen, zich evenmin op die normen kunnen beroepen ten betoge dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar is. Het betoog van BEO Vastgoed strekt tot vernietiging van het bestreden besluit op de grond dat het plan niet uitvoerbaar is vanwege het in strijd met de Ffw verstoren en vernielen van vaste verblijfplaatsen van vleermuissoorten. In zoverre beroept BEO Vastgoed zich, ter onderbouwing van haar stelling dat het plan niet uitvoerbaar is, dan ook op de strijdigheid met de rechtsregels uit de Ffw. De ingeroepen normen uit de Ffw strekken tot bescherming van plant- en diersoorten en hun nesten en vaste rust- of verblijfplaatsen. Het belang waarin BEO Vastgoed dreigt te worden geraakt als gevolg van de realisering van het plan, is haar bedrijfsbelang dat is gelegen in het kunnen voortzetten van haar bedrijfsactiviteiten. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 19 juni 2013 in zaak nrs. 201210708/1/A4, 201210709/1/A4, 201210711/1/A4, 201210712/1/A4, 201210714/1/A4, 201210745/1/A4, 201210748/1/A4, 201210751/1/A4, 201210752/1/A4 behoeft niet in alle gevallen op voorhand uitgesloten te worden geacht dat de Ffw met de bescherming van diersoorten tevens bescherming biedt aan het belang bij het behoud van een goede kwaliteit van de directe leefomgeving van omwonenden. Dit geval doet zich, gelet op het feit dat het belang van BEO Vastgoed gelegen is in haar bedrijfsbelang echter hier niet voor. De ingeroepen normen uit de Ffw strekken derhalve kennelijk niet tot bescherming van het belang van BEO Vastgoed. Dit betekent dat het betoog van BEO Vastgoed dat het plan niet uitvoerbaar is omdat geen ontheffing op grond van de Ffw verleend kan worden, wat hier verder ook van zij, ingevolge artikel 8:69a van de Awb niet kan leiden tot vernietiging van het plan. De Afdeling ziet daarom af van een inhoudelijke bespreking van dat betoog.

56. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat het plan onvoldoende bescherming biedt voor de in de Vlietzone aanwezige flora en fauna en de onderzoeken naar de aanwezige flora en fauna gebreken vertonen. Zij betwisten dat slechts één patrijs voorkomt in de Vlietzone. Volgens hen zijn er meer patrijzen en hebben deze geen uitwijkmogelijkheden buiten de Vlietzone. Ook betwisten zij de juistheid van de telling van slechts één groene specht. Zij betogen dat meer dieren van deze soort voorkomen in het gebied rond de Molensloot en het leefgebied van deze soort wordt aangetast. Voorts betogen zij dat het opmerkelijk is dat geen of weinig waarnemingen van de gewone dwergvleermuis zijn gedaan in het gebied tussen het noordelijk deel van de Vlietzone en het zuidelijk deel daarvan. Dit gebied is een vliegroute en een foerageergebied, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17]. Dit blijkt volgens hen ook uit de memo "verkennend terreinonderzoek" van 15 maart 2013 door Oranjewoud (hierna: het terreinonderzoek). Zij betogen dat door het ontbreken van de waarnemingen in het gebied ten onrechte is besloten de Rotterdamsebaan bovengronds in dit deel van de Vlietzone aan te leggen. Zij betogen dat dit leidt tot aantasting van het foerageergebied en de vliegroutes. Ook tijdens de uitvoering van de aanleg zal deze aantasting plaatsvinden waardoor de vleermuispopulatie ter plaatse zal verdwijnen, aldus [appellant sub 15] en [appellant sub 17]. [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12] betogen dat uit het rapport "Inventarisatie Vleermuizen Parkeergarage Hoornwijk te Rijswijk" van 27 juli 2006 van Aqua Terra Nova BV blijkt dat vlakbij de voorziene tunnelmond en het tracé in de Vlietzone aan de zijde van Park Hoornwijk boombewonende vleermuizen aanwezig zijn zoals de laatvlieger, de ruige dwergvleermuis, de grootoorvleermuis, gewone dwergvleermuizen en mogelijk ook de rosse vleermuis. Onvoldoende is onderzocht of de aanwezigheid van deze diersoorten in de weg staat aan de uitvoering van het plan, aldus [appellant sub 15], [appellant sub 17] en [appellant sub 12].

56.1. De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling geldt dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan niet heeft kunnen vaststellen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

56.2. De raad stelt dat de Vlietzone geen onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur, maar dat wel enkele beschermde Flora- en faunasoorten zijn aangetroffen. De aanwezigheid van de aangetroffen dieren leidt er niet toe dat het plan niet uitvoerbaar is omdat de ingreep niet leidt tot aantasting van de gunstige staat van instandhouding van deze soorten, aldus de raad. De biotopen van deze soorten blijven bestaan binnen het plangebied en er zijn voor deze soorten voldoende mogelijkheden om zich te verplaatsen. De raad verwijst ter onderbouwing naar het veldonderzoek dat is verricht volgens de geldende protocollen. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport van Buro Bakker, bijlage 1 bij het Achtergrondrapport Ecologie (hierna: rapport Buro Bakker). Daaruit blijkt dat door het plan geen nestplaatsen van de specht en de patrijs worden getroffen. Wel is gebleken dat foerageergebied verloren gaat en wordt aangetast en verstoord, wat leidt tot het verdwijnen van de groene specht en het niet meer broeden van de patrijs in het zuidelijk deel van de Vlietzone. Dit heeft volgens het rapport Buro Bakker echter geen effect op de gunstige staat van instandhouding van de soorten. Wat betreft de vleermuizen verwijst de raad naar het rapport Buro Bakker en het terreinonderzoek waaruit volgens de raad blijkt dat met mitigerende maatregelen kan worden voorkomen dat effecten optreden voor de gunstige staat van instandhouding van de vleermuizen. Figuur 1.5 van het terreinonderzoek geeft de lijnbeplanting van populieren nabij het industrieterrein Laan van 's-Gravenmade weer. Dit is het gebied waar volgens [appellant sub 15] en [appellant sub 17] wel vleermuizen voorkomen terwijl het rapport Buro Bakker ter plaatse geen waarnemingen vermeldt. In het terreinonderzoek staat dat deze beschutte plek een geschikt foerageergebied biedt voor vleermuizen, maar het terreinonderzoek doet geen uitspraken over de feitelijke aanwezigheid van vleermuizen. De conclusie van het terreinonderzoek is dat het niet de verwachting is dat er in het rapport Buro Bakker belangrijke biotopen van beschermde soorten zijn gemist. Het terreinonderzoek vermeldt dat er geen aanleiding is om de conclusies ten aanzien van de te verwachten effecten op beschermde soorten in het ecologisch onderzoek bij te stellen. De raad stelt zich gelet op het rapport Buro Bakker en het terreinonderzoek op het standpunt dat het aannemelijk is dat voor de gevolgen met betrekking tot de vleermuissoorten ontheffing verleend zal worden.

56.3. In de plantoelichting staat in paragraaf 4.8.3 dat de Rotterdamsebaan leidt tot aantasting van een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis, de vaste vliegroute van de gewone en ruige dwergvleermuis en het foerageergebied van de watervleermuis. Voorts worden door het plan diverse 'individuele' flora en fauna geraakt. Voor geen van de beschermde soorten echter leidt de ingreep tot een aantasting van de gunstige staat van deze soorten en de biotopen van deze soorten blijven bestaan aldus de plantoelichting.

In paragraaf 4.8.4 staat dat ten aanzien van de vleermuizen mitigerende maatregelen moeten worden genomen. Deze bestaan uit:

- Het aanleggen van een vleermuispassage of hop-over bij kruising met vliegroute langs het Molenslootpad;
- Toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting langs de weg indien het tracé door gebieden loopt waar vleermuizen zijn waargenomen;
- Herinrichting van het gebied in de omgeving van het tracé als aantrekkelijk foerageergebied. De raad stelt dat deze maatregelen mogelijk zijn en zullen worden uitgevoerd.

56.4. [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben geen rapport uitgebracht of anderszins aannemelijk gemaakt dat de bevindingen in de onderzoeken naar de aanwezige flora en fauna en de effecten daarop onjuist zijn. Evenmin hebben zij aannemelijk gemaakt dat de maatregelen die de raad nodig acht voor het verkrijgen van een ontheffing niet mogelijk zijn. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 15] en [appellant sub 17] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad op grond van de rapporten niet in redelijkheid heeft kunnen oordelen dat de Ffw op voorhand niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Uitvoerbaarheid -bodem en grondwaterverontreiniging

57. BEO Vastgoed betoogt dat het verrichte historisch bodemonderzoek niet voldoende is om uit te sluiten dat bodem- en grondwaterverontreiniging onder andere op haar perceel in de boortunnel aanwezig is. Zij acht het onvoldoende dat de uitgegraven grond wordt gecontroleerd, nu door het boren mobiele verontreinigingen in de grond kunnen verplaatsen. Zij betoogt dat daadwerkelijk onderzoek dient te worden verricht naar de verontreiniging in de bodem omdat deze aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg kan staan.

57.1. De raad verwijst naar het Achtergrondrapport Water bij het MER. Wat betreft grondwatervervuiling zijn de effecten beperkt tot de tunnelmond en treffen deze effecten de aldaar aanwezige bedrijven niet, aldus de raad. Ter hoogte van het perceel van BEO Vastgoed loopt de tunnel onder de grondlaag waar bodemvervuiling zit door. Ter plaatse is historisch bodemonderzoek verricht dat voldoende duidelijkheid geeft, aldus de raad.

57.2. De aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures, die thans niet ter beoordeling staan. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan niet heeft kunnen vaststellen indien en voor zover de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

57.3. BEO Vastgoed heeft de onderzoeken naar de bodem- en grondwaterverontreiniging niet betwist. Gelet op het onderzoek naar de bodem en grondwaterverontreiniging en de maatregelen die worden getroffen om de ontgraven grond te controleren, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aanwezige bodemverontreiniging op voorhand niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

58. BEO Vastgoed betoogt dat de maatregelen die in de plantoelichting op pagina 132 tot en met 135 staan, die onder andere zien op geluid, tunnelveiligheid, watercompensatie en natuur, niet zijn verzekerd in het plan. De uitvoerbaarheid van het plan is daarom niet zeker gesteld. Het opnemen van de maatregelen in het Voorlopig Ontwerp of de aanbestedingsregels voldoet niet, aldus BEO Vastgoed.

58.1. De raad stelt dat de te nemen maatregelen zijn neergelegd in het MER en de achtergronddocumenten en in de plantoelichting. De maatregelen zullen in de te verlenen ontheffingen en vergunningen worden neergelegd en in de aanbestedingsvoorwaarden, de contracten en het daarbij behorende ontwerp en bestek. Het plan biedt voldoende planologische ruimte voor de waterberging. De archeologische waarden zijn beschermd door de dubbelbestemming Waarde-Archeologie, aldus de raad. Het plan staat niet in de weg aan de uitvoering van de genoemde maatregelen en uit het MER en de onderzoeksrapporten blijkt voldoende dat deze maatregelen uitvoerbaar zijn.

58.2. BEO Vastgoed heeft niet gespecificeerd op welke gronden de maatregelen die genoemd worden in de plantoelichting niet mogelijk zouden zijn en daardoor in de weg zouden staan aan de uitvoerbaarheid van het plan. Gelet op de onderbouwing van de raad in het MER, de plantoelichting en het verweer, ziet de Afdeling in hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de genoemde maatregelen uitvoerbaar zijn en niet in de weg staan aan de uitvoerbaarheid van het plan.

Schade

59. Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20], Renpart Vastgoed Holding, BEO Vastgoed, [appellante sub 16], Boele en Van Eesteren en Vestam, [appellant sub 5] en anderen en LMMC vrezen dat zij schade zullen leiden als gevolg van de aanleg en de aanwezigheid van de tunnel en de verslechtering van de bereikbaarheid en zichtbaarheid.

59.1. De raad stelt dat van een waardedaling van de panden als gevolg van het plan geen sprake zal zijn. Voorzover toch schade zal optreden, verwijst de raad naar de gemeenschappelijke verordening nadeelcompensatie en planschade Rotterdamsebaan.

59.2. Maxy Netherlands en andere, Spuigroep en andere, [appellant sub 9], Letterop, [appellant sub 20], Renpart Vastgoed Holding, BEO Vastgoed, [appellante sub 16], Boele en Van Eesteren en Vestam, [appellant sub 5] en anderen en LMMC kunnen een verzoek om schadevergoeding indienen bij de raad. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat de door hen gestelde schade als gevolg van het plan zodanig groot is dat de raad ten aanzien van die schade niet in redelijkheid heeft kunnen volstaan met een verwijzing naar de mogelijkheid om een verzoek om vergoeding van de schade, danwel nadeelcompensatie of planschade in te dienen.

Conclusie

60. De beroepen van BEO Vastgoed, Dyckerhoff Basal en andere en Drievliet zijn gegrond. De Afdeling zal op na te melden wijze in de zaak voorzien en bepalen dat deze uitspraak in zoverre in de plaats treedt van het besluit voor zover vernietigd. De Afdeling ziet aanleiding om de na te melden voorlopige voorziening te treffen.

De beroepen van [appellante sub 8], Albema B.V., Boele en Van Eesteren en Vestam, Maxy Netherlands en anderen, [appellant sub 5] en anderen, Spuigroep en andere, [appellant sub 15], [appellant sub 12], [appellant sub 9], KPN, [appellante sub 16] B.V., Commerzbank AG, Locatie Marketing en Management Company, [appellant sub 17], Houdt Vlietrand Groen, [appellant sub 20], Letterop Reclamemakers, Renpart Vastgoed Holding en [appellante sub 22] en anderen zijn ongegrond.

61. Uit oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, ziet de Afdeling aanleiding de raad op te dragen de hierna in de beslissing nader aangeduide onderdelen van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl.

62. De raad dient ten aanzien van BEO Vastgoed, Dyckerhoff Basal Betonmortel en andere en Drievliet op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Voor vergoeding van de proceskosten van de overige partijen bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BEO Vastgoed Warmond B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Betonmortel B.V. en andere en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Drievliet B.V. gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente den Haag van 17 oktober 2013, kenmerk nr. 121, waarbij het bestemmingsplan "Rotterdamsebaan" is vastgesteld, voor zover het betreft:

- a. de zinsnede "382" in artikel 5, lid 5.4, onder b, van de planregels;
- b. het plandeel met de bestemming "Bedrijf" ter plaatse van Maanweg 20, 22 en 24;
- c. de zinsnede "één" in artikel 6, lid 6.4, onder a, van de planregels;
- d. de bestemming "Waarde-Archeologie" ter plaatse van de Maanweg 20, 22 en 24;
- e. de bestemming "Waterstaat-Waterkering" ter plaatse van attractiepark Drievliet;

III. a. bepaalt dat het vernietigde deel van artikel 5, lid 5.4, onder b, van de planregels als volgt komt te luiden: 362;

bepaalt dat het vernietigde deel van artikel 6, lid 6.4, onder a, als volgt komt te luiden: twee;

IV. bepaalt dat deze uitspraak in zoverre in de plaats treedt van het besluit, voor zover vernietigd;

V. bepaalt bij wijze van voorlopige voorziening dat de aanduiding "tunnel" (tu) en de gebiedsaanduidingen "Verkeerstunnel-beschermingszone 1" en "Verkeerstunnel-beschermingszone 2" ter plaatse van Maanweg 20, 22 en 24, zoals in de verbeelding in het vastgestelde plan zijn opgenomen gehandhaafd blijft en artikel 5, lid 5.1, onder f, en artikel 5, lid 5.2.1, onder c, van de planregels ter plaatse van de Maanweg 20, 22 en 24 van toepassing zijn.

VI. bepaalt dat de onder V getroffen voorlopige voorziening vervalt op het tijdstip van inwerkingtreding van een bestemmingsplan waarin een nieuwe planregeling is vastgesteld ter plaatse van de aanduiding "tunnel" op het perceel Maanweg 20, 22 en 24;

VII. draagt de raad van de gemeente Den Haag op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat de hiervoor vermelde onderdelen II, III, IV, V, VI en VII worden verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>.

VIII. verklaart de beroepen van [appellante sub 8A] en [appellante sub 8B], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Albema B.V., de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Boele en van Eesteren B.V. en Vestam Den Haag B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Maxy Netherlands B.V. en anderen, [appellant sub 5] en anderen, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Spuigroep B.V. en andere, [appellant sub 15], [appellant sub 12], [appellante sub 9A] en [appellant sub 9B], de naamloze vennootschap Koninklijke KPN N.V., [appellante sub 16], Commerzbank AG, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Locatie Marketing en Management Company B.V., [appellant sub 17], de vereniging Vereniging Houdt Vlietrand Groen, [appellant sub 20], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Letterop Reclamemakers B.V., de naamloze vennootschap Renpart Vastgoed Holding N.V. en [appellante sub 22] en anderen ongegrond;

IX. veroordeelt de raad van de gemeente den Haag tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BEO Vastgoed Warmond B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

veroordeelt de raad van de gemeente den Haag tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Betonmortel B.V. en andere in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;;

veroordeelt de raad van de gemeente den Haag tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Drievliet B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

X. gelast dat de raad van de gemeente Den Haag aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 318,00 (zegge: driehonderdachtien euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BEO Vastgoed Warmond B.V., € 318,00 (zegge: driehonderdachtien euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Betonmortel B.V. en andere, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander, en € 318,00 (zegge: driehonderdachtien euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Drievliet B.V. vergoedt;

Aldus vastgesteld door mr. Th.G. Drupsteen, voorzitter, en mr. J. Kramer en mr. J.W. van de Gronden, leden, in tegenwoordigheid van mr. D. Rietberg, griffier.

w.g. Drupsteen w.g. Rietberg
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 18 februari 2015

725.