

Vlietzone

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor de beheersverordening	5
1.2 Doel van de beheersverordening	5
1.3 Ligging plangebied en verantwoording plangrens	5
1.4 Vigerende planologische regelingen	6
1.5 Leeswijzer	6
Hoofdstuk2 Beschrijving bestaande situatie	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Ontstaansgeschiedenis	7
2.3 Ruimtelijke structuur	9
2.4 Functionele structuur	11
Hoofdstuk3 Beleid	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Regionaal beleid	14
3.4 Gemeentelijk beleid	15
3.5 Sectoraal beleid	15
Hoofdstuk4 Milieu	31
4.1 Inleiding	31
4.2 Gebiedsgericht Milieubeleid	31
4.3 Bodem	32
4.4 Externe veiligheid	33
4.5 Geluid	34
4.6 Luchtkwaliteit	35
Hoofdstuk5 Toelichting op de regels	37
5.1 Inleiding	37
5.2 Bestemmingen en bestemmingsregels	37
5.3 Algemene regels	43
5.4 Overgangs- en slotregels	43
Hoofdstuk6 Economische uitvoerbaarheid	45
Bijlagen	47
Bijlage 1 Berekening Groepsrisico	49
Bijlage 2 Overzichtskaart dubbelbestemming Waarde-Archeologie	79
Bijlage 3 Overzichtskaart dubbelbestemming Waarde-Ecologie	85
Bijlage 4 Overzichtskaart dubbelbestemming Leiding-Hoogspanning	91
Bijlage 5 Overzichtskaart dubbelbestemming Leiding-Gas	97

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de beheersverordening

In de Wet ruimtelijke ordening (verder Wro) is de plicht opgenomen om voor het gehele grondgebied actuele ruimtelijke plannen (niet ouder dan 10 jaar) te hebben. Deze actualiseringsopgave is ook vastgelegd in de "Nota bestemmingsplannen, in relatie tot het actualiseringsprogramma en tot de Structuurvisie Den Haag 2020" die op 14 december 2006 door de gemeenteraad is vastgesteld.

In de structuurvisie Den Haag 2020, Wereldstad aan zee wordt de A4/Vlietzone genoemd als één van de 9 ontwikkelingsgebieden. In het IPSO 2011 is de ontwikkeling van dit gebied in tijd naar achter geschoven in verband met ontbreken van investeringsmogelijkheden en prioritering bij andere gebieden. Momenteel wordt gewerkt aan de Nota van Uitgangspunten voor dit gebied, waarin uitgangspunten voor de korte en middellange termijn worden vastgelegd. Nieuwe ontwikkelingen (in bijvoorbeeld de vorm van woningbouw) zijn in dit kader niet voorzien binnen 10 jaar, met uitzondering van de gebiedsoverstijgende projecten Rotterdamsebaan (Trekvlittracé), de direct daarmee samenhangende ingrepen, waaronder het opschuiven van een deel van de golfbaan en het fietspad A4-Vlietzone (Trekfietsracé). De vigerende bestemmingsplannen zijn echter al op korte termijn aan actualisatie toe.

Zolang er nog geen sprake is van een duidelijk kader (structuurvisie, masterplan of stedenbouwkundig ontwerp) is het niet wenselijk om nieuwe ontwikkelingen toe te staan. De gemeenteraad kan, voor die delen van het grondgebied van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien, in plaats van een bestemmingsplan een beheersverordening vaststellen waarin het beheer van dat gebied in overeenstemming met het bestaande feitelijke of planologisch toelaatbare gebruik wordt geregeld.

Voorliggende beheersverordening Vlietzone vormt het bindende kader voor het toelaatbaar ruimtelijk gebruik van de gronden binnen het gebied dat is vastgelegd op de kaart en bijbehorende regels bij deze verordening. Met deze beheersverordening wordt voor het betreffende plangebied voldaan aan de in de nota vastgelegde en de uit de Wet ruimtelijke ordening voortvloeiende actualiseringsplicht.

1.2 Doel van de beheersverordening

De Vlietzone is een gemengd gebied met diverse verschillende functies. Het doel van de beheersverordening Vlietzone is het vastleggen van vooral de huidige planologische situatie en in enkele gevallen de bestaande feitelijke situatie. In hoofdstuk 5 is aangegeven in welke gevallen is gekozen voor de bestaande feitelijke situatie. Het ruimtelijk beleid voor dit plangebied, dat thans is neergelegd in verschillende bestemmingsplannen, wordt daarmee vervangen door deze beheersverordening.

1.3 Ligging plangebied en verantwoording plangrens

Het plangebied van de Vlietzone wordt globaal begrensd door de Jan Thijssenweg en de Westvlietweg aan de westzijde, de gemeentegrens met Leidschendam-Voorburg aan de noordzijde, de A4 aan de oostzijde en de gemeentegrens met Rijswijk aan de zuidzijde. Het plangebied wordt doorkruist door de Utrechtse Baan (A12).

Voor wat betreft de plangrenzen is aansluiting gezocht bij de grenzen van de vigerende bestemmingsplannen. Ten behoeve van een tweetal gebiedsoverstijgende (verkeers)ontwikkelingen wordt thans het bestemmingsplan Rotterdamsebaan en het uitwerkingsplan Trekfietsracé (A4/Vlietzone) opgesteld. Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan dient een deel van het Golfterrein Leeuwenberg te worden verschoven. Hiervoor zal eveneens een bestemmingsplan worden opgesteld.

Gelet op de planning en de doorlooptijden van deze ontwikkelingen is thans nog niet geheel duidelijk hoe exact de grenzen van deze plangebieden zullen lopen. Derhalve is ervoor gekozen om thans voor het gehele gebied van de Vlietzone een beheersverordening te maken zodat sprake is van een actueel juridisch kader. De nieuwe bestemmingsplannen zullen ter zijner tijd delen van het gebied 'overschrijven'. Dit geldt echter niet voor het Uitwerkingsplan Trekfietsracé (A4/Vlietzone). Van dit plan zijn de grenzen bekend en deze gronden zullen niet in deze beheersverordening worden opgenomen. In paragraaf 3.5.5 en 3.5.10 zal nader op de hiervoor genoemde ontwikkelingen worden ingegaan.

Tot slot maakt de zogenaamde N-kavel (gelegen aan de Laan van Hoornwijk) geen onderdeel uit van het plangebied. Momenteel is het terrein ingericht als parkeerterrein. Er zijn plannen om ter plaatse kantoren mogelijk te maken en de Rotterdamsebaan zal deze kavel doorkruisen.

Als gevolg van de gemeentelijke herindeling van Den Haag en omgeving (Stb. 2001/349) van 1 januari 2002 is het grootste deel van de Vlietzone van de gemeenten Rijswijk en Leidschendam overgegaan naar de gemeente Den Haag, met uitzondering van de woonwijken Park Leeuwenbergh en Zeeheldenkwartier. De plangrenzen van de beheersverordening sluiten hier aan op de gemeentegrens.

De exacte begrenzing van het plangebied is opgenomen in de bijgevoegde kaart 'Plangebied Vlietzone'.

1.4 Vigerende planologische regelingen

De beheersverordening Vlietzone vervangt (gedeeltelijk) de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Datum goedkeuring
Park Leeuwenbergh 1979 en	08-01-1979	18-03-1980
Gedeeltelijke herziening 1988	03-04-1989	07-11-1989
Zeeheldenwijk 1980	22-04-1980	09-06-1981
Hoornwijk	06-07-1995	06-02-1996
Westvlietweg 1992	10-02-1992	29-09-1992
Noordelijke Randweg Haagse Regio ged. Leidschendam	21-10-1996	03-06-1997
Uitbreidingsplan der Gemeente Leidschendam 1939	14-04-1939	07-05-1940
Parapluherziening Seksinrichtingen	25-11-2004	15-03-2005
Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk	25-11-2004	05-07-2005
Parapluherziening Archeologie	23-09-2010	n.v.t.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is de aanleiding voor het opstellen van een beheersverordening voor het plangebied Vlietzone aangegeven. Hoofdstuk 2 geeft een kenschets van het plangebied, met een beschrijving van de verschillende ruimtelijke en functionele aspecten. In hoofdstuk 3 worden de landelijke, regionale en lokale uitgangspunten en ambities van ruimtelijk en sectoraal beleid in relatie tot het plangebied beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de milieuregelgeving. Hoofdstuk 5 gaat in op de juridische aspecten van deze beheersverordening. In dat hoofdstuk is ook een artikelsgewijze toelichting opgenomen. In hoofdstuk 6 wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

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

2.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied bevindt zich volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk in een strandvlakte net achter de strandwal waarop Voorburg en Rijswijk zijn ontstaan. Strandwallen zijn grofweg evenwijdig aan de kustlijn gelegen zandruggen die enige duizenden jaren voor Christus door natuurlijke processen zijn gevormd. De lage gebieden tussen deze ruggen worden strandvlaktes genoemd. De hooggelegen strandwallen en daarop afgezette duinen kwamen tot ontwikkeling doordat in de kustzone zoveel zand door de zee werd afgezet (Laag van Rijswijk) dat hoogtes ontstonden die niet meer iedere vloed overspoelden. Hierdoor kon het zand opdrogen en gaan verstuiven. Het fijne zand dat verstoof zette zich verder landinwaarts in het getijdegebied af, onder andere in het plangebied. Op die manier werden ook in de strandvlakte kleine en grotere duintjes gevormd (afzettingen behorend tot de Laag van Ypenburg en de Laag van Voorburg).

Dit proces, waarbij de invloed van de zee werd teruggedrongen, voltrok zich in de periode tussen 3800 v. Chr. tot 2200 v. Chr. Het gebied kon daardoor moeilijker ontwateren, waardoor het grondwater steeg. Het gevolg was dat zich vanaf 2200 v. Chr. veen ontwikkelde in het achterland en de lagergelegen delen tussen de strandwallen. Rond 500 v. Chr. brak de zee via het Maasmondinggebied door en ontwikkelde zich een getijdegeulensysteem dat met vele vertakkingen ver het achterliggende land indrong. Hierbij werd veen weggeslagen en werd zandige klei afgezet waardoor oeverwallen en inversieruggen ontstonden (Gantellaag). Resten daarvan zijn in het plangebied waargenomen. In het plangebied is dus sprake van een geul van het Gantelsysteem die het gehele terrein doorsnijdt en van zandkopjes van verschillende grootte. De verwachting is bovendien dat er nog ettelijke niet gekarteerde duintjes aanwezig zijn. Op en bij deze zandkopjes kan al vroeg in de prehistorie zijn gewoond. Een onlangs uitgevoerde proefopgraving bij de Westvlietweg 28 binnen het plangebied heeft resten uit de late Steentijd aan het licht gebracht.

Op en langs de geul kunnen sporen uit de late prehistorie en de vroeghistorische perioden worden verwacht. Nadat de geul verlandde bleef deze namelijk als een inversierug in het landschap achter. Een grote vindplaats in het plangebied op deze geul is een inheems-Romeinse nederzetting uit de 1ste - 3de eeuw na Christus vlakbij landgoed Leeuwenbergh. Tijdens de opgravingen is vastgesteld dat de daar aanwezige, ongeveer 60 meter brede kreekruig in de Romeinse tijd over een lengte van misschien wel 1 kilometer bewoond is geweest. De nederzetting bestaat uit een aaneengesloten lint van door sloten omgeven kavels en erven. Eén van die erven wordt voorzichtig geïnterpreteerd als een cultusplaats; binnen de andere erven zijn sporen van boerderijen aangetroffen. Het gedeelte ten zuidwesten van de golfbaan is in 1994 op de archeologische monumentenkaart (AMK) van Zuid-Holland opgenomen als terrein met zeer hoge archeologische waarde (AMKnr 4056). Vermoed wordt dat de nederzetting op dit moment voor meer dan driekwart opgegraven is. De verwachting is dat de nederzetting zich nog verder naar het noorden en zuiden toe uitstrekt, onder andere tot onder het bedrijvengebied Hoornwijk.

Uit de opgravingen is gebleken dat de erven zich bevonden in een uitgebreid verkavelingssysteem dat zeker 20 ha van de kreekruig en het aangrenzende veen-kleigebied heeft omvat. De kavels waren in gebruik als weidegrond of akkerbouwpercelen. Er zijn aanwijzingen dat de verkaveling tot stand is gebracht door Romeinse militairen. Een landmeetkundige techniek, bekend als de gulden snede, ligt namelijk aan de verkavelingsstructuur ten grondslag. Het is bekend dat deze techniek werd gebruikt door het Romeinse leger en in de buurt (onder andere in de Woudse Polder) is toegepast voor het uitzetten van het verkavelingssysteem. Het getijdengeulensysteem van de Gantel en de bijbehorende oeverwallen lijken vrijwel volledig bewoond en verkaveld te zijn geweest in de Romeinse tijd.

Direct aan de overzijde van de Vliet bevindt zich de enige burgerlijke Romeinse stad in het westen van

het land, Forum Hadriani of MAC (Municipium Aelium Cananefatium). Aanleiding voor het stichten van de stad op die plek zal mede gelegen zijn in het Kanaal van Corbulo dat door de Romeinse veldheer Corbulo werd aangelegd om de Rijn en Maas met elkaar te verbinden. Niet zeker is waar het kanaal van Corbulo exact heeft gelopen ten opzichte van de huidige Vliet. Het is mogelijk dat de huidige Vliet ter hoogte van Forum Hadriani op dezelfde plaats ligt als het Kanaal van Corbulo, maar dit is geenszins zeker. Als het kanaal meer naar het oosten heeft gelegen kan dit betekenen dat Forum Hadriani zich tot in het plangebied uitstreckte. Ook is het mogelijk dat een deel van de stad zich aan de andere kant van het kanaal bevond. Een en ander betekent dat binnen de beheersverordening ook rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van Romeinse resten die met de toenmalige stad te maken hebben, en met sporen die verband houden met het genoemde kanaal van Corbulo. Onlangs uitgevoerd onderzoek met hulp van het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) heeft nieuwe aanwijzingen voor dat laatste vermoeden opgeleverd.

De Romeinse bewoning lijkt in de tweede helft van de 3de eeuw te zijn beëindigd. Het gebied ontvolkte grotendeels, vooral omdat bewoning door vernatting van het gebied minder aantrekkelijk, zo niet onmogelijk werd. Door de intensieve landbouw en ontginningen was het gebied zodanig ontwaterd dat het maaiveld was gedaald en opnieuw een periode van vernatting en veengroei inzette waar alleen de hoge strandwallen van gespaard bleven. Uit de periode na de Romeinse tijd zijn voor het plangebied geen gegevens beschikbaar. Er zijn geen meldingen van vondsten of waarnemingen uit de vroege middeleeuwen. Het gebied lijkt tussen de 3de en 11de eeuw verlaten. Het wordt in vroege historische bronnen omschreven als wildernis.

De eerste bekende sporen van menselijk handelen in het plangebied na de Romeinse tijd dateren uit de late middeleeuwen. Zij stammen uit de 11de en 12de eeuw wanneer de bewoning in de hele regio sterk toeneemt. Dit is ook de periode waarin aan de kust grote verstuingen optreden en de Laag van Den Haag (Jonge Duinen) wordt afgezet. De combinatie van beide is waarschijnlijk mede aanleiding geweest de veengebieden grootschalig en structureel te ontginnen. Deze ontginningen hadden bodemdaling tot gevolg; het uiteindelijke resultaat was na enige tijd een toenemende wateroverlast. Men zag zich genooddaakt het betreffende gebied in te polderen. Vanaf de 15de eeuw maakte het plangebied deel uit van de Hoge of Nieuwe Broekpolder en de Tedingerbreekpolder. Deze waren van elkaar gescheiden door de Postenkade. Deze veendijk is in de 15de eeuw of eerder aangelegd. Uit historische bronnen is bekend dat de ambachtsgrens al vanaf de 13de eeuw op deze plek lag. De polders werden afgewaterd via onder andere de Molensloot en de Bovenwetering. Beide zijn voor een deel nog steeds aanwezig.

Van middeleeuwse bewoning van het gebied is tot nu toe heel weinig bekend. Er lijkt sprake te zijn van een huisterp uit de late middeleeuwen in de zuidelijke punt van het plangebied. Waarschijnlijk is deze van voor de inpoldering. Een exacte locatie is onbekend, maar valt binnen de omgrenzingen van het bovengenoemde AMK terrein (nr 4056). Vanaf waarschijnlijk de 17de eeuw werden langs de Vliet landgoederen en buitenplaatsen aangelegd. Onduidelijk is of dit voortzettingen zijn van oudere boerderijplaatsen. Op historische kaarten kenmerken deze buitenplaatsen zich door gedetailleerd weergegeven tuinen.

Voor in het deel van het plangebied tussen Rijswijk en de A12 is het aantal buitens groot. Naar het noordoosten toe wordt dat duidelijk minder. Vanaf de grens met Rijswijk zijn het achtereenvolgens: Vredenoord, Drievliet, Zeerust, Zuiderburch, Overburch, Leeuwenbergh (buiten het plangebied), Den Hoonaert, Nabij en Visvliet. Tussen Den Hoonaert en Nabij is sprake van een buiten waarvan de naam niet bekend is. Een tweetal locaties zijn nader onderzocht. Van buitenplaats Den Honaert is in 1998 de 17de-eeuwse baroktuin door de afdeling archeologie van de gemeente Den Haag archeologisch onderzocht. Op basis van het onderzoek werd geconcludeerd dat de afbeelding van de tuin op historische kaarten vrij accuraat was. Bovendien bleek dat de tuinaanleg archeologisch vrij veel en goed herkenbare sporen achter heeft gelaten. De hoeve maakte onderdeel uit van het AMK-terrein 4056 en is opgegraven door de gemeente Rijswijk bij de aanleg van het bedrijventerrein. Bij de opgraving zijn geen aanwijzingen gevonden dat de hoeve wortels heeft in de middeleeuwen.

2.3 Ruimtelijke structuur

2.3.1 Ruimtelijke hoofdstructuren bebouwingsbeeld

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

De oudste goed herkenbare verbinding in het gebied is de Vliet. Dit kanaal ligt op de overgang van de strandwal naar de polder. Als waterweg behoorde de Vliet tot de transportassen avant la lettre: in 1618 werden jaagpaden aangelegd, waarna de eerste trekschuiten tussen Leiden en Delft voeren. De Vliet met zijn bruggen geeft het gebied een eigen gezicht en een duidelijke structuur.

Na de waterwegen kwamen in de 19e eeuw de spoorwegen op als transportmiddel. En na en naast de spoorwegen zou het wegverkeer zijn stormachtige ontwikkeling doormaken. Juist in het plangebied is dat overal te ervaren. De ontwikkeling begon met de aanleg, eind 19e eeuw, begin 20e eeuw, van de spoorlijn Den Haag-Utrecht en de Hofpleinlijn, de huidige RandstadRaillijn. Anders dan de vaarwegen, die waren ontstaan met een sterke wisselwerking tussen ondergrond en infrastructuur werden de spoorlijnen als autonome verbindingen over het bestaande landschap heen geprojecteerd. In de tweede helft van de 20e eeuw volgde de aanleg van de snelwegen in de vrije ruimte tussen de omliggende steden en dorpen. Ook de snelwegen zijn aangelegd op een autonoom zandlichaam, zonder veel verband met de onderliggende polderstructuren. De rol van de Vliet als vervoer-as is intussen lang niet uitgespeeld, het kanaal wordt nog altijd benut door de beroepsvaart en recreatievaart.

Delen van de Vliet blijken al sinds mensenheugenis aantrekkelijk te zijn voor bewoning. Langs de Vliet worden landgoederen en buitenplaatsen aangelegd. Vanaf het einde van de 19e eeuw verstedelijkt heel Nederland in toenemend tempo. Ook de Vlietzone ziet het verstedelijkte gebied vanuit de omliggende kernen oprukken tot aan de Vliet. Plaatselijk springt het er ook overheen, zoals de bedrijventerreinen, volkstuinen, sportcomplexen en de golfbaan van de Leidschendamse Golfvereniging Leeuwenbergh. Aan de andere zijde van de A4 zijn de afgelopen decennia de Vinexwijken Leidschenveen en Ypenburg gebouwd. Zo wordt de Vlietzone steeds meer van buitengebied tot stadsrand. Het bebouwingsbeeld hangt samen met de verschillende functies die zich in het plangebied bevinden. In paragraaf 2.4 wordt nader op de verschillende functies ingegaan.

2.3.2 Natuur en landschap

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Evenmin is het aangewezen tot beschermd natuurmonument. Delen van het plangebied vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur en de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

In paragraaf 3.5.1 wordt nader ingegaan op het aspect natuur en landschap.

2.3.3 Water

Het plangebied is gelegen in de waterstaatkundige eenheden van de polders Tedingerbroekpolder en Hoge broekpolder.

In paragraaf 3.5.2 wordt nader ingegaan op het aspect Water.

2.3.4 Bodem

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat de bovengrond (0,0-0,5 m-maaiveld) in het plangebied licht verontreinigd is met kwik, zink en PAK (teerachtige stoffen). De ondergrond (0,5-2,0 m-maaiveld) is gemiddeld niet verontreinigd. Enkele kleine stukken van de Vlietzone vallen echter niet binnen de bodemkwaliteitskaart. Voor die delen van het plangebied waar in de toekomst nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op het aspect bodem.

2.3.5 Monumenten

In het plangebied bevinden zijn de volgende beschermde rijksmonumenten (opgenomen in het register ingevolge art. 6 van de Monumentenwet 1988):

<i>Adres</i>	<i>Beschrijving</i>
Westvlietweg 148-149	Buitenplaats Zeerust
Westvlietweg	Kerkbrug
Westvlietweg	Wijkerbrug
Jan Thijssenweg 16	Buitenplaats Drievliet
Jan Thijssenweg 11, 12 en 13	Buitenplaats Vredenoord
Jan Thijssenweg	Nieuwe Tolbrug

In het plangebied zijn thans de volgende objecten aangewezen als gemeentelijk monument ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag:

<i>Adres</i>	<i>Beschrijving</i>
Jan Thijssenweg 8	Landhuis
Westvlietweg 150/151	Boerenhoeve

Voor wijzigingen, waaronder verbouwingen en onderhoud aan zowel rijks- als gemeentelijke monumenten is een vergunning ingevolge artikel 2.1, lid 1 onder f of ingevolge artikel 2.2, lid 1 onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vereist. Toetsingscriteria zijn onder meer de architectuur- en cultuurhistorische waarden van het desbetreffende monument.

In paragraaf 3.5.4 wordt nader ingegaan dit aspect.

2.3.6 Verkeer en infrastructuur

Het plangebied 'Vlietzone' wordt ontsloten door de Westvlietweg / Jan Thijssenweg en de Laan van Hoornwijck. De belangrijkste aanvoerroutes naar het gebied zijn vanaf de aansluiting A4/Leidschendam de route Noordelijke Randweg/N14 – Vlietweg – Westvlietweg of vanaf de aansluiting A4/Rijswijk-centrum - A13/Rijswijk (knooppunt Ypenburg) de route Laan van Delfvliet – Rotterdamseweg – Laan van Oversteen – Laan van Vredenoord – Laan van Beens – Jan Thijssenweg. Vanuit Leidschendam-Voorburg vormen de Fonteynenburghlaan, de Kerkstraat en de Wijkerlaan belangrijke verbindingen over de Vliet naar het plangebied. De Laan van 's-Gravenmade ontsluit het bedrijventerrein Hoornwijck en het familiepark Drievliet.

De A12 is de belangrijkste toegangsweg van Den Haag met als bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg. Ook de Laan van Hoornwijck heeft de bestemming Verkeer – Hoofdverkeersweg en is een belangrijke verbindingsweg tussen Ypenburg en het centrum van Den Haag. De Westvlietweg en de Jan Thijssenweg hebben een gebiedsontsluitende functie met als bestemming Verkeer – Straat. De overige wegen, uitgezonderd de Spoorlaan, zijn 50 km per uur straten en hebben de bestemming Verkeer – Verblijfsstraat. De Spoorlaan is 30 km per uur straat, en is onderdeel van een fietsroute tussen Ypenburg en Voorburg. In het plangebied liggen vier fietspaden (Schrepelpad, Nieuweveensepad, Molenslootpad en Broekweg) die Leidschenveen-Ypenburg verbinden met Voorburg.

Langs het plangebied rijdt tram 15 over de Laan van Hoornwijck en Randstadraillijnen 3, 4 en de

Erasmuslijn liggen aan de noordoostzijde van het plangebied. De buslijnen 33 en N5 maken gebruik van de Laan van Hoornwijck. In het gebied is geen betaald parkeren ingevoerd. Het grootste deel van de auto's wordt op eigen terrein geparkeerd.

2.3.7 Kabels en leidingen

De planologisch relevante kabels en leidingen zijn met een dubbelbestemming op de plankaart opgenomen.

2.4 Functionele structuur

Het plangebied omvat verschillende soorten functies. Hieronder wordt per functie nader ingegaan op de situatie in het plangebied.

2.4.1 Agrarisch

In de Vlietzone komen op een aantal locaties agrarische functies voor. Dit betreffen geen grootschalige landbouwactiviteiten in de vorm van (intensieve) veeteelt of tuinbouw.

2.4.2 Wonen

In de Vlietzone zijn delen van twee statistische wijken (Hoornwijck en Forepark) gelegen. Beide wijken hebben één buurt die in het plangebied valt. Het zijn de buurten Vlietbuurt en Westvliet. Het plangebied is een extensief bebouwd gebied. De woningen die er staan zijn gebouwd in de vorm van vrijstaande woningen en eengezinswoningen en dateren grotendeels uit de bouwperiode van vòòr 1930.

2.4.3 Bedrijven, detailhandel, kantoren

Op een viertal locaties is sprake van een concentratie van bedrijven in het plangebied. Dit betreft de locatie 'Bedrijventerrein Hoornwijck' (voorzover dit in het plangebied is gelegen), twee locaties die centraal in het plangebied zijn gelegen en ontsloten worden door de Westvlietweg (aan weerszijden van de A12) en de locatie gelegen in het noordelijk deel van het plangebied. Naast deze concentratielocaties vindt in het plangebied ook verspreid bedrijvigheid plaats.

Aan de Jan Thijssenweg is een onbemand verkooppunt voor motorbrandstoffen (zonder LPG) gelegen.

Op twee locaties in het plangebied zijn de gronden bestemd voor detailhandel. Aan het Schrepelpad is een tuincentrum/dierenspeciaalzaak gelegen en aan de Laan van 's-Gravenmade (op het bedrijventerrein 'Hoornwijck') is een Praxis gelegen.

Binnen het plangebied bevinden zich geen concentraties van kantoren. Wel bevinden zich op een aantal van de bedrijventerreinen al dan niet zelfstandige kantoorruimten.

2.4.4 Horeca

Binnen het plangebied zijn twee horecagelegenheden gesitueerd. Aan de Jan Thijssenweg betreft dit het chinees-indisch restaurant "De Chinese Muur" en aan de Broekweg "Partyboederij Hijdra".

2.4.5 Maatschappelijk/Welzijn

Aan de Laan van Hoornwijck is het clubgebouw van de waterscouting "Dorus Rijkers" gelegen. Binnen het plangebied is ook het Wellantcollege gesitueerd dat recentelijk is vernieuwd en plaats biedt aan circa 600 leerlingen. Aan de Westvlietweg is het landgoed 'Zeerust' gelegen. Op deze locatie worden verschillende welzijnsvoorzieningen aangeboden.

2.4.6 Cultuur en ontspanning

In het plangebied is het attractiepark Drievliet gelegen. Drievliet is een familiepretpark dat jaarlijks circa 350.000 bezoekers ontvangt, vooral uit de regio Den Haag. Het pretpark is in 1951 met een speeltuin begonnen, maar het bijbehorende herenhuis is van vòòr 1612 en een rijksmonument. Aan de Groene Zoom is een muziekvereniging gesitueerd.

2.4.7 Sport en recreatie

In het plangebied zijn een groot aantal functies in de recreatieve sfeer gevestigd. Dit betreffen onder andere volkstuincomplexen, een golfbaan, een camping, een manege, een indoorskibaan, fitness en sportterreinen ten behoeve van verschillende sporten (al dan niet overdekt).

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020 vastgelegd met een doorkijk naar de periode 2020-2030. In deze nota zet het rijk in op een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en de borging van de veiligheid.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water.

Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig, en blijven stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten.

Nieuwe bebouwing moet ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten zoveel mogelijk worden geconcentreerd in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaand stedelijk gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Binnen het plangebied van de beheersverordening worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie

Op 2 juli 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" vastgesteld, die op 23 februari 2011 op onderdelen is herzien. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogingen, namelijk:

1. aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
2. duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
3. divers en samenhangend stedelijk netwerk
4. vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
5. stad en land verbonden

Op de functiekaart (gewenste en mogelijke ruimtelijke functies; wat komt waar) heeft het plangebied verschillende aanduidingen gekregen. Het plangebied is grotendeels aangewezen als 'Stedelijk groen', voor het overige is het gebied aangewezen als 'Stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer', 'Bedrijventerrein' en 'Stads- en dorpsgebied'. Ook de aanduiding 'zoeklocatie voor stads- en dorpsgebied' is op het gebied van toepassing. Voor wat betreft verkeer zijn de volgende aanduidingen van toepassing: 'Stedenbaan', 'Regionale railverbinding', 'Regionale verbinding (voorlopig bus)', '(Boven)regionale wegverbinding', 'Reservering wegverbinding' en 'Infrastructuur'.

Over vrijwel het gehele gebied ligt de aanduiding 'Transformatiegebied'. Dit betekent dat voor dit gebied functieverandering (transformatie) gewenst is, maar de eindfunctie nog niet volledig duidelijk is. Voor elk transformatiegebied geldt een eigen ontwikkel- en inrichtingsopgave, die gepaard gaat met een aantal randvoorwaarden vanuit de provinciale belangen. De opgave voor dit gebied is dat het wordt ontwikkeld tot een robuust, (openbaar) toegankelijk en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie,

landgoederen en sport, (recreatief) verbonden met Midden-Delfland en Vlietlanden (Zweth-Vlietzone), voorzien van een daarbij passende stedelijke ontwikkeling, ontdaan van verrommeling en met een terughoudend ingepaste infrastructuur. Aangezien de beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen, zoals functieveranderingen toestaat, zal hierop niet verder worden ingegaan.

Verordening Ruimte

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten regels kunnen stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. De Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland (2 juli 2010 vastgesteld door Provinciale Staten) voorziet hierin. Doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Voor het onderhavige gebied zijn de volgende provinciale belangen van toepassing:

- Ecologische Hoofdstructuur (art. 5)

Een aantal locaties in het plangebied behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur. Deze locaties zijn op de bijbehorende kaart aangeduid als bestaande natuur en prioritaire nieuwe natuur. De beheersverordening dient voor deze gronden bestemmingen aan te wijzen die de natuurfunctie rechtstreeks mogelijk maken en beschermen tegen significante aantastingen van de wezenlijke kenmerken en waarden. De bestaande bebouwing, erven, tuinen en wegen met een gesloten verharding kunnen overeenkomstig het huidige gebruik worden bestemd.

- Kantoren (art. 7)

Voor gronden gelegen buiten de invloedssfeer van bestaande haltes van het Zuidvleugelnet en buiten in een geldend bestemmingsplan opgenomen kantoorbestemmingen mag geen nieuwe bebouwing ten behoeve van kantoor mogelijk worden gemaakt.

- Bedrijventerreinen (art. 8)

Alle bedrijvenlocaties binnen het plangebied vallen onder dit artikel. Op basis van de bijgevoegde kaart zijn alle gebieden aangeduid als 'Transformatiegebied'. In het artikel wordt tevens aangegeven dat geen bestemmingen opgenomen mogen worden die nieuwe (bedrijfs)woningen mogelijk maken op de bedrijventerreinen en transformatiegebieden (voorzover deze een bedrijvenbestemming hebben).

- Primaire en regionale waterkeringen (art. 10)

Op basis van de verordening worden de primaire en regionale waterkeringen als zodanig bestemd en worden in de bestemming regels opgenomen voor een onbelemmerde werking, instandhouding en onderhoud van die keringen.

- Landgoedbiotoop (art. 14)

Nieuwe ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden voor gronden binnen de biotoop van de afzonderlijke historische buitenplaatsen dienen 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. De beheersverordening maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk binnen de biotopen van de historische buitenplaatsen gelegen binnen en rondom het plangebied.

De beheersverordening voldoet aan de in de verordening Ruimte aangegeven provinciale belangen, de gestelde eisen en hun doorwerking in ruimtelijke plannen.

3.3 Regionaal beleid

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals bestemmingsplannen. Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

In het RSP worden de ambities samengevat in tien regionale investeringsprioriteiten. De negen regiogemeenten spreken hiermee de ambitie uit om door te groeien als internationaal concurrerende

regio, als goed functionerend stedelijk netwerk en als regio die kwaliteit van leven biedt. De tien prioriteiten werken door in beleid en investeringen van het stadsgewest en de betrokken gemeenten.

Het RSP sluit voor het plangebied in belangrijke mate aan bij de Haagse Structuurvisie die in 2005 is vastgesteld, zij het dat het RSP explicieter is over de mogelijke ontwikkeling voor het gebied tussen de A4 en de Vliet. Daar is verstedelijking mogelijk mits minstens een derde van het gebied wordt ontwikkeld tot robuust en aantrekkelijk gebied voor groen, natuur, recreatie en sport. Ook zij uitgangspunten vastgelegd over de groene recreatieve/ecologische zone langs de Vliet. Deze ambities blijven overeind. De uitwerking ervan is echter nu niet aan de orde. De beheersverordening staat geen nieuwe ontwikkelingen toe, waarmee de ambities zoals aangegeven in het RSP geborgd blijven.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020

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

De structuurvisie gaat uit van een ontwikkeling naar 505.000 inwoners en 260.000 arbeidsplaatsen in 2020. Daarvoor is een extra toevoeging van 37.000 woningen nodig bovenop de in uitvoering zijnde plannen voor de Vinexlocaties, de Westlandse Zoom en de herstructureringswijken. In die extra toevoeging ligt de nadruk op appartementen in bestaand bebouwd gebied. De toename van ruim 40.000 arbeidsplaatsen vindt overwegend plaats in de diensteneconomie.

De Wéreldstad aan Zee krijgt vorm door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan). In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt. De kansenzones en ontwikkelingsgebieden worden uitgewerkt in masterplannen. De beheersverordening Vlietzone betreft een deel van de kansenzone de A4/Vliet-zone.

Medio 2008 is een start gemaakt met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten. De structuurvisie zette in op een stedelijk programma voor het gebied met een substantieel aantal woningen. Ook in het Regionaal Structuurplan Haaglanden en in de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte zijn (proces)uitspraken gedaan over de toekomstige ontwikkeling. In 2010 heeft een intensieve consultatieronde plaatsgevonden met maatschappelijke groeperingen en betrokken overheden ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten. Als gevolg van het IPSO 2011 is besloten om geen masterplan voor de A4/Vlietzone op te stellen. De gewijzigde economische omstandigheden hebben ook gevolgen voor de Nota van Uitgangspunten voor het gebied. Daarin wordt alleen vastgelegd wat nu noodzakelijk en overzienbaar is. De uitgangspunten zullen zich concentreren op datgene wat nu urgent is in het gebied, zijnde de inpassing van de Rotterdamsebaan, het beschermen en benutten van de bestaande kwaliteiten van het gebied, het voorkomen van verrommeling en het inspelen op de aanwezige grote maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid bij de toekomst van het gebied. Het vaststellen van de onderhavige beheersverordening draagt bij aan deze uitgangspunten.

3.5 Sectoraal beleid

3.5.1 Natuur en landschap

Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Natura 2000 gebieden. Wel behoort een aantal locaties in het plangebied tot de Ecologische hoofdstructuur. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (verder: EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden, om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Onder bepaalde voorwaarden zijn er ontwikkelingen mogelijk. Het Rijk en de provincies hebben spelregels afgesproken over wat wel en niet kan. Ze hebben dit in overleg met gemeenten en maatschappelijke organisaties gedaan. De afspraken zijn de 'Spelregels EHS'. In de EHS geldt het 'nee, tenzij' principe. Dit houdt in dat ruimtelijke ingrepen niet zijn toegestaan, tenzij er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. De effecten van een ingreep moeten bovendien worden gecompenseerd. Ook hierover zijn in de Spelregels EHS afspraken gemaakt.

In de nota 'Natuur voor Mensen, Mensen voor Natuur' staat dat de Ecologische Hoofdstructuur volledig begrensd en ruimtelijk veiliggesteld moet zijn tot op bestemmingsplanniveau. In de Nota Ruimte staat dat de netto Ecologische Hoofdstructuur opgenomen dient te worden in bestemmingsplannen. Aangezien een beheersverordening een met een bestemmingsplan vergelijkbaar instrument is, wordt met de vaststelling van onderhavige beheersverordening aan deze verplichting voldaan.

Groen kleurt de stad

De nota 'Groen kleurt de stad' - beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015 - (2005) verwoordt het groenbeleid van Den Haag in twee doelstellingen:

- het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker;
- het beleidsplan biedt een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in vier ambities:

- ruimte voor groen in en om de stad;
- aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
- duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
- samen het groen beheren.

Op grond van de aanwezige waarden zijn grote delen van het groen in Den Haag van bijzonder belang voor de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad alsmede voor de kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren. Deze vormen gezamenlijk de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Inzet is deze stedelijke groenstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken. Delen van het plangebied maken deel uit van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones

In de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones (2009) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De SEHS bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingzones. De verbindingzones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen.

In de nota is het volgende over de Vlietzone opgenomen:

De Vlietzone (onderdeel van zone 3 uit het Groenbeleidsplan) is op regionaal niveau te beschouwen als een mogelijke groenblauwe schakel in de reeks van Zweth - Vliet- Vlietland voor natuurontwikkeling, met mogelijkheden voor intensieve en extensieve vormen van recreatie. De zone is als wenselijk opgenomen in voorliggende nota. In het Regionaal Structuurplan Haaglanden is besloten hiervoor een strook van 100 m op te nemen. De uitwerking zal geschieden in het kader van het Masterplan Vlietzone.

Deze uitwerking is voorlopig opgeschort door het niet opstellen van het Masterplan A4/Vlietzone.

Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De Flora- en Faunawet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland, bijvoorbeeld door de wijze en het tijdstip van uitvoering van bouwplannen waarbij men rekening houdt met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen en waardoor dieren niet onnodig worden verontrust. Ook legt de Flora- en Faunawet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de

algemene beschermde soorten geldt sinds februari 2005 bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling, voor andere soorten die strenger zijn beschermd (vleermuizen, vogels, eekhoorns) kan onder voorwaarden een ontheffing worden aangevraagd.

De voorliggende beheersverordening maakt geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Er is dan ook geen ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd.

Herziene Natuurbeschermingswet 1998

De gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden, de zogenoemde Natura 2000-gebieden, is geregeld in de herziene Natuurbeschermingswet 1998. (Met de aanwijzing van deze gebieden implementeert de Natuurbeschermingswet de gebiedsbescherming uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn en vervalt de rechtstreekse werking van beide richtlijnen. Zowel in het plangebied als in de nabije omgeving zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen.

Bomenverordening Den Haag 2005

Volgens de gemeentelijke Bomenverordening 2005 is voor het kappen van bomen een vergunning of een ontheffing nodig. Door deze verordening kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een kapvergunning of een ontheffing wordt afgegeven dan wel geweigerd. In de Bomenverordening is een mogelijkheid opgenomen monumentale bomen aan te wijzen. In het plangebied bevinden zich geen monumentale bomen.

Boswet

In 1998 zijn de Haagse grote groengebieden buiten de zogenaamde "bebouwde kom Boswet" geplaatst. Daardoor vallen de grote groengebieden nu onder de werking van de Boswet. Dit betekent dat duurzame instandhouding van het bos is verzekerd en wat bos is ook bos moet blijven. Financiële tegemoetkomingen (subsidies) van Rijk en Provincie zijn mogelijk. Bescherming vindt plaats door middel van een meldings- en herplantplicht. Voorafgaand aan een velling geldt de meldingsplicht. Het areaal bos per locatie mag niet afnemen. Gevelde opstanden moeten daarom binnen drie jaar worden herplant of natuurlijk verjongd, waardoor de duurzaamheid gehandhaafd blijft. Voor dunningen is de meldings- en herplantplicht niet van toepassing.

Buiten de 'bebouwde kom Boswet' zijn zowel de Boswet als de gemeentelijke Bomenverordening van toepassing. De grens 'bebouwde kom Boswet' kent geen relatie met de bebouwde kom Wegenverkeerswet noch met de gemeentegrens. De Boswet is niet van toepassing als gronden, vastgelegd in een goedgekeurd bestemmingsplan, geen bosbestemming hebben.

3.5.2 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Bij het tot stand komen van deze beheersverordening is in het kader van de watertoets overleg gevoerd over deze waterparagraaf en de voorschriften.

Ten aanzien van het thema water zijn er diverse beleidsstukken op verschillende niveaus van kracht. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

EU Kaderrichtlijn Water

Sinds 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. De Europese Kaderrichtlijn water beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. Daarnaast is in 2000 de nota Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21) uitgebracht. De KRW en het WB21 zijn de twee pijlers van het integrale waterbeleid. Ze zijn in 2003 gebundeld in het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), waaraan rijk, provincies, waterschappen en gemeenten zich hebben geconformeerd. Doelstelling is om in 2015 de waterhuishouding op orde te hebben en richting 2050 op orde te houden. De Europese Kaderrichtlijn heeft waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid.

Nationaal

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft aan dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Om de veerkracht van watersystemen te vergroten dient waterconservering en waterbuffering te worden bevorderd. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden.

Provinciaal

In het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 staat uitgebreid beschreven hoe de provincie, samen met waterschappen en andere partners, een duurzame en klimaatbestendige delta zal realiseren en behouden, waar het veilig en aangenaam wonen, werken en recreëren is. De opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale waterplan zijn vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland.

Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

1. Waarborgen waterveiligheid
2. Zorgen voor mooi en schoon water
3. Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening
4. Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem

Delfland

Het Waterbeheerplan 2010-2015, 'Keuzes maken en kansen benutten' is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. De ontwikkelingen in de waterwereld volgen elkaar in hoog tempo op en vragen om het maken van keuzes. Klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is getekend op 2 juli 2003. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft de Handreiking watertoets 2007 opgesteld. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht.

Waterplan en Waterbergingsvisie Den Haag

Het Waterplan Den Haag 2010-2015 is een gezamenlijk plan van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland. Het beschrijft hoe de komende jaren omgegaan zal worden met water in de stad. Belangrijk nieuw element in dit Waterplan is dat het zich behalve op de waterkwaliteit ook op de veiligheid, recreatie en ruimtelijke ontwikkelingen richt.

De gemeente streeft naar het realiseren van een duurzaam vitale en aantrekkelijke leefomgeving. Daarom de lange termijn doelstelling voor dit waterplan:

Het realiseren van een duurzaam schoon en gezond watersysteem, dat bijdraagt aan een aantrekkelijke en veilige (leef)omgeving, waar bewoners en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan.

In 2003 besloten de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland om samen de waterbergingsopgave voor Den Haag in beeld te brengen en maatregelen af te spreken om het bergingstekort voor de verschillende delen van de stad op te lossen. De afspraak om te komen tot een Waterbergingsvisie is als deelproject opgenomen in het Waterplan Den Haag.

Veiligheid en waterkeringen

In het plangebied ligt langs de zuidkant van de Leidsche Vliet (Jan Thijssenweg) een boezemkade, langs de Kansjesmolensloot een boezemkade, ten zuiden van het golfterrein een polderkade en langs een deel van de Rijksweg een polderkade. Op de plankaart en in de regels zijn de kern- en beschermingszones van de regionale waterkeringen, zoals aangegeven in de verordening Ruimte, opgenomen.

Waterkwantiteit

Het gebied bevindt zich in de waterstaatkundige eenheden van de polders Tedingerbroekpolder en Hoge

broekpolder. In het plangebied zijn ABC-maatregelen van toepassing. In onderstaande tabel is de waterbergingsnorm per functiegebied aangegeven.

Nationaal Bestuursakkoord Water		
Functie gebied	Beschermingsniveau NBW	Waterbergingsnorm ABCDelfland
Stedelijk gebied	eens per 100 jaar	325 m ³ per ha
Glastuinbouw	eens per 50 jaar	325 m ³ per ha
Akkerland	eens per 25 jaar	275 m ³ per ha
Grasland	eens per 10 jaar	170 m ³ per ha

Watersysteemkwaliteit en ecologie

De Kaderrichtlijn Water (KRW, richtlijn 2000/60/EC) is in 2000 van kracht geworden en heeft als doel de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater in Europa zowel chemisch als ecologisch te waarborgen. De Leidsche Vliet is in de Kaderrichtlijn Water (KRW) aangewezen als waterlichaam. Met betrekking tot de ecologie vereist de KRW een natuurvriendelijke inrichting van het watersysteem, met name van de oevers. De gemeente Den Haag vindt een natuurlijke inrichting van de openbare ruimte belangrijk. Door in te zetten op natuurlijke inrichting wordt het vestigingsklimaat voor burgers en bedrijven versterkt.

Waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, grenzend aan het Haagse boezemwater, zullen daarom de mogelijkheden voor ecologische inrichting van de oevers en aanleg van vispaaiplaatsen nader worden onderzocht. Dit geldt ook voor de Leidsche Vliet.

3.5.3 Archeologie

Nationale regelgeving en beleid

Op 1 september 2007 is de Monumentenwet 1988 gewijzigd (Wet op de archeologische monumentenzorg). De wijziging houdt in dat bij ruimtelijke plannen de betrokken overheid ervoor zorgt dat archeologische waarden tijdig worden opgespoord (door middel van archeologisch vooronderzoek) zodat ze in de belangenafweging kunnen worden meegewogen, zoals vastgelegd in het Europees Verdrag van Valetta (Malta). Daar neemt de zorg voor het archeologisch erfgoed een belangrijke plaats in. Een nieuw element is de bepaling dat "de verstoorder betaalt": initiatiefnemers van projecten die schade aan archeologische waarden zullen veroorzaken zijn verantwoordelijk voor de kosten van het noodzakelijk archeologisch onderzoek.

De archeologische waarden zijn op landelijk niveau aangegeven op de door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) (voorheen genaamd: de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten) uitgebrachte Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). In het Archeologisch Informatie Systeem (Archis) zijn archeologische vondstmeldingen en terreinen opgenomen die wettelijk zijn beschermd of waarvoor meldingsplicht bestaat in het geval van voorgenomen grondwerkzaamheden.

Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Zuid-Holland richt zich, conform het Rijksbeleid en de Monumentenwet 1988 (Wet op de archeologische monumentenzorg), op het behouden van archeologische waarden op de plaats waar de waarden zijn aangetroffen. Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient onderzoek te worden gedaan naar de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied. Het provinciale beleid aangaande archeologie staat vermeld in de Provinciale Structuurvisie. Daarnaast vormen de nota Regels voor Ruimte en de nota Archeologie het toetsingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen. In de nota Archeologie is opgenomen dat archeologisch waardevolle gebieden door middel van een juridisch planologische regeling dienen te worden beschermd tegen werkzaamheden die zouden kunnen leiden tot versterking van het bodemarchief. Voorts is bepaald dat in gebieden die in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur zijn aangemerkt als gebieden met een zeer grote tot redelijke kans op archeologische waarden, bij het voorbereiden van ruimtelijke ontwikkelingen de plicht moet worden

opgelegd om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Den Haag is op grond van artikel 38a uit de Monumentenwet 1988 verplicht bij het vaststellen van een bestemmingsplan of beheersverordening zoals bedoeld in respectievelijk artikel 3.1 en 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond rekening te houden met de aanwezige en te verwachten archeologische waarden. Hiertoe heeft de gemeente een gemeentelijke Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) vastgesteld.

Op de AWVK komen drie eenheden voor:

1. Gebieden met een archeologische waarde, waar aan activiteiten met een bodemverstoring dieper dan 50 cm onder maaiveld voorwaarden kunnen worden gesteld met het oog op de bescherming van die waarden;
2. Gebieden met een archeologische verwachting, waar aan activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld voorwaarden kunnen worden gesteld met het oog op de bescherming van eventuele archeologische waarden; en
3. Gebieden zonder archeologische verwachting waar geen voorwaarden gelden voor bodemverstorende activiteiten.

In paragraaf 2.2 is inhoudelijk ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied en mogelijke waarden en verwachtingen die een onderbouwing van de AWVK geven.

De eerste twee eenheden van de AWVK krijgen een vertaling in de beheersverordening door middel van een aanduiding en dubbelbestemming op de plankaart met daaraan gekoppeld in de planregels bouwvoorschriften en een aanlegvergunningstelsel.

Initiatiefnemers van activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische waarde of verwachting kunnen op basis van de regels verplicht worden archeologisch onderzoek uit te laten voeren. In de gemeentelijke monumentenverordening zijn daarnaast nadere eisen vastgelegd waaraan archeologisch onderzoek binnen de gemeente moet voldoen.

De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer is gemandateerd als bevoegd gezag inzake de archeologische monumentenzorg en stelt de behoudenswaardigheid van archeologische vindplaatsen vast alsmede de voorwaarden waaraan een initiatiefnemer in het kader van de archeologische monumentenzorg moet voldoen.

Die voorwaarden kunnen bestaan uit de verplichting tot:

- het uitvoeren van archeologisch (voor-)onderzoek om aard en kwaliteit van de archeologische ondergrond vast te stellen;
- technische aanpassingen zodat archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- het laten verrichten van een opgraving teneinde behoudenswaardige resten die verstoord zullen worden, te documenteren en veilig te stellen; of
- de activiteit die tot de bodemverstoring leidt, archeologisch te laten begeleiden.

Het plangebied is vrijwel volledig (met uitzondering van het noordelijkste deel, ter plaatse van het NS-emplacement aan de Westvlietweg en het ten noorden van de Hofpleinlijn gelegen deel) aangewezen tot gebied met een archeologische verwachting. Op de plankaart wordt dit aangegeven door middel van de dubbelbestemming "Waarde-archeologie". In paragraaf 5.2. wordt nader ingegaan op de juridische vertaling van deze archeologische verwachting in de planregels.

3.5.4 Bebouwing

Rijksbeschermd stadsgezicht/gemeentelijk beschermd stadsgezicht

De Monumentenwet 1988 omschrijft een beschermd stadsgezicht als 'groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke en structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke waarde of cultuurhistorische waarde (..)' en dat vanwege dit algemene belang door de minister van OC&W en de minister van VROM als zodanig is aangewezen. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het rijksbeschermd stadsgezicht of het gemeentelijk

beschermd stadsgezicht.

Monumentale gebouwen

In paragraaf 2.3.5 worden de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument of ingevolge artikel 3 van de Monumentenverordening Den Haag zijn ingeschreven.

3.5.5 Verkeer en infrastructuur

Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010

Op 27 juni 2002 heeft de gemeenteraad van Den Haag het 'Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010' vastgesteld. Het plan behelst het gemeentelijk verkeer- en parkeerbeleid in deze periode. Het beleid is erop gericht een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen te waarborgen, en de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de stad in stand te houden of zo mogelijk te verbeteren. Dit gebeurt op stedelijk niveau onder andere door het gebruik van openbaar vervoer en de fiets te stimuleren, door samenhangende netwerken van goede doorstroomroutes voor het noodzakelijke autoverkeer te benutten, en het parkeerbeleid hierop af te stemmen. Op stadsdeelniveau zijn er de uitwerkingen van het beleid, zoals bijvoorbeeld voor stadsdeel Centrum het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied.

Het Verkeersplan hanteert een rangorde in haar wegenstructuur:

- a. Hoofdverkeerswegen zijn wegen waarop de verkeersintensiteit relatief hoog is. De maximumsnelheid is in de meeste gevallen 50 km/h, incidenteel 70 of 100 km/h. De directe ontsluiting van aanliggende bestemmingen via in- en uitritten wordt, evenals het langsparkeren, zoveel mogelijk vermeden. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen.
- b. Buurtontsluitingswegen zijn straten met doorgaande rijbanen voor (gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd) verkeer die in hoofdzaak dienen voor de ontsluiting van wijken en buurten en het verkeer tussen deze wijken en buurten. Het aandeel doorgaand verkeer en de intensiteit van het verkeer zijn lager dan bij hoofdverkeerswegen. De maximumsnelheid is 50 km/h, in een enkel geval 30 km/h. Net als hoofdverkeerswegen zijn straten onderdeel van de routes voor de brandweer en andere hulpdiensten, wat bijzondere eisen stelt aan de (her)inrichting van de weg. Parkeren direct langs de weg is mogelijk en in- en uitritten ten behoeve van de ontsluiting van direct aanliggende bestemmingen zijn niet uitgesloten.
- c. Erfontsluitingswegen zijn woon- en verblijfsstraten voor lokaal gebiedsgebonden verkeer, ten behoeve van de ontsluiting van buurten en direct aangelegen bestemmingen. De intensiteit en de snelheid van het verkeer – maximaal 30 km/h – zijn laag. Fietzers maken gebruik van de rijweg; aparte fietspaden komen slechts voor als ze ook onderdeel zijn van langere, doorgaande routes. Voetpaden en parkeerplaatsen maken deel uit van het wegprofiel
- d. Verblijfsgebied is de openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie.

In paragraaf 5.2 wordt aan de hand van deze onderverdeling een keuze van verkeersbestemmingen gemaakt.

Autoverkeer: concentratie op een stelsel van hoofdverkeerswegen

Gemeente Den Haag wil in het Verkeersplan het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk concentreren op een stelsel van hoofdverkeerswegen met voldoende capaciteit. Een goede, veilige doorstroming van het verkeer is noodzakelijk om te voorkomen dat de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad stagneert. Ook is dit van belang voor het beperken van geluidsoverlast, de uitstoot van schadelijke stoffen of andere vormen van hinder, het voorkomen van sluisverkeer en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Fietsverkeer: stelsel van (hoofd)fietsroutes

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeerbeleid van de gemeente Den Haag. Door het aanbieden van een fijnmazig netwerk van veilige fietsstroken en fietspaden wordt het gebruik van deze vervoerwijze gestimuleerd. De openbare voorzieningen voor de fiets (stallingen et cetera)

maken integraal deel uit van de inrichting van de openbare ruimte.

In het Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010 is een herkenbaar stelsel van (hoofd)fietsroutes vastgelegd. De (hoofd)fietsroutes sluiten buiten de wijk aan op fietsroutes richting belangrijke bestemmingen in Den Haag. Paragraaf 2.3.6 noemt de hoofd- en secundaire fietsroutes in het plangebied.

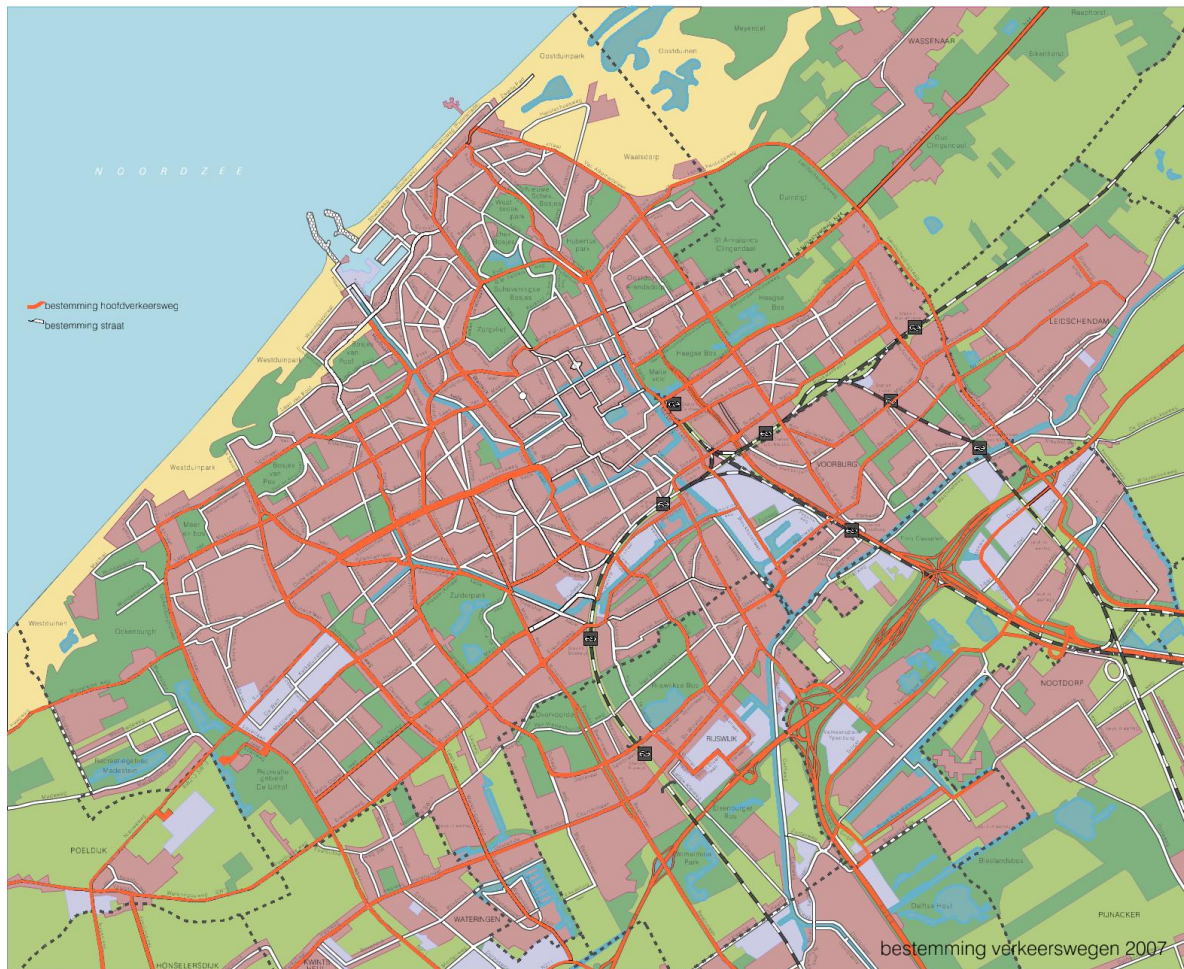
Openbaar vervoer: stelsel van verbindende en ontsluitende OV-lijnen

Het openbaar vervoer speelt in de stad en de regio een belangrijke rol in het verkeer en vervoer. Een stelsel van verbindende en ontsluitende openbaar- vervoerlijnen moet ervoor zorgen dat gebundelde vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, verplaatsingen van en naar het centrum met de hoofdstations en andere belangrijke attractiepunten op een goede aantrekkelijke en snelle manier worden bediend. Paragraaf 2.3.6 noemt de openbaarvervoerlijnen die het plangebied ontsluiten en met de rest van Den Haag verbinden.

Parkeren: stellen van parkeereisen

Het parkeren en stallen van auto's neemt een belangrijke plaats in binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden leiden zonder adequate parkeervoorzieningen tot een vaak te zware belasting van de openbare ruimte. De gemeente stelt parkeereisen om de schaarse (openbare) parkeergelegenheid in de stad zo goed mogelijk te verdelen, om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken en ten slotte om een leefbare (woon)omgeving te bevorderen. Via een stelsel van parkeernormen wil de gemeente - naast uitnutting van bestaande parkeercapaciteit en bestaande bewonersgarages - voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw creëren. Zo mogelijk worden bestaande parkeerproblemen aangepakt, vaak in combinatie met flankerend beleid zoals de (her)inrichting van een weg, en met beheersmaatregelen zoals de invoering van betaald parkeren en de uitgifte van parkeervergunningen. De parkeersituatie in het plangebied is geschetst in paragraaf 2.3.6.

De parkeerplaatsen die conform de parkeernormen in een (bouw)plan nodig zijn, moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. De parkeernormen voor woningen zijn in beginsel behoeftevolgend en afhankelijk van de grootte, de aard, en het type van de woningen. Bij commerciële en andere niet-woonfuncties worden de parkeernormen mede bepaald door ligging in de stad en bediening van het gebied door het openbaar vervoer. Met de inwerkingtreding van de Wro is bepaald dat de stedenbouwkundige regels in de gemeentelijke bouwverordening in de toekomst zullen vervallen. De parkeernormen zijn daarom in deze beheersverordening opgenomen.



Nota Haagse Mobiliteit in voorbereiding

Op 15 november 2010 heeft B&W het 'Ontwerp Haagse Nota Mobiliteit' vrijgegeven voor inspraak door bewoners en bedrijven. De inspraakperiode is op 24 december 2010 afgelopen. De verwachting is dat de nota in september 2011 door de gemeenteraad worden behandeld.

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden. In de Structuurvisie Den Haag 2020 (Wêreldstad aan Zee) heeft de gemeenteraad de ambities voor de toekomst van de stad vastgesteld. Den Haag wil groeien en aantrekkelijker worden als stad om in te wonen, werken en leven. Om al deze wensen te kunnen verenigen is een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer noodzakelijk. De nieuwe Haagse Nota Mobiliteit (HNM) beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 en geeft een koers aan voor de verdere toekomst. Centraal thema is 'duurzame bereikbaarheid'. Het doel is een goed bereikbare en leefbare stad. Daarbij wil de gemeente duidelijke keuzes maken. Om de toenemende mobiliteit op te vangen, gaat Den Haag fors investeren in het openbaar vervoer en de fiets. Zo krijgt het gehele Haagse tramnet het kwaliteitsniveau van Randstadrail. Maar ook het wegnnet wordt verbeterd door aanleg van de Rotterdamsebaan en voltooiing van de Internationale Ring. Daarnaast kiest Den Haag voor het slim organiseren van de mobiliteit, bijvoorbeeld door het bundelen van het autoverkeer op hoofdwegen. De overstap van auto naar fiets of openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden. Om de toenemende mobiliteit mogelijk te maken, wil de gemeente ook reizigers in staat stellen meer keuzes te maken. De nota licht de zeven hoofdpunten van het beleid toe en benoemt in het uitvoeringsprogramma programma's, projecten en maatregelen. Bij de uitvoering is aandacht voor het monitoren van resultaten.

In het concept-voorontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit zijn zeven beleidskeuzes benoemd:

1. Een duurzame en gezonde stad

2. Betrouwbare bereikbaarheid van 'toplocaties'
3. Vergroten marktaandeel openbaar vervoer
4. Stimuleren fietsgebruik
5. Bundelen en ordenen van het autoverkeer
6. Verhogen van ketenmobiliteit (combinatiereizen openbaar vervoer met auto of fiets)
7. Meer rust en ruimte in woongebieden.

Verkeersontwikkelingen in Vlietzone:

Zoals aangegeven in paragraaf 1.3 vinden in de Vlietzone een tweetal gebiedsoverstijgende ontwikkelingen plaats ten behoeve van het verkeer. Dit betreft de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanleg van de fietsverbinding tussen Ypenburg en het centrum van Den Haag. Hieronder zal een korte toelichting gegeven worden op deze ontwikkelingen.

Doel van de Rotterdamsebaan is de verkeersafwikkeling te verbeteren tussen de rijkswegen (A12/A13) en de centrale zone van Den Haag door middel van een tracé dat loopt onder Voorburg-West naar de CentrumRing. De weg wordt met name aangelegd voor het verkeer van en naar Rotterdam en om het netwerk rondom Den Haag robuuster te maken. De Rotterdamsebaan bestaat deels uit ondergrondse infrastructuur (een boortunnel) met twee doorgaande rijstroken per richting. Voor dit plan zal een separaat bestemmingsplan worden opgesteld. De gronden die binnen het plangebied van het bestemmingsplan Rotterdamsebaan vallen, overschrijven te zijner tijd deze beheersverordening.

Aanleiding voor de aanleg van het Trekfietsstracé (A4/Vlietzone) is de behoefte aan een goede, van het autoverkeer gescheiden fietsverbinding tussen Ypenburg en het centrum van Den Haag. Deze fietsverbinding zal tussen de Westvlietweg, ter hoogte van het Landgoed Zeerust en de wijk Ypenburg (ter hoogte van Boswijk) gesitueerd worden. Middels de nieuwe verbinding ontstaat een aaneengesloten fietsroute: de huidige fietspaden in Ypenburg (de Postenkade en Ringelwikke) worden via een nieuw fietsviaduct over de A4 en een nieuw aan te leggen fietspad in de Vlietzone, via de bestaande oversteek over de Westvlietweg (kippenbruggetje) verbonden met de aan te leggen fietsroute langs de Haagse Trekvliet richting het centrum van Den Haag.

Een deel van deze nieuwe fietsverbinding zal mogelijk worden gemaakt door middel van het Uitwerkingsplan Trekfietsstrace (A4/Vlietzone) waarvan het ontwerp in januari 2011 ter visie is gegaan. Voor dit deel van het fietspad diende de vigerende bestemming eerst uitgewerkt te worden voordat overgegaan kon worden tot de aanleg van het fietspad. Voor het overige deel van het fietspad was de aanleg al mogelijk op basis van de vigerende bestemming. De gronden die zijn opgenomen in het uitwerkingsplan zullen niet worden opgenomen in het plangebied van de beheersverordening.

3.5.6 Wonen

Woonvisie Den Haag 2009-2020

De Haagse Structuurvisie streeft naar groei van het inwoneraantal van de stad als draagvlak voor grootstedelijke voorzieningen en voor een goede economische, sociale en culturele ontwikkeling. Hiervoor zal het aantal woningen moeten groeien.

In de Woonvisie Den Haag 2009-2020, door de raad vastgesteld op 19 november 2009, is de groeiambitie vastgesteld op 20.000 tot 25.000 woningen. De woonvisie biedt ook de kaders voor deze groei. De kern van de woonvisie is: als Den Haag zich meer op de kaart wil zetten als woonstad, moet de stad zich versterken door meer differentiatie in woonmilieus en woonsferen te creëren, en de woonkwaliteit van de bestaande woningen verhogen. De stad moet daarom in een breed scala aan typen van woonwensen kunnen voorzien. Dit vereist gemengde stedelijke milieus, maatwerk bij nieuwbouw en een eigen identiteit voor wijken. Hoewel differentiatie van woonmilieus en woonsferen het uitgangspunt is, moet dit binnen een stedelijk kader gebeuren. Daarom dient er gekozen te worden voor woonvormen die passen bij een stedelijke omgeving. De nieuwbouw zal daarom grotendeels plaatsvinden in de vorm van appartementen en stadswoningen, en tussenvormen daarvan.

Kansen voor groei en verdichting liggen veelal in de zogenaamde transformatiemilieus waar verouderde bedrijventerreinen worden omgezet in gemengde woonwerkgebieden. Aan de stadsranden vindt eveneens uitbreiding plaats door transformaties in de overgangszones van stad naar platteland.

Zoals in paragraaf 3.4 al is aangegeven, maakt de Vlietzone onderdeel uit van de kanszone de A4/Vliet-zone. De structuurvisie zet in op een stedelijk programma voor het gebied met een substantieel aantal woningen. Als gevolg van gewijzigde omstandigheden zal er geen masterplan opgesteld worden en zal de 'Nota van Uitgangspunten voor de A4/Vlietzone' zich concentreren op datgene wat nu urgent is in het gebied.

Voor de aankomende planperiode van 10 jaar zijn er derhalve geen plannen om nieuwe woningen in het plangebied te realiseren.

3.5.7 Economie

Algemeen: Impuls Haagse Economie

Op 20 januari 2005 werd door de gemeenteraad de nota 'Impuls Haagse economie' vastgesteld. De nota presenteert het economisch beleidskader voor de periode van 2005-2010 en beschrijft de acties die volgens de gemeente nodig zijn om de lokale economie in de komende jaren een impuls te geven. Het economisch beleidskader heeft geleid tot drie ontwikkelingsrichtingen waarlangs de gemeente Den Haag het economisch beleid wil vormgeven:

- a. het verbeteren van het vestigingsklimaat voor het midden- en kleinbedrijf;
- b. kennis is kracht (gericht op uitbreiding van de kennisintensieve sector);
- c. binden en boeien (gericht op behoud en uitbreiding van het inwonertal).

Bedrijven

Bedrijventerreinenstrategie

In de nota Bedrijventerreinen Strategie 2005 -2020 en Update bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005-2020 (rv 19, 2007) wordt aangegeven hoeveel hectare bedrijventerrein op welk moment en van welke kwaliteit op de markt aanwezig moet zijn om de economische structuur te versterken voor de periode tot 2020. Tevens zijn in de nota voorstellen opgenomen over het toekomstperspectief van enkele afzonderlijke bedrijventerreinen. Overwegingen van behoud van werkgelegenheid in de stad en versterken van de ruimtelijk-economische structuur liggen daaraan ten grondslag. Het beleid van de gemeente Den Haag is erop gericht om de ondernemers die gebonden zijn aan een binnenstedelijke locatie in de stad te faciliteren.

Bedrijven en milieuzonering

Bij de vestiging van bedrijfsactiviteiten en de menging van functies moet voldoende afstand in acht worden genomen tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, zodat hinder en gevaar worden voorkomen en bedrijven hun activiteiten binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen. Ten behoeve van het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en bij het inpassen van woningen en andere gevoelige functies heeft op 16 april 2007 de Vereniging van Nederlands Gemeenten in samenwerking met het ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het ministerie van Economische Zaken het boek 'Bedrijven en milieuzonering' uitgegeven: het 'Groene Boekje'. In de jurisprudentie wordt gebruikmaking (van de eerdere edities) van dit boek algemeen geaccepteerd.

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd. Het Groene Boekje is een hulpmiddel om de afstanden tussen bedrijvigheid en woningen concreet voor een locatie in te vullen. Door het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen worden hinder en gevaar voor woningen al in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperkt en wordt tegelijk daarmee aan bedrijven voldoende zekerheid geboden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De algemene richtafstandenlijst vermeldt de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst met een afstandstap worden verminderd. Deze staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging is als bijlage bij deze beheersverordening opgenomen. Ze vermeldt welke bedrijfsactiviteiten uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in gebieden met functiemenging (stadscentra, winkelcentra, woonwerkgebieden met

kleinschalige vooral ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies), mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Er is in de staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging gekozen voor een andere categorie aanduiding dan in de algemene richtafstandenlijst:

- a. Categorie A betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend;
- b. Categorie B betreft de activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden;
- c. Categorie C betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor de toelaatbaarheid van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

- a. het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- b. productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- c. de activiteiten (inclusief opslag) geschieden hoofdzakelijk inpandig;
- d. activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

Binnen het plangebied zijn op een aantal locaties bedrijven c.q. bedrijventerreinen gesitueerd. Deze locaties worden op de plankaart aangegeven met de bestemming "Bedrijf". Binnen het plangebied maakt de beheersverordening geen nieuwe locaties mogelijk voor bedrijven.

Functiemengingstrategie

De gemeente Den Haag heeft een verdichtingsopgave zoals verwoord in de Structuurvisie Den Haag 2020. Optimalisering van het grondgebruik is daardoor noodzakelijk. In de notitie 'Functiemengingstrategie: Mengen van bedrijven en wonen' komt de functiemenging van praktijk-kantoor- en bedrijfsruimte met wonen aan de orde. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen menging op bedrijventerreinen, buurniveau en pand- of blokniveau. Voor dit voornemen is de categorie menging op buurniveau van toepassing. Aangegeven wordt dat functiemenging van wonen met kantoren langs doorgaande wegen mogelijk is zolang de vestigingsgrootte tussen de 100 en 500 m² ligt. De reden hiervoor is dat kleine bedrijven zich weggestopt voelen op een bedrijventerrein. Dit is echter niet het geval langs de doorgaande wegen. Deze locaties zijn herkenbaar en zijn goed ontsloten (geen 30-kilometerzones met verkeersdrempels) en het parkeren, laden en lossen kan veelal goed worden opgelost. Daarnaast kan bovendien de bedrijvigheid zorgen voor levendigheid in de wijk en kan het draagvlak voor horeca en winkels worden vergroot.

Het mengen van wonen en werken kan op drie schaalniveaus plaatsvinden:

1. op pandniveau, meestal een werkfunctie op de begane grond en woningen op de bovenliggende etages. Conform de Huisvestingsverordening en de Woningwet mag hooguit 30% van de gebruiksoppervlakte van een woning voor werkfuncties worden gebruikt. Dit percentage mag hoger liggen als het een zeer groot pand betreft. Detailhandel in woningen is slechts toelaatbaar in de daarvoor aangewezen concentratiegebieden. In de Nota Woonwerkwoningen worden potentiële ontwikkelingslocaties genoemd voor woonwerkwoningen. Genoemd worden overgangsgebieden tussen woonwijken en bedrijfsterreinen, doorgaande wegen en langs spoorwegen;
2. op blokniveau, waarbij één of meerdere panden binnen één blok volledig een woon- dan wel een werkfunctie hebben;
3. op deelgebiedniveau, waarbij sprake is van een ruimtelijke en functionele samenhang van bedrijven en woningen die gevestigd zijn in één gebied.

Binnen het plangebied is op een aantal locaties sprake van een vermenging van wonen en bedrijven. Deze locaties worden op de plankaart aangegeven met de bestemming "Wonen" en de functieaanduiding "bedrijf t/m categorie 2". Deze gronden waren op grond van de oude planologische regimes bestemd als wonen en/of kleine bedrijven. Binnen het plangebied zijn geen nieuwe locaties toegestaan waarbij het mengen van wonen en bedrijven voorkomt.

Detailhandel

Regionaal beleid

Op 13 december 2006 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden de Regionale Detailhandelstructuurvisie Den Haag vastgesteld. De nota beoogt de winkelfunctie van de Haagse binnenstad te versterken. De consument moet meer keuze en kwaliteit worden geboden. De Haagse binnenstad moet een concurrerende trekpleister worden. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid van de regio als geheel versterkt. Dat heeft een gunstige invloed op de komst van bedrijven en organisaties naar de regio en daarmee op de regionale economie. In dat kader geeft de nota een toetsingskader aan voor detailhandelsplannen groter dan 1.000 m². Gemeenten die willen uitbreiden moeten bij het realiseren van verkoopvloeroppervlakte binnen het wensbeeld blijven dat in deze structuurvisie is aangegeven.

Gemeentelijk beleid

Op 23 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Den Haag de Detailhandelsnota Den Haag vastgesteld. De nota geeft de ontwikkelingsrichting voor de detailhandel in Den Haag. De concentratie op bestaande locaties is uitgangspunt van deze nota. Er worden geen nieuwe stadsdeelcentra en nieuwe concentraties van grootschalige solitaire detailhandel toegevoegd. De gemeente streeft ernaar dat iedere Hagenaar binnen een straal van 1.000 meter zijn dagelijkse boodschappen kan doen.

Concrete uitspraken op stadsdeel- of wijkniveau worden in deze nota niet gedaan, maar die zijn wel te vinden in de Detailhandelsmonitor 2006. De monitor is een quickscan en wordt gehanteerd als relatief snelle methode om een aantal probleemgebieden op te sporen. Tevens ontstaat op hoofdlijnen inzicht in welke winkelgebieden kansrijk zijn om in te investeren vanuit markttechnisch perspectief.

In het plangebied bevinden zich geen concentraties van detailhandel. De bestaande detailhandelsvestigingen zijn gelegen aan de laan van 's-Gravenmade (Praxis) en het Schrepelpad (tuincentrum). Er zijn geen plannen om deze vestigingen te verplaatsen. Evenmin zijn in het plangebied nieuwe detailhandelsvestigingen voorzien.

Horeca

Op 4 februari heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie Horeca 2010/2015 vastgesteld. Deze visie bevat enerzijds nieuw beleid omtrent de horecastructuur en anderzijds omtrent het handavingskader. Wat betreft de horecastructuur merkt zij op dat er een heroverweging nodig was omdat er nog maar weinig ruimte beschikbaar is op de meest aantrekkelijke horecalocaties, het beleid het horeca-aanbod wil differentiëren en dat er op de middellange en lange termijn een aantal ontwikkelingslocaties bijkomen, die in de horecastructuur een plaats moeten krijgen.

In het plangebied bevinden zich een Chinees-Indisch Restaurant aan de Jan Thijssenweg en een partyboerderij aan de Broekweg. Er zijn geen plannen om de aanwezige horeca in het plangebied te verplaatsen. Evenmin zijn in het plangebied nieuwe horecavestigingen voorzien.

3.5.8 Onderwijs, Welzijn en Maatschappelijke Zorg

Met betrekking tot de huisvestingsvoorzieningen voor primair, speciaal en voortgezet onderwijs bestaan op hoofdlijnen twee gemeentelijke taken: bekostiging en regie. In Integrale Huisvestingsplannen Onderwijs stemt de gemeente, in samenwerking met de schoolbesturen, voor elk stadsdeel zo goed mogelijk vraag en aanbod van onderwijshuisvesting af. In deze plannen worden voor elk stadsdeel huisvestingswensen, plannen en ontwikkelingen vertaald in een concrete behoefte aan en spreiding van gebouwen. Zo bereiken gemeente en schoolbesturen een zo evenwichtig mogelijke spreiding van het primair, speciaal en voortgezet onderwijs over de stad en zijn scholen op termijn zo efficiënt en adequaat mogelijk gehuisvest. De in paragraaf 2.4.5 genoemde locatie blijft als onderwijslocatie in gebruik.

De gemeente Den Haag streeft in haar huisvestingsplannen naar de vestiging van voorscholen: een peuterspeelzaal en een (Gemeentelijk Onderwijs Achterstand of GOA-)basisschool die dezelfde voor- en vroegschoolse educatieve programma's gebruiken. Voor deze samenwerking is het wenselijk dat de peuterspeelzaal in of nabij de samenwerkende basisschool is gehuisvest. Als een basisschool in de toekomst nieuwbouw pleegt of zich verplaatst, moet ook de huisvesting de samenwerkende peuterspeelzaal daarop worden afgestemd. In het plangebied zijn geen peuterspeelzalen en

basisscholen gesitueerd.

Sinds de invoering van de Wet Kinderopvang in juni 2005 zijn de sturingsmogelijkheden van de gemeente ten aanzien van de spreiding en huisvesting van de kinderopvang beperkt. In principe wordt het aanbod van kindercentra in de stad en dus ook in het plangebied bepaald door de marktwerking. De buitenschoolse opvang valt niet onder verantwoordelijkheid of regierol van de gemeente. Door kinderopvang binnen daarvoor in aanmerking komende bestemmingen uitdrukkelijk mogelijk te maken ondersteunt de gemeente de realisatiemogelijkheden van kinderopvang. In de voorliggende beheersverordening is kinderopvang toegestaan in binnen de bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Sport'.

Volgens het Welzijnsplan 2005-2006 stelt de gemeente individuen in staat maatschappelijk op eigen benen te leren staan en optimale ontplooiingskansen te verwerven in een leefbare en ongedeelde stad, actief met andere bewoners op buurt- en wijkniveau. Het welzijnsbeleid bestrijkt het brede terrein van individuele ondersteuning tot recreatieve activiteiten, van het tegengaan van maatschappelijke tweedeling tot de sociale inrichting van de woon- en leefomgeving.

In het verlengde van de Wet Publieke Gezondheid (WPG) heeft de gemeente een taak in het realiseren van samenhang tussen diverse onderdelen van zorg- en dienstverlening, en moet zij zorgen voor voldoende toegankelijkheid van voorzieningen. Het is dus een taak van de gemeente om ervoor te zorgen dat in de stad voldoende aanbod van zorg aanwezig is en dat deze bereikbaar is voor bewoners.

Van gemeentewege wordt gestreefd naar multidisciplinaire samenwerking binnen de eerstelijnszorg. In iedere wijk is idealiter een kristallisatiepunt van zorg gesitueerd van waaruit naast zorg ook (zorg)informatie en (zorg)diensten kunnen worden geleverd.

Naast bovenstaande algemene (zorg)voorzieningen zijn er ook voorzieningen nodig voor burgers die minder bedeed zijn. Niet alleen in economische zin maar vooral mensen die vanwege verstandelijke of fysieke beperkingen moeite hebben zelfstandig te wonen. Het is belangrijk om ook voor deze mensen woningen ter beschikking te hebben waar ze al dan niet met begeleiding kunnen wonen. Daarnaast is er ook behoefte aan voorzieningen waar deze mensen gezamenlijk onderdak kunnen vinden in de vorm van een opvang.

In het plangebied bevinden zich welzijnsvoorzieningen op de Westvlietweg 148 op het landgoed Zeerust. Dit betreffen beschermd wonen voor mensen met Korsakovsyndroom en ambulante begeleiding t.b.v. begeleid zelfstandig wonen (Stichting Anton Constandse) en activiteiten in het koetshuis (Stichting Reakt).

3.5.9 Cultuur en ontspanning

De gemeente Den Haag zet zich in voor een gevarieerd en breed cultureel aanbod, het ondersteunen van kwetsbare vormen van kunst en cultuur en het professioneel beheer van gemeentelijke collecties. Den Haag beschikt over een gevarieerd aanbod aan culturele voorzieningen, zoals podia en gezelschappen, filmtheaters, musea, instellingen voor beeldende kunst, instellingen gericht op kunst als vrijetijdsbeoefening en cultuureducatie en culturele festivals. Deze voorzieningen zijn grotendeels (boven)stedelijk georiënteerd en ruimtelijk vooral geconcentreerd in de stadsdelen Centrum en Scheveningen.

Binnen het plangebied is aan de Westvlietweg het familiepretpark/attractiepark Drievliet gelegen. Aan de Groene Zoom is een muziekvereniging gesitueerd.

3.5.10 Sport en recreatie

Sport

Op 9 november 2000 stelde de gemeenteraad van Den Haag de Nota Beweegredenen 2000-2005 vast waarin het sportbeleid van de gemeente is verwoord. De gemeente wil de kwaliteit van het sportaanbod verhogen door:

- voldoende goede sportaccommodaties te realiseren die betaalbaar, toegankelijk, bereikbaar en voor sportdoeleinden geschikt zijn;
- een kwaliteitsimpuls te geven aan het sportaanbod door een sportief recreatieve inrichting van openbare ruimten;
- herkenbare topsport te faciliteren;

- maatschappelijk sterke sportverenigingen te ontwikkelen en sportverenigingen te ondersteunen. De gemeente wil bestaande sportvoorzieningen in de wijk behouden. Haar sportbeleid overlapt het groenbeleid daar waar sport buiten plaatsvindt. Het gaat niet alleen om sportvelden en buitensportaccommodaties maar ook om parken, pleinen en straten en grote groengebieden en water.

Het plangebied kenmerkt zich door een groot en divers sportaanbod. Sporten die hier o.a. beoefend kunnen worden zijn golfen, tennissen, handbal, atletiek, voetbal, korfbal, squash, cricket en fitness.

In het plangebied van de Vlietzone bevindt zich het Golfterrein Leeuwenbergh. Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van de gronden benodigd die behoren tot dit golfterrein. Ter compensatie van de holes die verloren gaan wordt thans gewerkt aan een bestemmingsplan dat de verschuiving van de golfbaan naar de noordoostgrens van de huidige grens mogelijk maakt. Te zijner tijd zal dit bestemmingsplan een deel van het plangebied van de beheersverordening 'overschrijven'.

Volkstuinen

De 'Nota Volkstuinen in Den Haag' (vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2008) is opgesteld met als doel een beter beeld te krijgen van de huidige en toekomstige situatie van volkstuinen in de gehele stad en een advies op te stellen voor de (ruimtelijke) omgang met volkstuinen in Den Haag. Zo kan de Nota een handreiking bieden wanneer er sprake is van strijdige ruimteclaims. Naar verwachting zal de vraag naar volkstuinen op de middellange termijn eerder toe- dan afnemen. Handhaving van het huidige aanbod aan volkstuinen is dan ook het uitgangspunt van deze nota. Dit hoeft niet altijd handhaving van het aanbod op de huidige locaties te zijn. Volkstuincomplexen kunnen ook verplaatst worden, al dan niet met uitplaatsing van de bestaande verenigingen. Wanneer een volkstuincomplex bij ontwikkelingen wel op de huidige locatie kan blijven, maar niet volgens de huidige opzet, moet bekeken worden of het bestaande volkstuincomplex toch niet in te passen is. Dit kan bijvoorbeeld door het ruimtegebruik zo te optimaliseren dat er op een kleiner oppervlak nog net zo veel, dan niet meer, volkstuinen gerealiseerd kunnen worden. Indien individuele volkstuincomplexen echt niet meer op de huidige locatie kunnen blijven en ook niet herplaatst kunnen worden, is er nog de mogelijkheid van opheffing. Dit kan vrijwillig of door onteigening.

Binnen het plangebied zijn verschillende volkstuincomplexen gelegen. Op deze volkstuincomplexen is nachtverblijf niet toegestaan. Er zijn binnen de planperiode geen plannen om de aanwezige volkstuinen in het plangebied te verplaatsen. Evenmin zijn in het plangebied nieuwe volkstuinen voorzien.

Spelen

In 2008 heeft de gemeenteraad de nota Spelen in de Stad vastgesteld. Het vertolkt de ambitie van de gemeente om in de stad een goed aanbod te bieden aan speellocaties voor kinderen en jongeren van verschillende leeftijden. Zowel kwantiteit als kwaliteit speelt daarbij een rol.

Landelijk is het gebruikelijk om bij speelbeleid uit te gaan van een driedeling: kinderen van 0 tot 6 jaar, jeugd van 7 tot 12 jaar, en jongeren van 13 tot 18 jaar. De actieradius van deze leeftijdscategorieën verschilt. Jongere kinderen worden geacht zich zelfstandig minder ver te kunnen verplaatsen dan oudere.

Onderstaande tabel geeft invulling aan de nieuwe richtlijn:

leeftijdscategorie	aantal kinderen per speelplek	actieradius	speeloppervlakte
0 tot 6 jaar	50 tot 75 kinderen	150 meter	200 m ²
7 tot 12 jaar	75 tot 100 kinderen	500 meter	500 m ²
13 tot 18 jaar	100 tot 125 kinderen	1.000 meter	750 m ²

Bij nieuwe woningbouwlocaties dient in principe de richtlijn van 3% aan openbare speelruimte te worden gehanteerd in relatie tot het 'uitgeefbaar' gebied. Groenvoorzieningen die ook als informele speel- en/of recreatie ruimte kunnen fungeren, worden hierin meegeteld.

In de beheersverordening wordt geen nieuwe speelruimte toegevoegd.

Hoofdstuk 4 Milieu

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieuaspecten die van belang zijn voor de aanwezige functies binnen het plangebied.

4.2 Gebiedsgericht Milieubeleid

Tien voor milieu

De nota Tien voor milieu (2006) is het richtinggevend document voor de hoofdlijnen van milieubeleid van de gemeente Den Haag in de periode 2006-2010. In deze contourennota zijn ambities vastgesteld voor de speerpunten lucht, klimaat, water en geluid en voor de aandachtspunten vergunningverlening en handhaving, externe veiligheid, afval, binnenmilieu, bodem en sturing.

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht Milieubeleid (2005). Er is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. Met het vaststellen van milieuambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben.

Er is een zestal gebiedstypen gedefinieerd. Het gebiedsgericht milieubeleid maakt vervolgens onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus per gebiedstype, zijnde:

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

Het plangebied behoort tot de volgende gebiedstypen met de daarbij behorende ambitieniveaus:

- Groene hoofdstructuur (grootste deel van het plangebied);
- Werken;
- Wonen.

Ter verduidelijking van de locaties van de verschillende gebiedstypen is hieronder een kaart opgenomen.

4.3 Bodem

De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld maar dit bleek in de praktijk lastig haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden van stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

- Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. Wanneer economische of maatschappelijke omstandigheden rond de vervuilde locatie uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat risico's voldoende worden beheerst.

In het plangebied hebben bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Het gaat hierbij om een spoorwegemplacement, werkplaatsen, een afvalbrengstation, een metaalrecyclebedrijf, autoreparatiebedrijven, een puinbrekerij, een schadelijk afval inzamelbedrijf inclusief autosloperij, een zeilmakerij, schildersbedrijven, een meubelfabriek, een chemische wasserij, een brandstofgroothandel, bestrijdingsmiddelenindustrie, een metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf, transportmiddelenindustrie, een landbouwmachinerenparatiebedrijf, bezine-service-stations, een plaatwerkerij, transportbedrijven, groothandels (met opslag van bodembedreigende stoffen), een drukkerij, machineverhuurbedrijven, een elektrische apparatenfabriek, een autospuiterij, een lampenfabriek, een afvalinzameldepot, glastuinbouwbedrijven en hoveniersbedrijven.

Bij een aantal woningen en bedrijven zijn ondergrondse tanks bekend. De tanks zijn merendeels reeds gesaneerd.

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Op verscheidene locaties is daaruit gebleken dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume). Een deel van deze gevallen is reeds gesaneerd. Ter plaatse van de gesaneerde gevallen zijn plaatselijk restverontreinigingen achtergebleven waardoor er gebruiksbeperkingen kunnen zijn.

Niet overal in het plangebied heeft bodemonderzoek plaatsgevonden. Voor die delen van het plangebied waar in de toekomst nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden. Naast het feit dat nog niet overal bodemonderzoek heeft plaatsgevonden, zijn er locaties waar het uitgevoerde bodemonderzoek sterk verouderd is (ouder dan vijf jaar). Indien voor deze locaties in de toekomst bouwplannen zijn zullen de bodemonderzoeken geactualiseerd moeten worden.

4.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van risico's voor de omgeving (de kans op sterfgevallen) die ontstaan door opslag en transport van gevaarlijke stoffen zoals LPG, chloor, vuurwerk en munitie. Het transport kan zijn over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Het gaat om twee verschillende soorten risico's. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het groepsrisico geeft de kans aan dat een hele groep personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een ongeval aanwezig kan zijn.

In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)' en de bijbehorende 'Regeling externe veiligheid' (Revi) zoals deze op het moment van terinzagelegging van deze beheersverordening luiden, zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de 'Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS)' (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Voor buisleidingen is per 1 januari het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR).

De regionale visie Externe Veiligheid "Samen Werken aan Externe Veiligheid" (2006) van Haaglanden is gericht op het beheersen van de risico's van het werken met en het opslaan en transporteren van gevaarlijke stoffen. Het doel daarvan is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van de risico's waaraan burgers worden blootgesteld. Welk risico aanvaardbaar is verschilt per situatie en vraagt om een zorgvuldige afweging en duidelijke informatie aan burgers en bedrijven. Ook het Haags Gebiedsgericht Milieubeleid is erop gericht om afhankelijk van de gebiedstypen plaatsgebonden risico's en groepsrisico's beperkt te houden. Dit houdt in dat in gebieden met woonfuncties de risico's verwaarloosbaar moeten zijn en dat de risico's in werk- en verkeersgebieden klein moeten zijn.

Inrichtingen

In het plangebied liggen een gasdrukregel- en meetstation en een gasontvangststation, beiden van het type C. Voor het gasdrukregel- en meetstation geldt een veiligheidscontour tot kwetsbare objecten van 25 m. Voor het gasontvangststation geldt een veiligheidscontour tot kwetsbare objecten van 15 m. Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen liggen buiten deze contour.

Er zijn verder geen LPG-tankstations, propaantanks of andere inrichtingen voor de opslag van gevaarlijke stoffen in de omgeving van het gebied aanwezig of geprojecteerd waarvan de veiligheidscontouren op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de bijbehorende regeling geheel of gedeeltelijk in het plangebied zijn gelegen. Opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en installaties van LPG-tankstations liggen op meer dan 150 m vanaf de grens van het plangebied. Een nader onderzoek naar het groepsrisico is niet vereist.

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Bevb in werking getreden. Dit besluit is niet van toepassing op een beheersverordening omdat deze geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en er dus geen ruimte is voor afwegingen. Dit betekent dat er ook geen verantwoordingsplicht is ten aanzien van het groepsrisico als gevolg van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde.

Gelet op het aantal hogedruk-aardgasleidingen is desondanks ervoor gekozen om wel inzicht te geven in het met deze verschillende leidingen samenhangende risico. Dit is berekend op basis van het standaard rekenpakket voor risicoberekeningen van dergelijke leidingen dat in het Bevb dwingend is voorgeschreven. Dit rapport is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Uit het rapport blijkt dat binnen het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen binnen de contour voor het plaatsgebonden risico van één lethaal ongeval per 10^{-6} jaar. Dit betekent dat de hogedruk-aardgasleidingen voldoen aan het vereiste van het plaatsgebonden risico die het Bevb voor dergelijke leidingen eist.

Uit het rapport blijkt verder dat voor geen van de hogedruk-aardgasleidingen het groepsrisico groter is dan de oriëntatiewaarde van 1,0.

De hogedruk-aardgasleidingen inclusief de daarbij behorende belemmeringstroken worden op de plankaart aangegeven.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Het plangebied ligt binnen 200 m van een snelweg of andere delen van de Route gevaarlijke stoffen zoals deze bij besluit van 25 maart 2004 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Voor de snelwegen zijn de veiligheidscontouren in opdracht van het Rijk vastgesteld. De aan te houden veiligheidszones, de PR 10^{-7} -contouren en de referentiewaarden (aantal transportbewegingen GF3) zijn voor de verschillende rijkswegen opgenomen in de Basisnet-tabel van de Eindrapportage Basisnet Weg. De beheersverordening maakt geen nieuwe ontwikkelingen in de veiligheidszones en de PR 10^{-7} -contouren mogelijk.

4.5 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidbelasting van geluidsgevoelige gebouwen en terreinen door drie verschillende geluidsbronnen: wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie.

De voorliggende beheersverordening biedt geen mogelijkheid voor het realiseren van een nieuwe geluidsgevoelige bestemming. De reconstructie van een weg en/of spoorweg is ook niet aan de orde. Derhalve is een geluidsonderzoek voor de beheersverordening niet noodzakelijk. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op deze beheersverordening.

4.6 Luchtkwaliteit

De voorliggende beheersverordening staat geen ruimtelijke ontwikkelingen toe. Omdat er geen sprake is van de realisatie van nieuwe veroorzakende bestemmingen of verkeerskundige wijzigingen, die een negatieve beïnvloeding van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben of van het realiseren van gevoelige bestemmingen, is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels

5.1 Inleiding

De beheersverordening bestaat uit een analoge en digitale plankaart, regels en een toelichting. De plankaart en regels zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels.

De regels zijn als volgt ingedeeld:

- a. Inleidende regels (artikel 1 en 2). De inleidende regels lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd. Het definiëren van begrippen en de aanwijzingen voor het meten vergroten de duidelijkheid en de rechtszekerheid.
- b. Bestemmingsregels (artikelen 3 t/m 38). De bestemmingsregels bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen.
- c. Algemene regels (artikelen 39 tot en met 43). De algemene regels bevatten voor alle bestemmingen geldende bepalingen: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en algemene procedureregels. Ook is een algemene gebiedsaanduiding opgenomen die voor een deel van de bestemmingen geldt.
- d. Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in artikel 44, de slotregel in artikel 45.

5.2 Bestemmingen en bestemmingsregels

De bestemmingen in de voorliggende beheersverordening zijn ofwel gebaseerd op de voorheen geldende bestemmingsplannen, ofwel op het bestaande feitelijke gebruik. In onderstaande artikelsgewijze toelichting is per bestemming aangegeven hoe de bestemmingen tot stand zijn gekomen.

Art. 3 - Agrarisch - 1

Deze gronden zijn bestemd voor agrarisch en extensief dagrecreatief gebruik. Onder het extensief dagrecreatief gebruik wordt niet het gebruik als volkstuin of verblijfstuin begrepen. Deze bestemming is conform de feitelijke situatie waarbij de juridische mogelijkheden van de oude bestemming 'Recreatieve doeleinden' tevens zijn opgenomen in de bestemmingsomschrijving.

Art. 4 - Agrarisch - 2

Deze gronden zijn bestemd voor een agrarisch technisch hulpbedrijf. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 5 - Agrarisch - 3

Deze gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijven waarbij op de gronden met de aanduiding 'kas' kassen zijn toegestaan. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden. In het oude plan was nog een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het wijzigen van de bestemming 'Agrarische doeleinden B' in de bestemming 'Sportieve recreatie en/of dagrecreatieve voorzieningen'. In een beheersverordening is het niet mogelijk om wijzigingsbevoegdheden op te nemen. Wel zal te zijner tijd een deel van de gronden gebruikt gaan worden ten behoeve van de verschuiving van de golfbaan. Zoals in paragraaf 1.3. is opgenomen zal hiervoor een separaat bestemmingsplan worden opgesteld.

Art. 6 - Agrarisch - 4

Deze gronden zijn bestemd voor agrarisch en extensief dagrecreatief gebruik. Onder het extensief dagrecreatief gebruik wordt niet het gebruik als volkstuin of verblijfstuin begrepen. Deze bestemming is voor een deel van de gronden conform de feitelijke situatie en/of de juridische situatie waarbij de

juridische mogelijkheden van de oude bestemming 'Recreatieve doeleinden' tevens zijn opgenomen in de bestemmingsomschrijving.

Art. 7 - Bedrijf - 1

Deze gronden zijn bestemd voor een verkooppunt motorbrandstoffen met uitsluiting van LPG-verkoop. Detailhandel is uitsluitend als ondergeschikte nevenactiviteit toegestaan. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en de feitelijke situatie (geen LPG-verkoop en de bestaande bebouwingsmogelijkheden) omdat gezien de nabijheid van gevoelige functies de verkoop van LPG niet wenselijk is.

Art. 8 - Bedrijf - 2

Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven gelegen aan de Laan van 's-Gravenmade. Ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' is perifere detailhandel toegestaan. Hiervoor is in het verleden een art.19 WRO-vrijstelling verleend.

Op basis van de provinciale verordening is de vestiging van nieuwe zelfstandige kantoren op deze locatie niet mogelijk. Dit was echter wel mogelijk op basis van de bestaande planologische mogelijkheden. De bestaande zelfstandige kantoren binnen deze bestemming hebben derhalve de aanduiding 'kantoren' gekregen waardoor deze positief bestemd blijven en niet zullen worden wegbestemd. De mogelijkheid van vestiging van nieuwe zelfstandige kantoren is niet meer opgenomen in de regels van de deze bestemming. Wel zijn bedrijfsgebonden kantoren toegestaan (met een bruto vloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak en minder is dan 3.000 m²).

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Art. 9 - Bedrijf - 3

Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven. Op basis van de provinciale verordening is de vestiging van nieuwe bedrijfswoningen niet toegestaan. Dit was voor een deel van deze gronden echter wel mogelijk op basis van de bestaande planologische mogelijkheden. De bestaande bedrijfswoningen binnen deze bestemming hebben derhalve de aanduiding 'bedrijfswoning' gekregen waardoor deze positief bestemd blijven en niet zullen worden wegbestemd. De mogelijkheid van vestiging van nieuwe bedrijfswoningen is niet meer opgenomen in de regels van deze bestemming.

Ter plaatse van de aanduiding 'sba-geen bouwwerken' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor grondverzet met uitsluiting van bouwwerken.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Art. 10 - Bedrijf - 4

Deze gronden zijn bestemd voor voorzieningen van openbaar nut. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische situatie.

Art. 11 - Cultuur en Ontspanning

Deze gronden zijn bestemd voor een attractiepark. De feitelijk bestaande horeca (chinees-indisch restaurant "De Chinese Muur") is als zodanig positief bestemd binnen deze bestemming. Voor de overige gronden is de juridische situatie opgenomen in de beheersverordening. De voorheen geldende recreatiebestemming is op basis van de systematiek van de SVBP 2008 vervangen door de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. Dit heeft verder geen gevolgen voor de bestaande planologische mogelijkheden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie (restaurant "De Chinese Muur").

Art. 12 - Detailhandel

Deze gronden zijn bestemd voor een tuincentrum. Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf' is het ter plaatse gevestigde hoveniersbedrijf positief bestemd. Het oorspronkelijke bouwvlak is gewijzigd als gevolg van een verleende art. 19 WRO-vrijstelling. Binnen deze bestemming is uitsluitend bebouwing binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken toegestaan. Deze bouwvlakken zijn de locaties waar op dit moment feitelijk de hoofdgebouwen zijn gelegen.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie (o.a. het hoveniersbedrijf).

Art. 13 - Gemengd

Deze gronden zijn bestemd voor sociaal-culturele doeleinden, recreatieve doeleinden en sportvoorzieningen. Binnen deze bestemming bevinden zich onder andere Westvliet Fitness & Racketclub en de muziekvereniging St. Caecilia.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 14 - Groen

Deze gronden zijn onder andere bestemd voor park, plantsoen, speel- en ligweides, voet- en fietspaden en speelvoorzieningen.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Art. 15 - Groen - Landgoed

Deze gronden zijn bestemd voor het behoud en/of herstel van natuurlijke, cultuur-historische en landschappelijke waarden, maatschappelijke doeleinden en kantoren alsmede voor sociaal-medische doeleinden (ter plaatse van de aanduiding 'welzijnsinstelling'). De voorheen geldende bestemming 'Landgoederen, natuurgebied' is op basis van de SVBP 2008 en het beleid dat de bestemming "Natuur" uitsluitend wordt toegekend aan Natura 2000 gebieden vervangen door de bestemming "Groen-Landgoed". Binnen deze bestemming is een vergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van een werk geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voormalig aanlegvergunningstelsel) ter bescherming van de daar voorkomende natuurlijke en landschappelijke waarden. De cultuur-historische waarden worden door middel van de dubbelbestemming 'Archeologie' en het daarin opgenomen vergunningstelsel beschermd.

Art. 16 - Horeca

Deze gronden zijn bestemd voor een feestzaal en/of een partyboerderij. Op basis van het voorheen geldende bestemmingsplan hadden deze gronden de bestemming 'Camping'. Op basis van de SVBP geldt, gelet op het huidige feitelijke gebruik als partyboerderij, thans de bestemming Horeca.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande feitelijke situatie.

Art. 17 - Maatschappelijk - 1

Deze gronden zijn bestemd voor scoutingverenigingen alsmede voor jeugd-/kinder-/buitenschoolse opvang en peuterspeelzalen. Hoewel de vestiging van een scoutingvereniging wel op basis van het voorheen geldende bestemmingsplan toegelaten was, was er in het plan geen locatie aangewezen.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie, nu de scoutingvereniging al jaren op deze locatie is gevestigd.

Art. 18 - Maatschappelijk - 2

Deze gronden ter plaatse van het Wellantcollege zijn bestemd voor onderwijs, jeugd-/kinder-/buitenschoolse opvang en peuterspeelzalen.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 19 - Recreatie - 1

Deze gronden zijn bestemd voor (intensieve) recreatieve doeleinden, sportdoeleinden, beleving van het voor agrarisch medegebruik bestemd weidelandschap, groenvoorzieningen, landschapsbeheer en –bouw en natuurbeheer en –bouw en water. Ter plaatse van de aanduiding 'sport' is tevens een sportschool annex fitnesscentrum toegestaan.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 20 - Recreatie - 2

Deze gronden zijn bestemd voor volkstuinen. Op deze gronden mogen uitsluitend niet voor bewoning bestemde gebouwen worden gerealiseerd

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 21 - Recreatie - 3

Deze gronden zijn bestemd voor volkstuinen. Op deze gronden mogen uitsluitend niet voor bewoning bestemde gebouwen worden gerealiseerd

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 22 - Recreatie - 4

Deze gronden zijn bestemd voor volkstuinen alsmede voor een camping ter plaatse van de aanduiding 'kampeerterrein'.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie. Een deel van het 'kampeerterrein' was in het bestemmingsplan "Noordelijke Randweg Haagse Regio ged. Leidschendam" bestemd voor verkeersdoeleinden ten behoeve van de parallelstructuur A4. De verwachting is dat binnen de planperiode hier geen besluitvorming over zal plaatsvinden. Om deze reden is de feitelijke situatie (zoals deze ook was voor de inwerkingtreding van het bestemmingsplan) opnieuw bestendigd.

Art. 23 - Recreatie - 5

Deze gronden zijn bestemd voor dagrecreatie. Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden.

Art. 24 - Sport - 1

Deze gronden zijn onder meer bedoeld voor een golfbaan, indoorskibaan, sportvelden en sporthal. Ook zijn jeugd-/kinder-/buitenschoolse opvang en peuterspeelzalen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'manege' is een manege toegestaan. Ten aanzien van het toegestane bebouwd oppervlak van bebouwing op de gronden met de aanduiding 'manege' is uitgegaan van de feitelijke situatie die ten tijde van de terinzagelegging van dit plan in de topografische ondergrond is opgenomen. Gebouwen met

een hogere hoogte op het moment van de terinzagelegging van dit plan mogen herbouwd worden.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en ter plaatse van de manege op basis van de feitelijke situatie.

Art. 25 - Sport - 2

Deze gronden zijn onder meer bedoeld voor tennisbanen, jeugd-/kinder-/buitenschoolse opvang, peuterspeelzalen. Ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' is tevens een kantoor toegestaan conform de feitelijke situatie.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie.

Art. 26 - Verkeer - Hoofdverkeersweg

Aan de hoofdverkeerswegen die zich in het plangebied bevinden is de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg toegekend. Dit betreffen de A-12 en de Laan van Hoornwijck. De betreffende gronden zijn bestemd voor wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad, openbaar vervoerstroken, parkeerplaatsen, voet- en fietspaden.

Art. 27 - Verkeer - Spoor

Aan de gronden die gebruikt worden voor spoorwegdoeleinden is de bestemming 'Verkeer-Spoor' gegeven.

Art. 28 - Verkeer - Straat

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

Art. 29 - Verkeer - Verblijfsstraat

Wegen met de bestemming "Verkeer-verblijfsstraat" zijn bestemd voor de afwikkeling van lokaal, gebiedsgebonden verkeer en dienen voor de ontsluiting van buurten en de direct aangelegen bestemmingen. Deze wegen zijn niet bedoeld voor het doorgaande verkeer over grotere afstanden.

De intensiteiten en de snelheden van het verkeer (maximaal 30 km/uur) zijn laag. Vrijliggende openbaar vervoersvoorzieningen zijn niet uitgesloten, maar maken slechts bij uitzondering deel uit van het profiel. Fietsers maken gebruik van de normale rijweg; fietspaden komen slechts voor indien ze ook onderdeel zijn van langere, doorgaande routes. Voetpaden en parkeervoorzieningen maken deel uit van het wegprofiel.

Art. 30 - Water-1

De hoofdwatgangen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Water-1' gekregen. Binnen het plangebied betreffen dit de Vliet en de Kansjesmolensloot. Deze hebben naast de functies water, waterberging, waterkering, waterstaat en oever ook een functie ten behoeve van Scheepvaart en transport. Deze hoofdwatgangen waren op basis van het oude plan ook bestemd als 'Water'.

Art. 31 - Water-2

De andere gronden met de bestemming water zijn of aangegeven in de oude plannen met de bestemming 'Water' of betreffen watergangen die op de leggerkaart van het Hoogheemraadschap Delfland zijn aangewezen als primair water.

Art. 32 - Wonen - 1

Deze bestemming is toegekend aan de woningen in het voorheen geldende bestemmingsplan Hoornwijck. De woning Jan Thijssenweg 14 was in het vorige bestemmingsplan niet positief bestemd vanwege de verkoop van LPG in het nabijgelegen tankstation. In het daaraan voorafgaande bestemmingsplan was dit object wel als woning bestemd. Op dit moment is dit een onbemand tankstation en is de verkoop van LPG gestaakt. Als gevolg daarvan is ervoor gekozen om deze woning weer positief te bestemmen in deze beheersverordening.

Deze bestemmingsregeling is tot stand gekomen op grond van de bestaande planologische mogelijkheden en op basis van de feitelijke situatie (Jan Thijssenweg 14).

Art. 33 - Wonen - 2

Deze bestemming is toegekend aan de woningen in het voorheen geldende bestemmingsplan Westvlietweg 1992. Afgelopen jaren zijn op een aantal woningen van één blok dakopbouwen gerealiseerd. Deze dakopbouwen zijn bij recht opgenomen in de beheersverordening door middel van een hogere nokhoogte op de plankaart.

Art. 34 - Wonen - 3

Deze bestemming is toegekend aan de panden waarbij wonen en bedrijvigheid tot en met categorie 2 zijn toegestaan. Voorheen hadden deze panden de bestemming 'Wonen en/of kleine bedrijven'. Op basis van de systematiek van de SVBP hebben deze panden de bestemming 'Wonen' met de functieaanduiding 'bedrijf t/m categorie 2' gekregen.

Art. 35 - Leiding

De op de kaart als zodanig aangewezen gronden zijn primair bestemd voor een gasleiding. Secundair zijn deze gronden bestemd voor de overige op de plankaart aangegeven bestemmingen.

Art. 36 - Waarde - Archeologie

De voor 'Waarde-Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

Art. 37 - Waarde - Ecologie

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

Art. 38 - Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming is toegekend aan de gronden die in de voorheen geldende bestemmingsplannen als 'waterkering' waren aangemerkt.

5.3 Algemene regels

De artikelen 39 t/m 42 bevatten de algemene regels van de beheersverordening. Deze regels gelden voor het hele plangebied.

Art. 39 - Anti-dubbeltelregel

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

Art. 40 - Algemene bouwregels

De algemene bouwregels hebben betrekking op alle in het plangebied gelegen bestemmingen, voor zover daarbinnen bebouwing is toegelaten. Het gaat daarbij onder meer om regels ten behoeve van nutsvoorzieningen, kleine uitstekende delen van bouwwerken, het plaatsen van installaties ten behoeve van mobiele telecommunicatie en de minimale omvang van parkeerplaatsen.

Art. 41 - Algemene gebruiksregels

De gebruiksregels bevatten in de eerste plaats een algemeen verbod om gronden en bouwwerken anders dan overeenkomstig de gegeven bestemming te regelen. De gebruiksregels gaan verder in op horeca-inrichtingen en parkeernormen.

Art. 42 - Algemene aanduidingsregels

Dit artikel heeft betrekking op de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone-straalpad'. Deze aanduiding heeft betrekking op meerdere bestemmingen zodat hiervoor een algemene aanduidingsregel is opgenomen.

Art. 43 - Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan een afwijking verlenen voor geringe afwijkingen in de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Verder is een afwijking mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor afval, glas et cetera. Ten slotte is een afwijking mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

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

5.4 Overgangs- en slotregels

Art. 44 - Overgangsrecht

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

Art. 45 - Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van de beheersverordening moeten worden aangehaald: 'Regels beheersverordening Vlietzone'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Aangezien de beheersverordening conserverend van aard is, zijn aan de uitvoering ervan geen kosten verbonden die ten laste komen van de gemeente. Bovendien staat de beheersverordening geen bouwplannen toe waar kostenverhaal mogelijk is. De economische uitvoerbaarheid van de beheersverordening is daarmee gewaarborgd.

Bijlagen

Bijlage 1 Berekening Groepsrisico



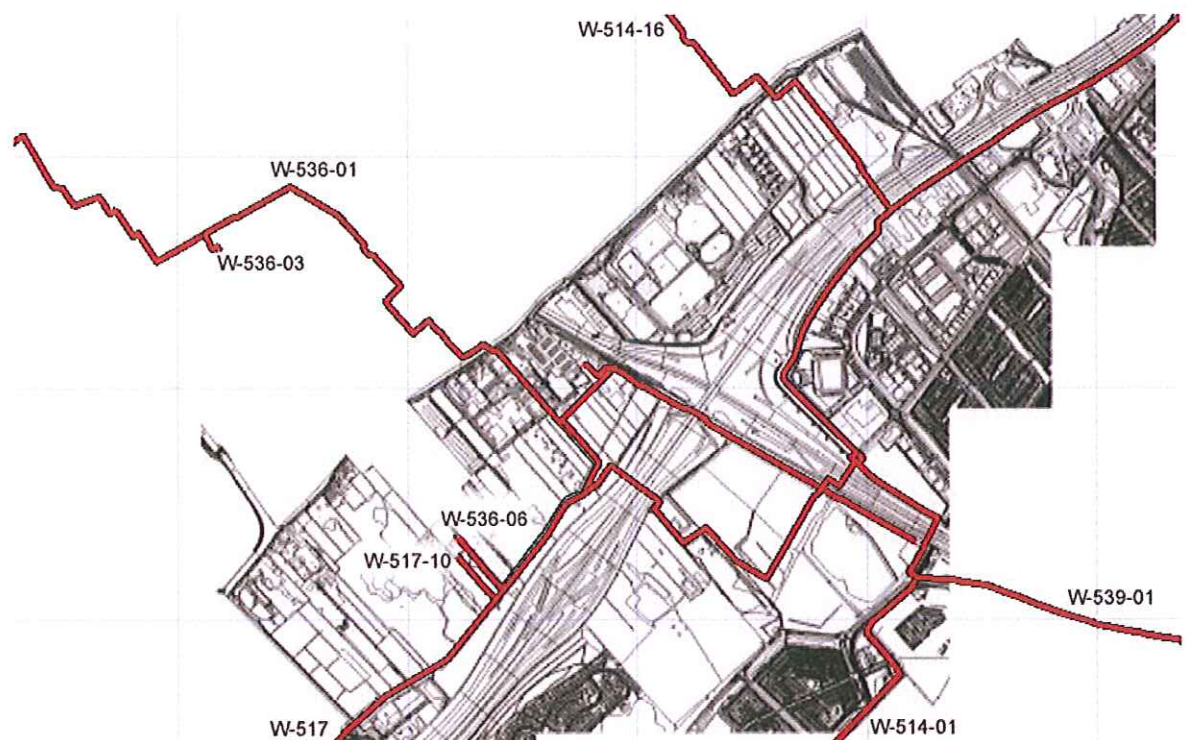
Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
Ingenieursbureau Den Haag

Groepsrisico beheersverordening Vlietzone

**Berekening van het groepsrisico
vanwege de hogedruk-
aardgasleidingen binnen en nabij
het plangebied**

Groepsrisico beheersverordening Vlietzone

Berekening van het groepsrisico
vanwege de hogedruk-
aardgasleidingen binnen en nabij
het plangebied



Groepsrisico beheersverordening Vlietzone

Berekening van het groepsrisico vanwege de hogedruk-aardgasleidingen binnen en nabij het plangebied

Status	
versie	definitief
datum	14 juni 2011
projectnummer	95011787

vrijgave	naam	paraaf
opsteller	B. Ebus	
2 ^e lezer	W. Drost	
autorisatie	K.L. Klein	

Inhoud

1	Samenvatting	1
2	Inleiding	2
3	Beoordelen van de externe veiligheid rond hoge druk aardgasleidingen	3
4	De uitgangspunten en opzet van het onderzoek	4
5	Resultaten van het onderzoek	8
5.1.	Leiding W-536-07	11
5.2.	Leiding A-517	9
5.3.	Leiding W-536-01	10

Bijlagen

1. Plaatsgebonden risico binnen het plangebied
2. Populatiegegevens

1 Samenvatting

De gemeente Den Haag bereidt op dit moment een beheersverordening ingevolge artikel 3.38 , lid 1 Wro voor voor het gebied dat wordt ingesloten tussen de Vliet aan de noordzijde, de Laan van Hoornwijck aan de westzijde, de snelweg A4 aan de zuidzijde en de Noordelijke Randweg aan de oostzijde. Dit plangebied wordt omzoomd en doorkruist door een aantal hogedruk-aardgastransportleidingen. Deze beoordeling is gebaseerd op het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Daarbij is zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico beoordeeld.

Op het instrument van de beheersverordening is het Besluit externe veiligheid buisleidingen niet van toepassing, omdat deze geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en er derhalve geen ruimte is voor afwegingen. Desondanks is voor dit plangebied ervoor gekozen om het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te berekenen om inzicht te geven in het met deze hogedruk-aardgasleidingen samenhangende risico.

Uit de berekende plaatsgebonden risico's en groepsrisico's volgt dat binnen het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contour voor het plaatsgebonden risico van één lethaal ongeval per 10^6 jaar liggen. Uit de berekeningen volgt bovendien dat voor de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in alle gevallen wordt overschreden. De hoogst berekende overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde bedraagt 0,742 en hangt samen met de buisleiding met kenmerk A-517. Omdat met de beheersverordening enkel de bestaande situatie wordt vastgelegd, brengt deze geen verandering in de ligging van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

2 Inleiding

De gemeente Den Haag bereidt op dit moment een beheersverordening ingevolge artikel 3.38 , lid 1 Wro voor voor het gebied dat wordt ingesloten tussen de Vliet aan de noordzijde, de Laan van Hoornwijck aan de westzijde, de snelweg A4 aan de zuidzijde en de Noordelijke Randweg aan de oostzijde. In de navolgende figuur wordt het plangebied geïllustreerd.



Figuur 1, overzichtskaart met begrenzing van het plangebied

Het plangebied wordt doorkruist en omzoomd door verschillende hoge druk aardgasleidingen. Met deze buisleidingen hangt een risico voor de externe veiligheid samen. Op het risico dat met deze buisleidingen samenhangt is het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen van toepassing. Op grond van dit besluit moeten bij het vaststellen van een bestemmingsplan de vereisten voor de externe veiligheid in acht worden genomen, die met de hoge druk buisleidingen samenhangen. Met deze vereisten voor de externe veiligheid wordt onder meer bedoeld op de verplichting het groepsrisico in beeld te brengen.

Voor het plangebied zal echter geen bestemmingsplan worden opgesteld maar een beheersverordening. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen geldt niet voor een beheersverordening. Desondanks wil de gemeente Den Haag inzicht geven in het groepsrisico voor het onderhavige plangebied.

Door het Ingenieursbureau Den Haag is een berekening gemaakt van het groepsrisico voor het onderhavige plangebied. Het resultaat van deze berekening en de verantwoording van de berekening zijn neergelegd in het voorliggende rapport.

3 Beoordelen van de externe veiligheid rond hoge druk aardgasleidingen

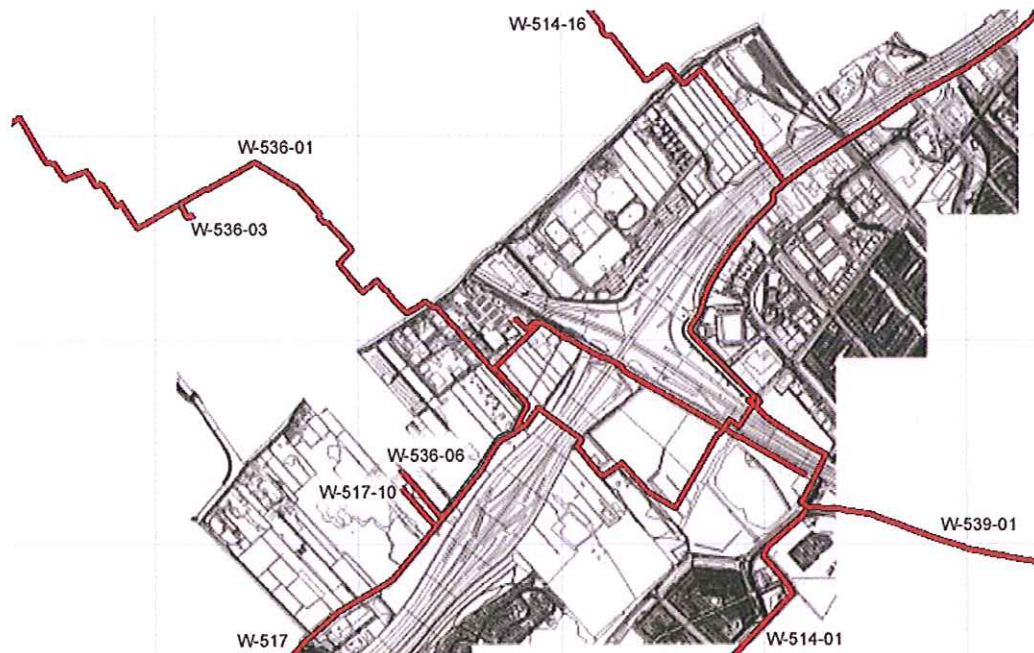
Met het in werking treden van het nu vigerende 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' is de afstandbenadering uit de voormalige circulaire komen te vervallen en wordt aangesloten bij de systematiek van de risicobenadering door grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Daarbij wordt onder het plaatsgebonden risico verstaan het risico op een plaats nabij een buisleiding, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die bepaalde plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met die buisleiding. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door contouren met een gelijke risicowaarde op een kaart in te tekenen. Nieuwbouw van gevoelige objecten is niet toegestaan binnen de contour waarbij de kans op het overlijden van een daar verblijvend onbeschermd persoon eens in de miljoen jaar is.

Onder het groepsrisico wordt verstaan de verzameling van cumulatieve kansen per jaar per kilometer buisleiding dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een buisleiding en een ongewoon voorval met die buisleiding. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek (de zogenoemde FN-curve). Op het groepsrisico is geen wettelijke grenswaarde of richtwaarde van toepassing. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht, waarbij de wijziging van het groepsrisico ten opzichte van een zogenoemde oriëntatiewaarde moet worden verantwoord, die door de ingreep in kwestie optreedt.

In het voorliggende rapport worden de groepsrisico's die met de verschillende in en rondom het plangebied gelegen buisleidingen samenhangen afgezet tegen de voornoemde oriëntatiewaarde.

4 De uitgangspunten en opzet van het onderzoek

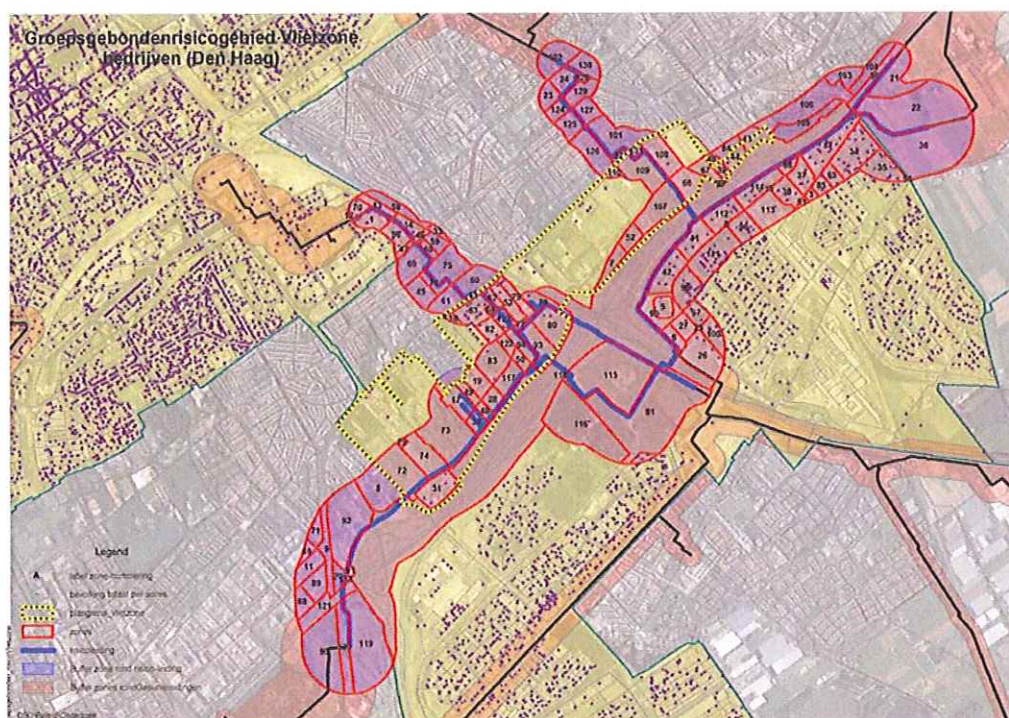
In het voorgaande is aangegeven dat het plangebied in kwestie wordt doorsneden en omzoomd door diverse buisleidingen. Dit wordt in de volgende figuur geïllustreerd.



Figuur 2, plangebied met ingetekende buisleidingen

Op 1 januari 2011 is ook de Regeling externe veiligheid buisleidingen (hierna regeling) in werking getreden. Het berekenen van het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het effect van maatregelen ter beperking van het risico vanwege het transport van aardgas onder hoge druk door ondergrondse buisleidingen moet plaatsvinden volgens de Rekenmethodiek Bevb (volgens artikel 6 van de regeling). Op grond van artikel 1 van de regeling (definities) bestaat de Rekenmethodiek Bevb voor ondergrondse aardgastransportleidingen uit de Handleiding Risicoberekeningen Bevb, versie 1 (uitgave 2010) en het rekenpakket CAROLA, versie 1.0.0. De huidige versie van CAROLA is 1.0.0.51 met parameterbestand versie 1.2. De berekeningen zijn door IbDH met deze versie uitgevoerd. Voor een gedetailleerde beschrijving van het rekenmodel wordt korthedshalve verwezen naar de betreffende Handleiding en de beschrijving van het rekenmodel op <http://www.rivm.nl/milieuportaal/bibliotheek/modellen/carola.jsp>.

In paragraaf 2.4.3 en paragraaf 3.7 van de handleiding is schematisch weergegeven hoe het interessegebied langs een aardgastransportleiding moet worden bepaald ten behoeve van de groepsrisicoberekeningen. Hierbij speelt de inventarisatieafstand een belangrijke rol. De inventarisatieafstand is afhankelijk van diameter en druk van de buisleiding. Het resulterende interessegebied voor de Vlietzone is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3, overzichtskaart met ingetekende inventarisatieafstanden en begrenzing van populatiegebieden

Bij het berekenen van het groepsrisico dat met de relevante buisleidingen samenhangt, zijn een aantal uitgangspunten gebruikt. Als eerste is uitgegaan van de begrenzing van het plangebied van de beheersverordening. Deze begrenzing is afgestemd op de ontwerpplankaart van 24 februari 2011, die door de opdrachtgever is verstrekt. Op basis van deze begrenzing van het plangebied is door de N.V. Nederlandse Gasunie een opgave gedaan van de hoge buisleidingdelen, die voor het berekenen van het groepsrisico relevant zijn. In de volgende tabel zijn de betreffende leidingdelen beschreven.

Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Datum aanleveren gegevens
A-517-10	508.00	66.20	08-03-2011
A-517	762.00	66.20	08-03-2011
W-514-01	318.00	40.00	08-03-2011
W-514-07	168.30	40.00	08-03-2011
W-514-11	219.10	40.00	08-03-2011
W-514-16	406.40	40.00	08-03-2011
W-514-17	219.10	40.00	08-03-2011
W-514-18	60.30	40.00	08-03-2011
W-514-19	219.10	40.00	08-03-2011
W-514-20	318.00	40.00	08-03-2011
W-536-01	508.00	40.00	08-03-2011
W-536-03	114.30	40.00	08-03-2011
W-536-06	406.40	40.00	08-03-2011
W-536-07	219.10	40.00	08-03-2011
W-536-08	406.40	40.00	08-03-2011
W-539-01	323.90	40.00	08-03-2011
W-539-05	168.30	40.00	08-03-2011

Tabel 1, overzicht gebruikte leidinggegevens

Deze leidingdelen zijn in de voorgaande figuur weergegeven en zijn allen eigendom van de Gasunie. De selectie van de leidingdelen door de Gasunie gebeurt door het vaststellen van een afstand van 1 kilometer vermeerderd met twee maal de maximale invloedsafstand van een omhullende rond het plangebied. Daardoor wordt per definitie een grotere leidinglengte gebruikt dan de leidinglengte die volgens paragraaf 2.4.3 van de Handleiding risicoberekening Bevb wordt vastgesteld.

Op basis van de door de Gasunie geleverde leidinggegevens en de begrenzing van het plangebied is in overeenstemming met het gestelde in de voornoemde paragraaf 2.4.3 het relevante interessegebied langs de buisleidingen vastgesteld. Door DSO/BTD/Beleid zijn gegevens aangeleverd met het aantal personen binnen dit interessegebied. Bij het verwerken van de populatiegegevens voor de werkgebieden, is rekening gehouden met eventuele ploegendiensten en evenementen (zoals voetbalwedstrijden en dergelijke in het Kyocera-stadion). Deze factoren zijn in rekening gebracht op het aantal aanwezige werknemers binnen de betreffende clusters binnen het interessegebied. Bij de berekeningen is er van uitgegaan dat zich binnen het interessegebied 12.586 werknemers en 2.490 bewoners bevinden. Daarnaast bevindt zich binnen het plangebied het Kyocera-stadion, waarin en omheen zich regelmatig (bijvoorbeeld bij voetbalwedstrijden) grote groepen bezoekers ophouden.

Rekening houdende met de duur van de aanwezigheid van deze personen binnen het interessegebied op jaarbasis, is in het onderzoek uitgegaan van de daarop gebaseerde, in het navolgende weergegeven effectieve aantal blootgestelde personen. In het overzicht ontbreken kortheidshalve de zones waarbinnen zich geen personen bevinden.

Zone	x	y	Wonen	Werken dag	Werken Nacht	Evenement dag	Evenement nacht
1	83777.55	453911.01	5	1975			
5	86132.57	453195.13		140		9	189
14	84089.66	453861.1		636			
26	86416.12	453024.72		127			
27	86426.03	452803.2		250			
31	84623.05	452275.92		740			
34	87699.82	454447.45	1274	44			
35	87876.43	454337.84	522	15			
37	87240.13	454260.52		846			
38	87123.17	454125.65		984			
41	86392.32	453740.73		575			
42	86179.19	453494.11		363			
44	86725.18	454401.45	4	7			
53	84887.14	453239.27	4	13			
56	84001.09	453768.8	1	862			
62	84760.29	453267.76	14	9			
63	84575.71	453176.05	34	60			
64	84747.02	453178.73	2	18			
65	87491.38	454255.6	86	5			
70	83679.40	453997.7		78			
78	85118.69	453211.2	5	34			
79	84951.97	453278.55	3	65			
80	85252.4	453033.14	144	60			
82	84741.60	453015.52		98			
83	84753.47	452755.32		76			
85	87410.12	454176.84	132	9			

87	87443.31	454490.19	14	463			
95	86007.5	453153.45				208	104
96	86320.36	453346.48		547			
97	86400.70	453144.03		88			
98	86776.85	453838.26		339			
100	86541.69	452954.28	139	16			
106	87297.54	454817.68		47			
108	86134.06	454412.65	2				
109	85969.27	454283.74		38			
110	85746.32	454286.23		283			
111	86519.51	453607.87	79	170			
112	86592.27	453938.39		421	125		
114	86870.79	454151.13		183			
121	83368.41	450791.83		36			
123	84849.46	453100.67	5	201			
133	84382.94	452628.71	68	11			

Tabel 2, overzicht met bij de berekeningen gebruikte populatiegegevens

5 Resultaten van het onderzoek

Voor de in het voorgaande hoofdstuk genoemde leidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart. Voor het plaatsgebonden risico geldt dat er zich geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten mogen bevinden binnen de plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} per jaar. Voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten geldt het 10^{-6} per jaar als richtwaarde. In bijlage 1 bij dit rapport zijn de plaatsgebonden risicocontouren opgenomen van de buisleidingen die het plangebied raken en/of doorsnijden. Uit deze figuren kan worden opgemaakt dat er zich binnen het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} -contour bevinden.

Op basis van de in hoofdstuk 4 beschreven uitgangspunten is het groepsrisico berekend, dat met de verschillende buisleidingen samenhangt. Omdat het groepsrisico is gedefinieerd als het risico dat met een leidinglengte van 1 kilometer samenhangt, en het interessegebied van verschillende leidingen langer is dan deze enkele kilometer, zijn feitelijk per leiding verschillende groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. In géén van deze gevallen overschrijdt het groepsrisico de oriëntatiewaarde. In de volgende tabel zijn van de betreffende buisleidingen de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde weergegeven.

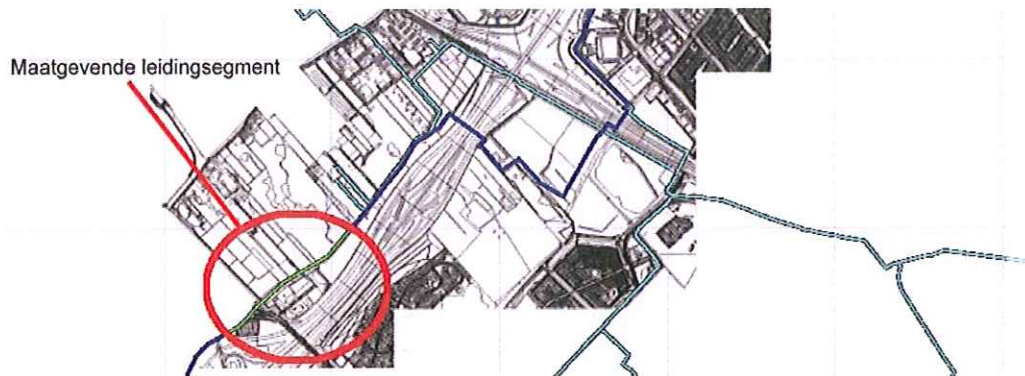
Leiding	Overschrijdingsfactor
A-517	0,742
W-536-01	0,041
W-536-07	0,015
W-514-01	0,005
W-536-06	0,001
A-517-10	0
W-514-07	0
W-514-11	0
W-514-16	0
W-514-17	0
W-514-18	0
W-514-19	0
W-514-20	0
W-536-03	0
W-536-08	0
W-539-01	0
W-539-05	0

Tabel 3, overzicht met berekeningsresultaten voor het groepsrisico, uitgedrukt in de overschrijdingsfactor

In het navolgende worden de bijbehorende maatgevende kilometers, de groepsrisicoscreening van de betreffende leiding (alle segmenten van één kilometer) en de groepsrisico-curve van de maatgevende kilometer weergegeven. Dit overzicht is beperkt tot de leidingen waarbij de overschrijdingsfactor groter is dan 10^{-2} .

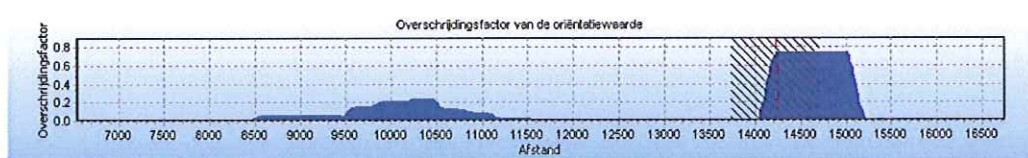
5.1. Leiding A-517

De maatgevende leidingkilometer van de buisleiding met kenmerk A-517 wordt weergegeven in de volgende figuur:



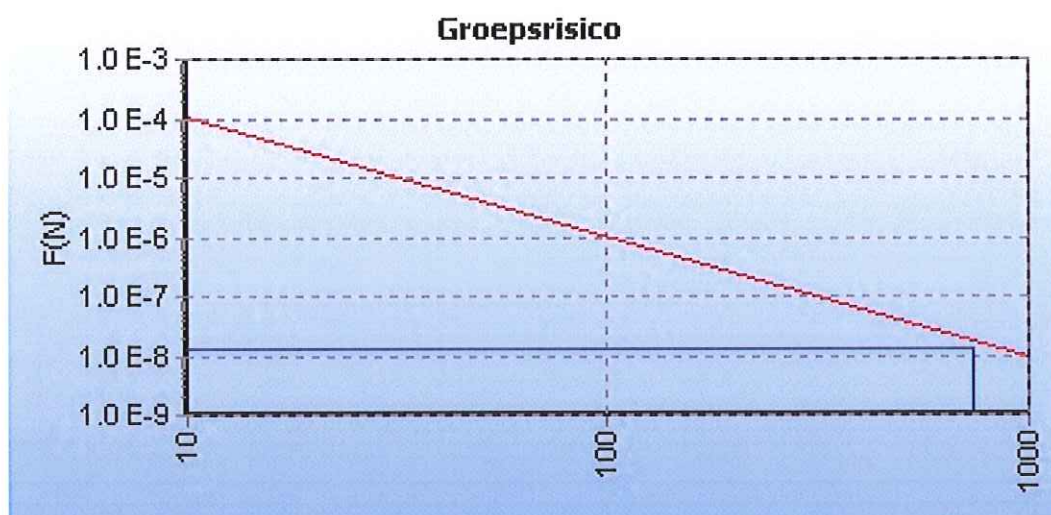
Figuur 4, overzichtstekening met maatgevende kilometer voor buisleiding A-517

Op basis van alle groepsrisicoberekeningen voor alle één-kilometer-segmenten van de buisleiding A-517 is de volgende groepsrisico-screening gemaakt:



Figuur 5, grafische weergave van de overschrijdingsfactor voor de gehele buisleiding A-517

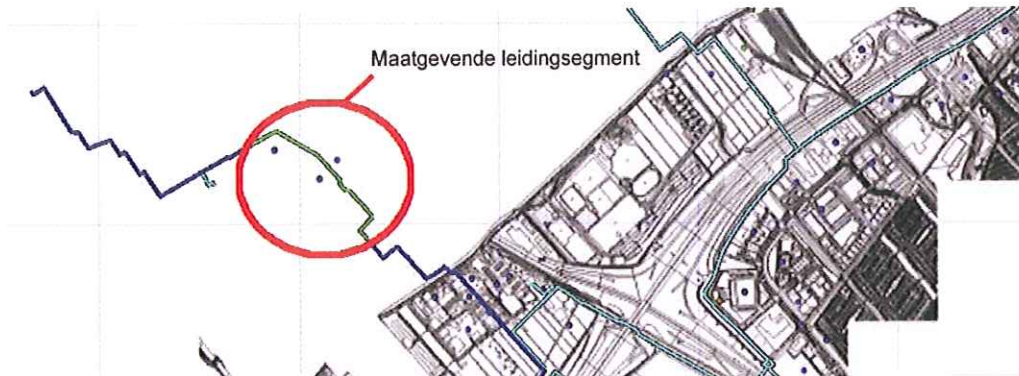
Uit deze risico-screening kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in de maatgevende leidingkilometer niet wordt overschreden. Het quotiënt van het groepsrisico en de oriëntatiewaarde voor deze maatgevende leidingkilometer bedraagt 0,742. Dit komt tot uitdrukking in de volgende weergave van het groepsrisico:



Figuur 6, grafische weergave van het groepsrisico voor de maatgevende kilometer van buisleiding A-517

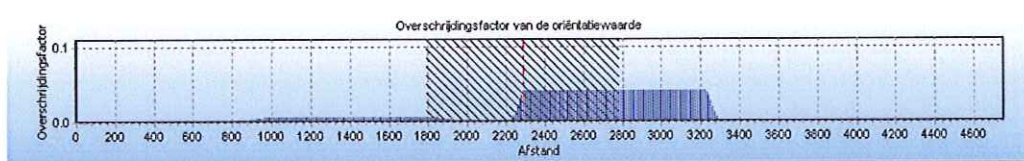
5.2. Leiding W-536-01

De maatgevende leidingkilometer van de buisleiding met kenmerk W-536-01 wordt weergegeven in de volgende figuur:



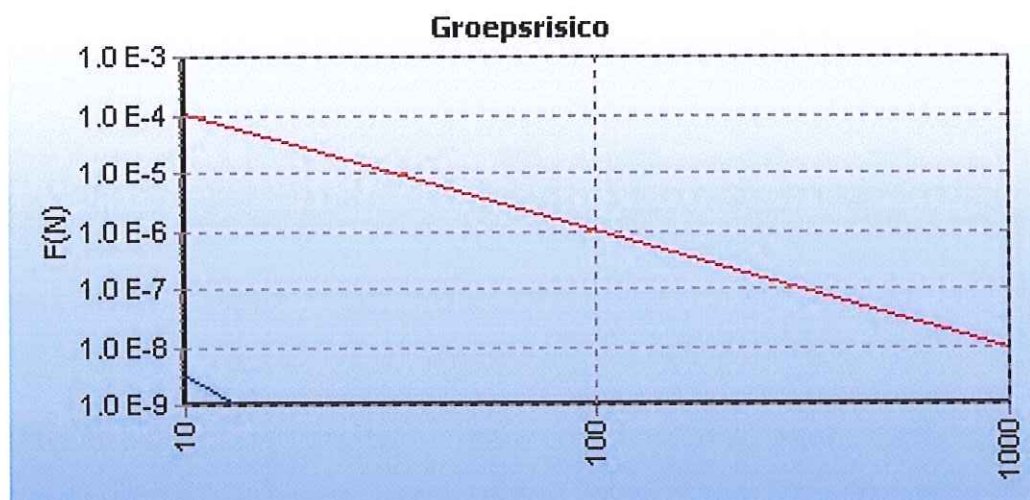
Figuur 7, overzichtstekening met maatgevende kilometer voor buisleiding W-536-01

Op basis van alle groepsrisicoberekening voor alle één-kilometer-segmenten van de buisleiding W-536-01 is de volgende groepsrisico-screening gemaakt:



Figuur 8, grafische weergave van de overschrijdingsfactor voor de gehele buisleiding W-536-01

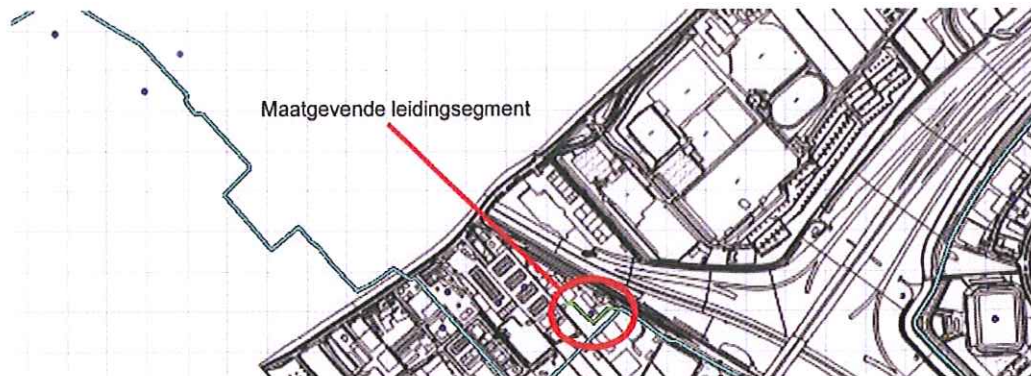
Uit deze risico-screening kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in de maatgevende leidingkilometer niet wordt overschreden. Het quotiënt van het groepsrisico en de oriëntatiewaarde voor deze maatgevende leidingkilometer bedraagt als gezegd 0,041. Dit komt tot uitdrukking in de volgende weergave van het groepsrisico:



Figuur 9, grafische weergave van het groepsrisico voor de maatgevende kilometer van buisleiding W-536-01

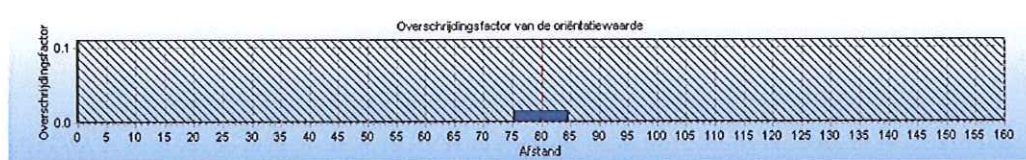
5.3. Leiding W-536-07

De maatgevende leidingkilometer van de buisleiding met kenmerk W-536-07 wordt weergegeven in de volgende figuur:



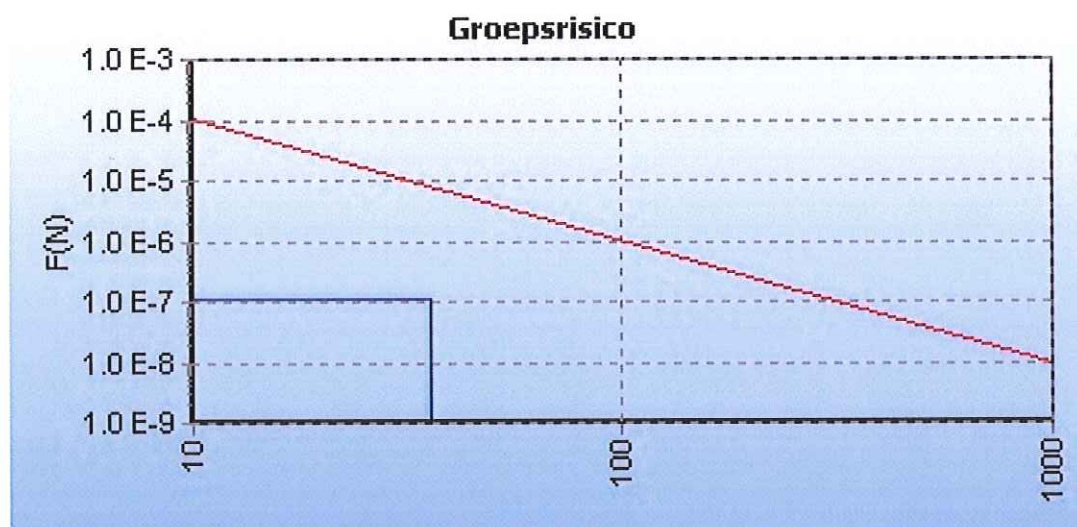
Figuur 10, overzichtstekening met maatgevende kilometer voor buisleiding

Op basis van alle groepsrisicoberekeningen voor alle één-kilometer-segmenten van de buisleiding W-536-07 is de volgende groepsrisico-screening gemaakt:



Figuur 11, grafische weergave van de overschrijdingsfactor voor de gehele buisleiding W-536-07

Uit deze risico-screening kan worden opgemaakt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in de maatgevende leidingkilometer niet wordt overschreden. Het quotiënt van het groepsrisico en de oriëntatiewaarde voor deze maatgevende leidingkilometer bedraagt als gezegd 0,015. Dit komt tot uitdrukking in de volgende weergave van het groepsrisico:



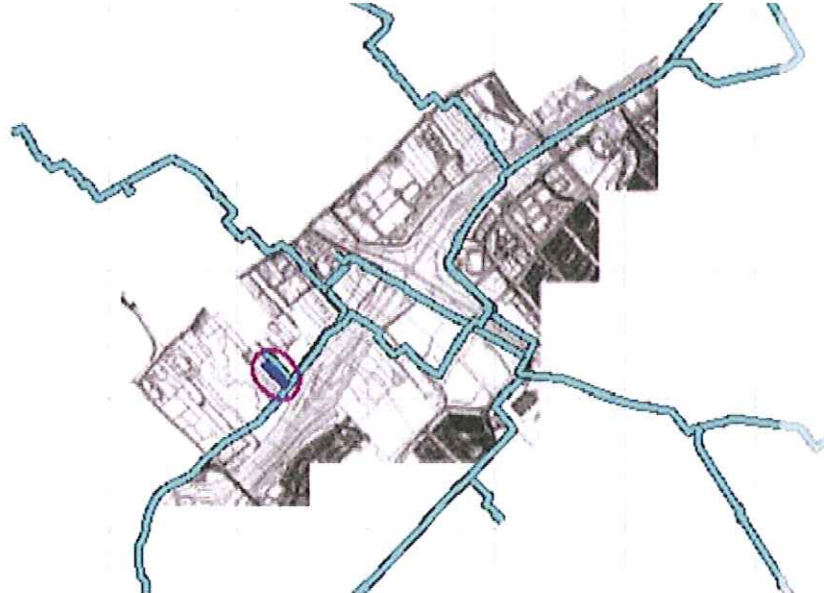
Figuur 12, grafische weergave van het groepsrisico voor de maatgevende kilometer van buisleiding W-536-07

Bijlagen

Bijlage:

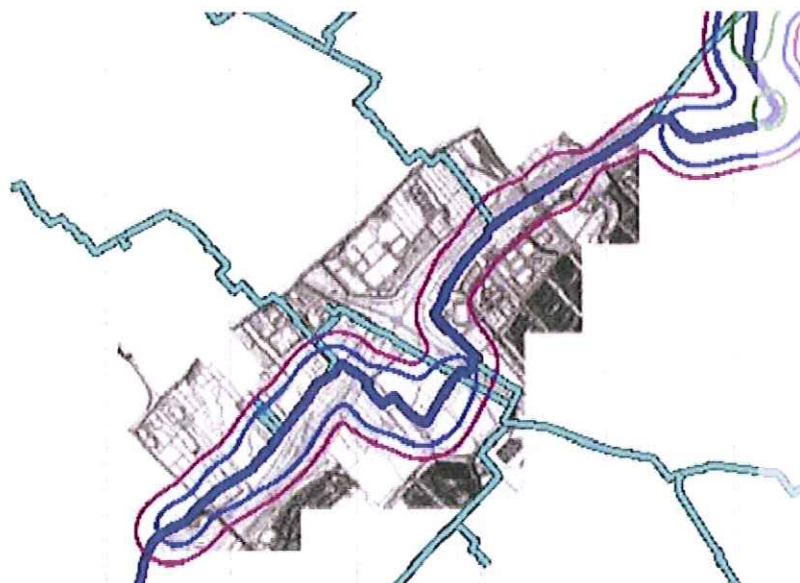
1. Plaatsgebonden risico binnen het plangebied

Plaatsgebonden risico voor A-517-10 van N.V. Nederlandse Gasunie



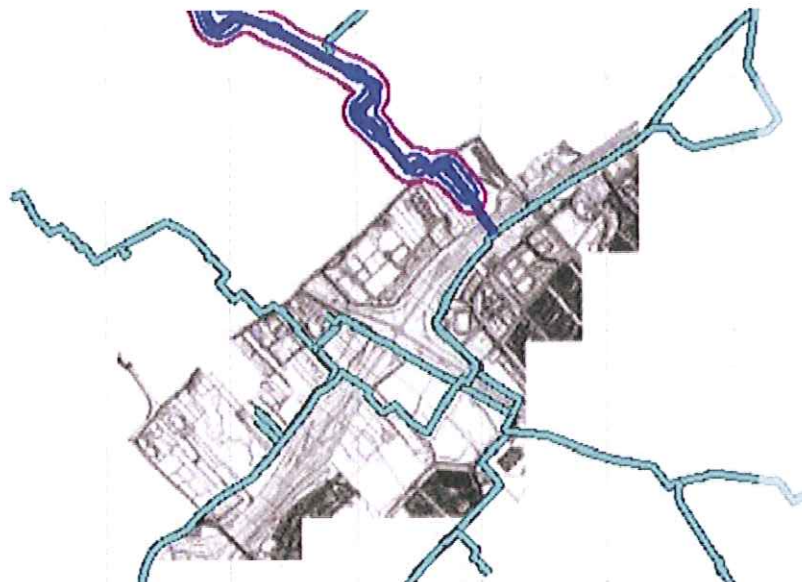
Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

Plaatsgebonden risico voor A-517 van N.V. Nederlandse Gasunie



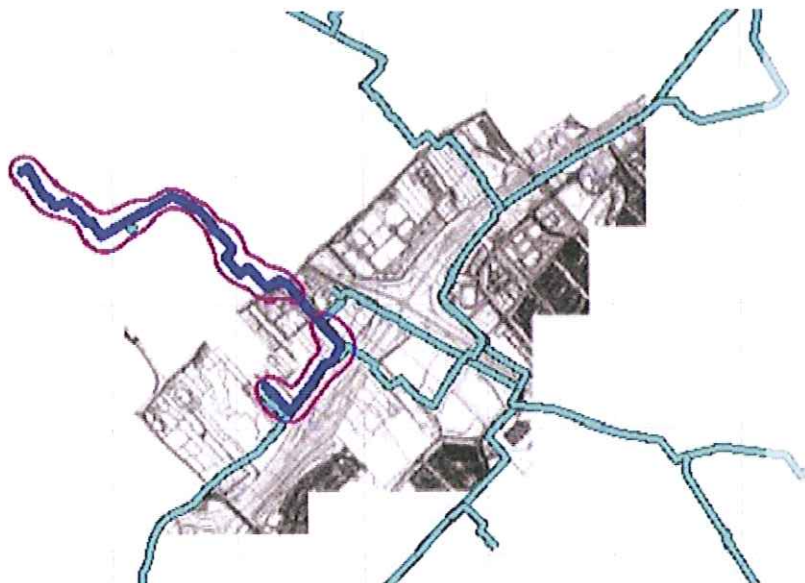
Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

Plaatsgebonden risico voor W-514-16 van N.V. Nederlandse Gasunie



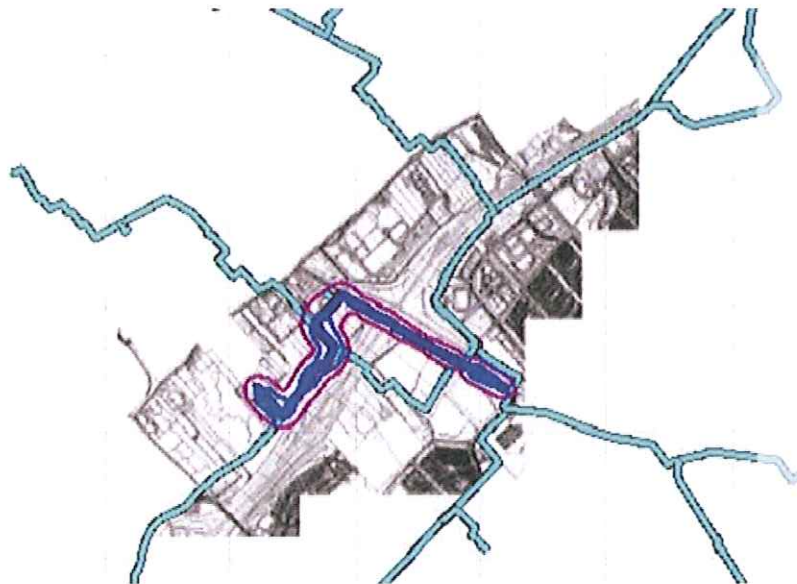
Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

Plaatsgebonden risico voor W-536-01 van N.V. Nederlandse Gasunie



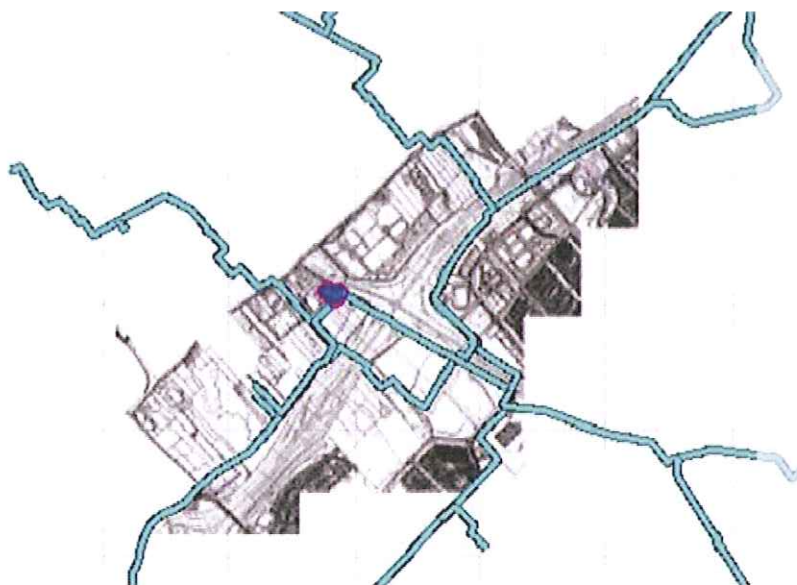
Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

Plaatsgebonden risico voor W-536-06 van N.V. Nederlandse Gasunie



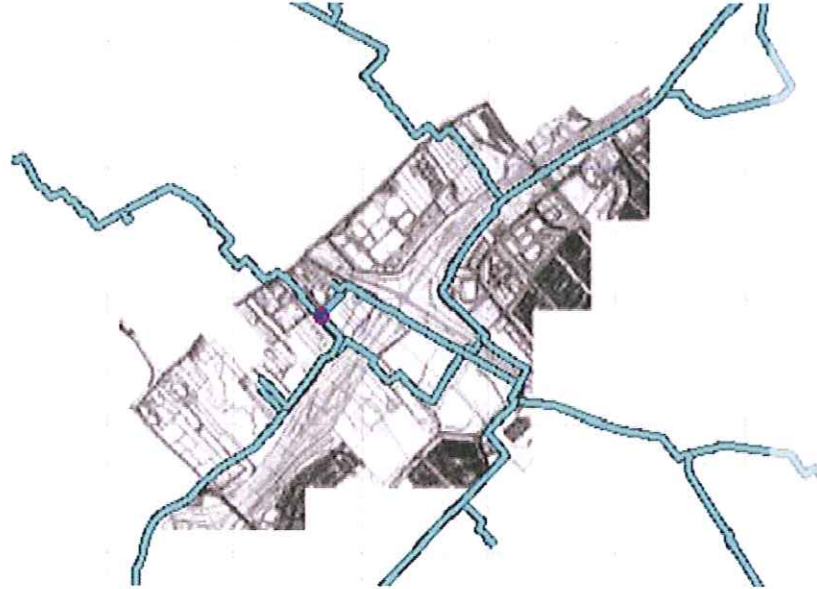
Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

Plaatsgebonden risico voor W-536-07 van N.V. Nederlandse Gasunie



Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

Plaatsgebonden risico voor W-536-08 van N.V. Nederlandse Gasunie



Legenda		
Groen		10^{-6} jr^{-1}
Blauw		10^{-7} jr^{-1}
Paars		10^{-8} jr^{-1}

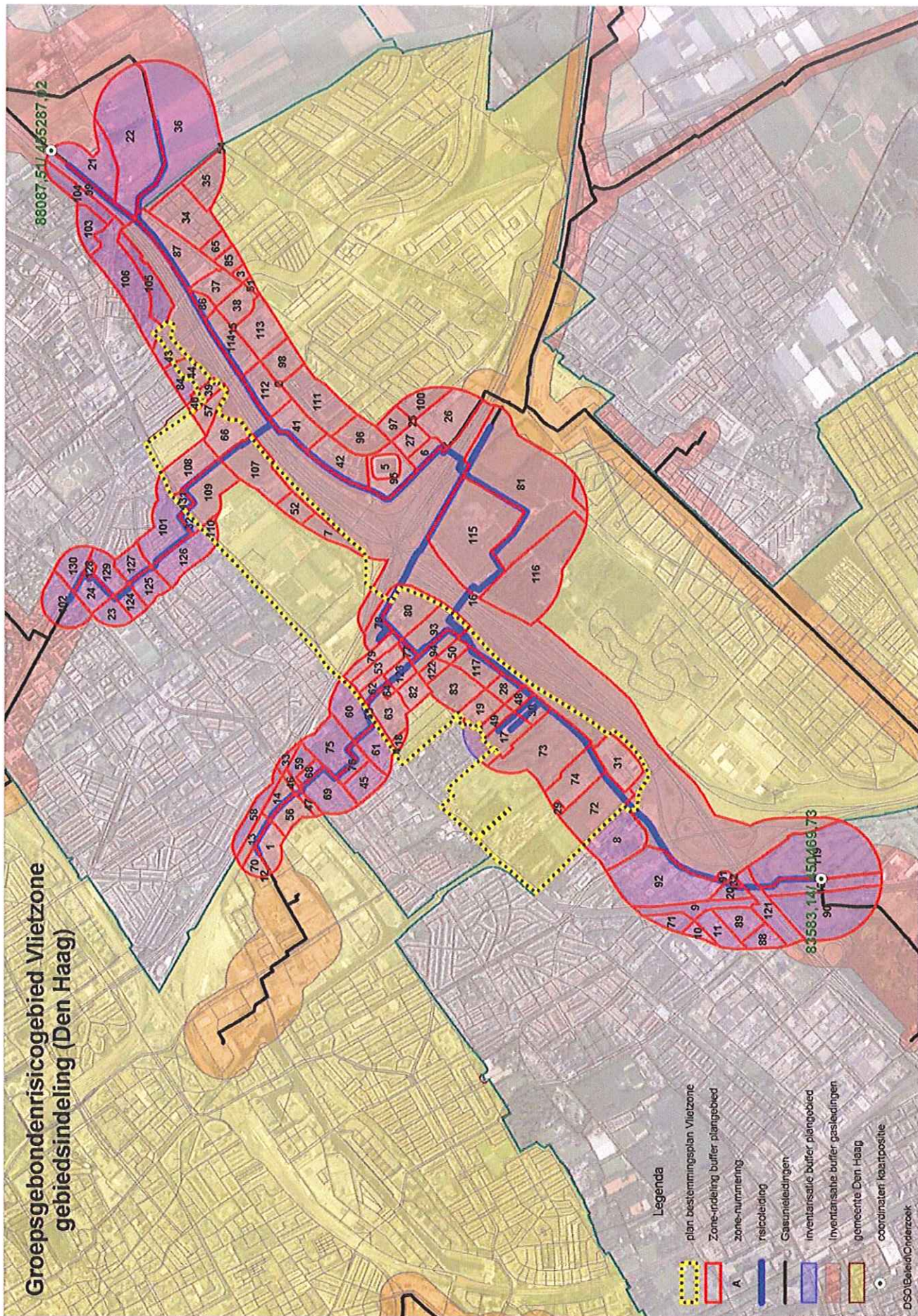
Bijlage:

2. Populatiegegevens

Nummer	Wonen	Werken dag	Werken Nacht	Evenement dag	Evenement nacht	Opmerkingen
1	5	1975				Leegstand KPN-complex en deel buiten inventarisatie-afstand is verdisconteerd.
5		140		9	189	Gemiddeld aantal effectieve bezoekers van voetbalwedstrijden / evenementen volgens de Regeling risicoberekening externe veiligheid buisleidingen
14		636				
26		127				
27		250				
31		740				
34	1274	44				
35	522	15				
37		846				Rekening gehouden met buitendienst Imtech en BAM
38		984				
41		575				
42		363				
44	4	7				
53	4	13				
56	1	862				
62	14	9				
63	34	60				
64	2	18				
65	86	5				
70		78				
78	5	34				
79	3	65				
80	144	60				

82		98						
83		76						
85	132	9						
87	14	463						
95			208			104		
96		547						
97		88						
98		339						
100	139	16						
106		47						
108	2							
109		38						
110		283						
111	79	170						
112		421	125					Nachtploeg TNT verdisconteerd
114		183						
121		36						
123	5	201						
133	68	11						

Groepsgebondenrisicogebied gebiedsindeling (Den Haag)

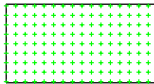


Legenda

- plan bestemmingsplan Vlietzone
- Zone-indeling buffer plangebied
- zone-nummering
- risicoleding
- Gaarnieleidingen
- inventarisatie buffer plangebied
- inventarisatie buffer gasleidingen
- gemeente Den Haag
- coördinaten kaartpositie

DSO/BereidOnderzoek

Bijlage 2 Overzichtskaart dubbelbestemming Waarde-Archeologie



Archeologie

Ligging Waarde - Archeologie

-

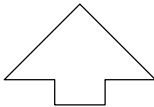
Getekend SOSYAFJ
Gecontroleerd -
Datum 01-11-2011

Gewijzigd -
Gecontroleerd -
Datum -



Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Formaat A3
Schaal 1:15000
File



Bijlage 3 Overzichtskaart dubbelbestemming Waarde-Ecologie



Ecologie

Ligging Waarde - Ecologie

-

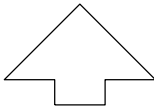
Getekend SOSYAFJ
Gecontroleerd -
Datum 01-11-2011

Gewijzigd -
Gecontroleerd -
Datum -



Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

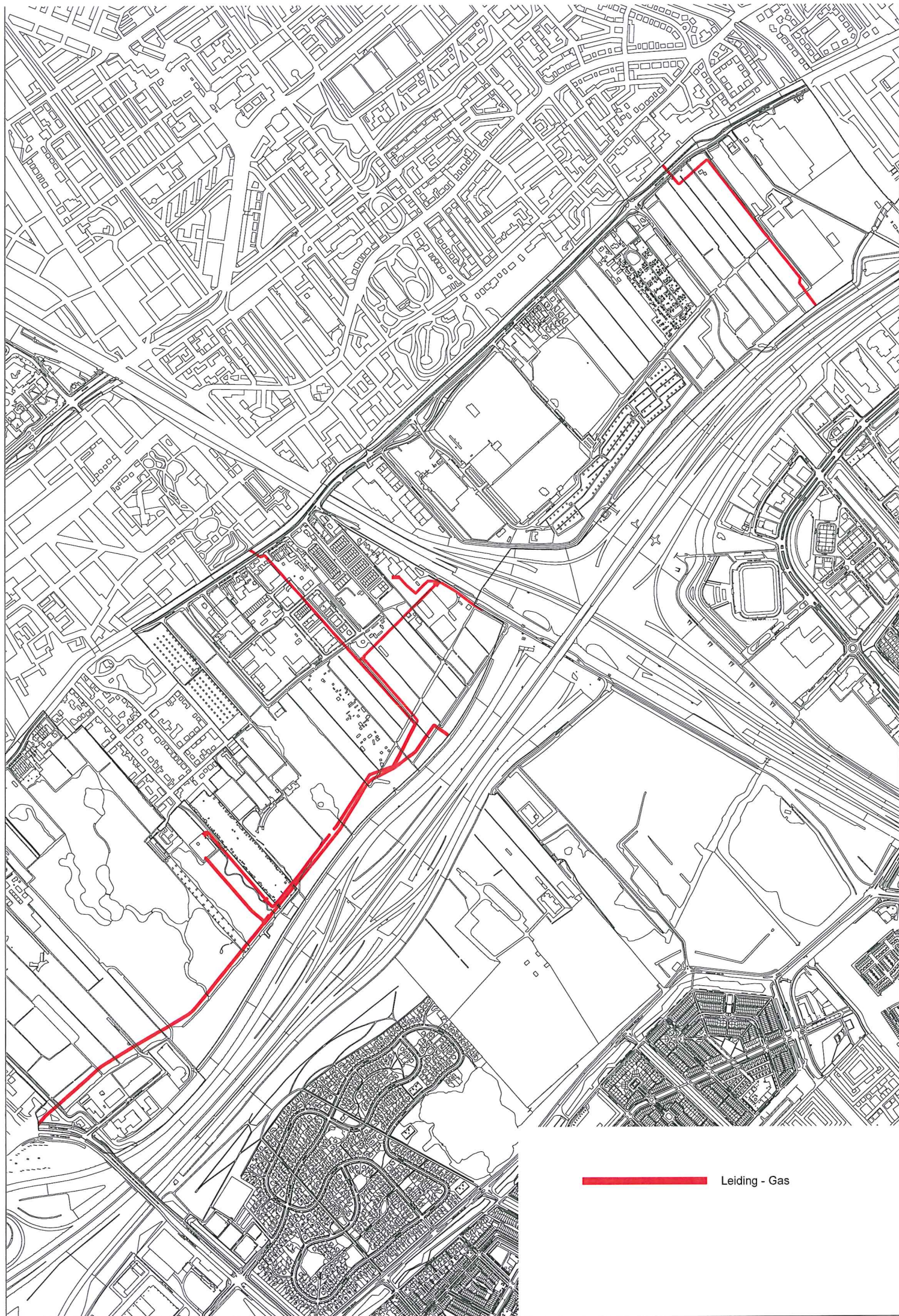
Formaat A3
Schaal 1:15000
File



Bijlage 4 Overzichtskaart dubbelbestemming Leiding-Hoogspanning



Bijlage 5 Overzichtskaart dubbelbestemming Leiding-Gas



 Leiding - Gas

