

**Bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp,
eerste herziening van de tweede herziening
(Deelplan 19)**

(Vastgesteld bij raadsbesluit 142, d.d. 2 december 2010)

Inhoudsopgave

Blz.

Toelichting

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding voor het bestemmingsplan	1
1.2	Plangrenzen	1
1.3	Geldende bestemmingsplannen	2
1.4	Leeswijzer	2
2.	Stedenbouwkundige beschrijving	3
2.1	Gebiedsbeschrijving	3
2.2	Stedenbouwkundige opzet	4
2.3	Bebouwingsopzet en atmosfeer	4
2.4	Verkeer en parkeren	5
2.5	Mobiele telecommunicatie	8
3.	Beleidsvoorwaarden	9
3.1	Ruimtelijk beleid	9
3.2	Wonen	9
3.3	Economie	10
3.4	Onderwijs, cultuur en welzijn	11
4.	Milieu	13
4.1	Duurzaam milieubeleid	13
4.2	Bodem	17
4.3	Externe veiligheid	17
4.4	Geluid	20
4.5	Luchtkwaliteit	21
4.6	Water	22
4.7	Natuur	26
4.8	Duurzaam Bouwen	28
4.9	Archeologie	28
5.	Juridisch plan	29
5.1	Inleiding	29
5.2	Inleidende regels	29
5.3	Bestemmingsregels	30
5.4	Algemene regels	31
6.	Economische uitvoerbaarheid	32
7.	Overleg en inspraak	33
7.1	Artikel 10 Bro-overleg	33
7.2	Terinzagelegging voorontwerp-bestemmingsplan	39
8.	Wijzigingen ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan	50

Regels

Toelichting

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

Deelplan 19 is één van de laatste nog te ontwikkelen gebieden in het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg en is gelegen aan de Ypenburgse kant van de A12 nabij het station Ypenburg en binnen het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp. Dit bestemmingsplan is op 26 februari 1998 vastgesteld door de voormalige gemeente Nootdorp om de aanleg van de Vinex-locatie Ypenburg planologisch mogelijk te maken, voor zover deze was gelegen op gronden binnen de gemeente Nootdorp. Op dezelfde datum zijn ook de bestemmingsplannen voor de delen van Ypenburg, die vielen op de gronden van de gemeenten Rijswijk en de voormalige gemeente Pijnacker, vastgesteld. Inmiddels maakt vrijwel de gehele Vinex-locatie Ypenburg, na een gemeentelijke herindeling, onderdeel uit van de gemeente Den Haag.

Het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp is op 15 oktober 1998 door Gedeputeerde Staten (kenmerk RGG/ARB/150120A) gedeeltelijk goedgekeurd. Wat het onderhavige plangebied betreft, had de onthouding van goedkeuring onder meer betrekking op de bestemming 'Primaire waterkering' in het meest zuidwestelijke punt van het onderhavige plangebied.

Vervolgens heeft de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 2 januari 2001 uitspraak (nr. E01.98.0677/1) gedaan inzake het goedkeuringsbesluit. Een deel van het besluit is daarbij vernietigd. Dit betrof een deel met een uit te werken bedrijfsbestemming (in de noordwestelijke hoek van het onderhavige plangebied en een deel met een woonbestemming (in de zuidoostelijke hoek van het onderhavige plangebied, bufferzone Gooland).

Daarna hebben GS op 26 juni 2001 een nieuw goedkeuringsbesluit (kenmerk DRGG/ARB/01/1877A) genomen, waarbij alsnog goedkeuring is gegeven aan de voornoemde woonstrook, thans echter onder voorwaarde. Op 8 januari 2002 hebben GS een derde goedkeuringsbesluit genomen, waarbij de uit te werken bedrijfsbestemming aanzienlijk is ingeperkt.

In navolging hiervan heeft de afdeling Bestuursrechtspraak op 26 juni 2002 een finale uitspraak (nr. 200104539/1) gedaan, waarin het besluit van 26 juni 2001 deels is vernietigd en het plandeel met de woonbestemming alsnog is goedgekeurd.

Voor de plandelen die ten tijde van de vaststelling in aanmerking kwamen voor ontwikkeling, zijn in het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp verschillende eindbestemmingen en uit te werken bestemmingen opgenomen. Voor de uit te werken bestemmingen geldt een bouwverbod, dat wordt opgeheven zodra er een uitwerkingsplan door burgemeester en wethouders is vastgesteld en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd. Eventueel is het mogelijk anticiperend te werk te gaan, voor zover Gedeputeerde Staten hebben aangegeven hiertegen geen bezwaar te hebben.

Aanleiding voor de bestemmingsplanherziening zijn de gewijzigde inzichten van de gemengde functies in het betreffende deelplan 19 van de Vinex-locatie Ypenburg. Door een herverdeling van de functies van wonen en werken dient het bestemmingsplan voor het betreffende gebied te worden herzien.

1.2 Plangrenzen

Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- aan de noord- en noordwestzijde door de Ypenburgse Stationsweg;
- aan de zuidoostzijde door het Gooland en de Veenweg;
- aan de zuidwestzijde door het Kanaal (Molensloot) en bestaande bebouwing Ypenburg.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

1.3.1 Onderhavig bestemmingsplan vervangt, zoals onder 1a vermeld, uitsluitend wat de plangrenzen betreft, het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, op 26 februari 1998 vastgesteld door de voormalige gemeente Nootdorp.

1.3.2 Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk

In het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk. Omdat via dit paraplubestemmingsplan voor heel het grondgebied van Den Haag een samenhangend beleid is geformuleerd, blijft de Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk naast onderhavig bestemmingsplan gelden. Om reden hiervan is er sprake van een tweede partiële herziening van het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp.

1.4 Leeswijzer

De toelichting bevat in eerste plaats een beknopte uiteenzetting van de stedenbouwkundige opzet van het plangebied (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 stilgestaan bij de beleidsvoorwaarden en daarna volgt een beschrijving van het onderdeel Milieu (hoofdstuk 4). Hoofdstuk 5 heeft betrekking op het juridisch kader van het plan. In hoofdstuk 6 wordt de economische haalbaarheid van het plan beschreven en in hoofdstuk 7 het onderdeel overleg en inspraak. Tenslotte volgt in hoofdstuk 8 een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan.

2. Stedenbouwkundige beschrijving

2.1 Gebiedsbeschrijving

Locatie deelplan 19

Deelplan 19 is gelegen aan de oostzijde van Den Haag, in het hart van het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg. Het totale plangebied van deelplan 19 is circa 15,8 hectare groot en wordt ingekaderd door de Ypenburgse Stationsweg, de Molensloot en de Veenweg met daaraan gelegen (woon)kavels. De locatie van deelplan 19 is voormalig veenweidegebied en was deels bebouwd met kassen. Het oorspronkelijke agrarische karakter is inmiddels verdwenen, de kassen zijn gesloopt. Het terrein is deels voorbelast. Daarbij is het oude fijnmazige slotenpatroon grotendeels verdwenen.

In de rand van deelplan 19 langs de Ypenburgse Stationsweg ligt het stadsdeelcomplex voor Leidschenveen-Ypenburg. Het juridisch kader voor het stadsdeelcomplex is vastgelegd in het Uitwerkingsplan Stadsdeelcomplex Leidschenveen-Ypenburg. Het stadsdeelcomplex bestaat uit een stadsdeeltkantoor van de gemeente Den Haag, een kantoor met baliefunctie van de Politie Haaglanden en een ruimte voor jeugdgezondheidszorg. Het gebouw is reeds in gebruik genomen.

Bereikbaarheid

Deelplan 19 is bereikbaar per openbaar vervoer en per auto. Voor autoverkeer wordt deelplan 19 ontsloten via de Ypenburgse Stationsweg. Deze weg is onderdeel van het hoofdwegennet in het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg en leidt naar de nabij gelegen inrit / afslag tot de A12 en het verdere rijkswegennet. Aansluitend op de Ypenburgse Stationsweg is de stationsonderdoorgang gerealiseerd, voor autoverkeer de belangrijkste verbinding tussen Leidschenveen en Ypenburg. Aan de noordoostzijde van deelplan 19 ligt de stationslocatie Ypenburg, waar de tramhalte voor lijn 8 (voorheen lijn 19) wordt aangelegd. Het plangebied van deelplan 19 valt grotendeels binnen een straal van 400 meter vanaf het station en tramhalte.

Omgeving

Deelplan 19 in Ypenburg vormt samen met de aangrenzende stationslocatie de schakel tussen Leidschenveen en Ypenburg. De stationsweg, die via de stationsonderdoorgang onder de A12 wordt doorgeleid, is de belangrijkste verbinding tussen beide wijken.

De locatie van deelplan 19 wordt gekenmerkt door drie verschillende invloedssferen:

- de A12-zone wordt gekarakteriseerd door de aanwezigheid van de rijksweg A12 en de spoorweg en door grootschalige bouwplannen met een regionale betekenis zoals het 50 meter zwembad en de stationslocatie Ypenburg. Op de stationslocatie zullen stationgerelateerde voorzieningen en 60.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo) kantoren worden gerealiseerd. Het stedenbouwkundig plan voor de stationslocatie is momenteel in ontwikkeling.
- de woonwijk Ypenburg die is ontwikkeld in het kader van het Vinex-beleid van de jaren '90. De woonfunctie is hier dominant, dichtheden rondom de 30-40 woningen/hectare en voor driekwart bestaande uit grondgebonden woningen. Deelplan 19 ligt in het verlengde van deelgebied Singels en voorzieningencluster De Reef. Deelgebied Singels is het meest stedelijke deel van Ypenburg, waar ook het winkelcentrum is gerealiseerd. Tussen deelgebied Singels en deelplan 19 ligt voorzieningencluster De Reef met daarin voortgezet onderwijs, een gezondheidscentrum en een sportschool. Een brede groene laan loopt vanaf het winkelcentrum door deelgebied Singels naar voorzieningencluster De Reef en deelplan 19;
- de Veenwegzone, een historisch occupatielint met water, de wetering. De bebouwing hierlangs bestaat uit boerderijen, arbeiderswoningen, tuinderswoningen en (bungalow)villa's. Een bijzonder element langs de Veenweg ter hoogte van deelplan 19 is de kerk van Nootdorp.

Als onderdeel van bovenstaande invloedssferen zijn de volgende groenblauwe elementen in de omgeving van deelplan 19 van belang:

- de Nootdorpse Landingslaan. De Nootdorpse Landingslaan is onderdeel van de Ypenburgse groene hoofdstructuur. Het is een langgerekt landschappelijke element dat zich uitstrekt over de volle lengte van Ypenburg. De Nootdorpse Landingslaan eindigt met een verbreding bij de Molensloot ten westen van deelplan 19;
- de Molensloot. Deze vormt de grens van deelplan 19 aan zuidwestelijke zijde en heeft een hoger gelegen waterpeil dan dat van Ypenburg en deelplan 19. Ter weerszijden van de Molensloot bevindt zich een veendijk;

- de Plas van Reef is een groot waterelement aan de noordwestzijde van het plangebied (aan de overkant van de Ypenburgse Stationsweg). De Plas van Reef ligt in de A12-zone.

2.2 Stedenbouwkundige opzet

Stedelijke buurt in de directe nabijheid van station Den Haag-Ypenburg

Deelplan 19 vormt samen met de aangrenzende stationslocatie de schakel tussen Leidschenveen en Ypenburg. Mede vanwege de nabijheid van het station Ypenburg wordt deelplan 19 vormgegeven als gemengd stedelijk gebied. Dit geldt met name voor de rand van het deelplan langs de Ypenburgse Stationsweg, die is opgezet als hoogbouwzone met een mix van voorzieningen en woningbouw. In deze zone bevinden zich een woon-zorgcomplex, een bijzondere school voor speciaal basisonderwijs, woningbouw, commerciële ruimten, het stadsdeelkantoor en een voorzieningencluster voor de Politie Haaglanden. Er is hier duidelijk sprake van een hogere bebouwingsdichtheid en intensief ruimtegebruik. De rand langs de Ypenburgse Stationsweg krijgt een bouwhoogte van circa minimaal 18 meter met hoogteaccenten tot maximaal 70 meter.

Het achterliggende gebied is een laagbouwzone die voornamelijk bestaat uit grondgebonden eengezinswoningen. Deze zone wordt door een gracht gescheiden van de hoogbouwzone. Deze gracht, die rond het hele woongebied loopt, verzorgt de waterberging en legt de noodzakelijke verbindingen met het externe watersysteem. Tevens ontstaat met de gracht een bijzondere woonkwaliteit en een heldere overgang tussen de hoogbouw en achterliggende woningbouw.

Het binnengebied bestaat uit twee blokken met woningbouw ter weerszijden van het interne stadsplantsoen en een strook woningen gelegen aan de Molensloot.

Tot slot is aan de zijde van de woonbebouwing aan de Veenweg een zogenaamde overgangszone gecreëerd: een ontspannen mix van vrijstaande woningen en tweekappers die een relatie met het water zullen zoeken. De bedoeling is hier een contrast met het binnengebied te bereiken qua dichtheid, woningtypologie en groenbeleving.

2.3 Bebouwingsopzet en atmosfeer

De bebouwing in de hoogbouwzone bestaat uit een reeks grote gebouwen van circa 18 meter hoog. Het bestaande stadsdeelkantoor is één van deze gebouwen. Tezamen moeten deze gebouwen een samenhangende stedelijke wand langs de Ypenburgse Stationsweg gaan vormen. De samenhang wordt gezocht in een eenduidig profiel en een eenduidige materialisatie. Alle gebouwen, met uitzondering van het voorzieningencluster van de Politie Haaglanden, krijgen publieksfuncties op de begane grond. Ook een geleding in met name horizontale zin moet de onderlinge samenhang versterken en het juiste antwoord bieden op de diverse omgevingsaspecten.

Bij de hoofdentree aan de Ypenburgse Stationsweg en aan het einde van de hoogbouwzone aan de Molenslootzijde zal een hoogte accent worden ontworpen.

De blokken woningbouw in de laagbouwzone worden doorsneden door toegangswegen van een lagere orde die de parkeerterreinen in de binnengebieden ontsluiten. Aan deze toegangswegen en groene plantsoentjes zijn woningen gelegen die door de besloten ligging een hofachtig karakter krijgen.

In de vormgeving van de woningen wordt gezocht naar de balans tussen het benadrukken van de individuele woning en het krachtig vormgeven van het bouwblok als geheel. Om een goede en stedelijke overgang te creëren tussen woning en straat krijgen vrijwel alle woningen een voortuin of een privé-stoep zoals men ook in oude binnensteden wel aantreft. Om de schaalovergang naar de vrijstaande bebouwing in de Veenwegzone te verzachten worden de stratenwanden langs de Veenwegzone doorbroken door de koppen van de hofjes. De woningen aan het interne stadsplantsoen krijgen binnen de sterke collectieve stedenbouwkundige vorm een meer individuele geleding als wel aan- en uitbouwopties aan de voorzijde om de uitstraling van deze woningen een meer statig karakter te geven. De woningen in de laagbouwzone krijgen een hoogte van drie bouwlagen dan wel twee bouwlagen met een kap. Aan de noord- en zuidzijde van het stadsplantsoen zullen appartementengebouwen het begin en einde van dit plantsoen markeren. De appartementengebouwen aan de noordzijde van het stadsplantsoen krijgen vijf respectievelijk zeven bouwlagen. Het appartementengebouw aan de zuidzijde van het stadsplantsoen krijgt zo'n elf bouwlagen.

De woningen aan de Molensloot vormen, los van de blokken met woningbouw, een zelfstandig front naar de Molensloot. Door de koppen van deze rijen te accentueren, in één geval met het appartementengebouw, krijgen de rijen als geheel ook hier een betekenis. De woningen liggen met hun achtertuin direct aan het water langs de Molensloot. Middels een vrijwel rondom het gehele binnengebied doorlopende kademuur wordt de collectiviteit van het binnengebied benadrukt.

De woningen in het overgangsgebied langs de Veenwegzone, krijgen een nadrukkelijk minder stedelijk karakter ten opzichte van het overige plan met een informeler karakter dat de beoogde, meer ontspannen sfeer van dit gebied tot uitdrukking moet gaan brengen.

2.4 Verkeer en parkeren

Het plangebied heeft op drie locaties een aansluiting op de Ypenburgse Stationsweg. Aan de zijde van rijksweg A12 (zijde deelplan 26-stationslocatie) worden twee hoofdaansluitingen gerealiseerd. Aan de zijde van rijksweg A4 (zijde deelplan 20-Plas van Reef) wordt een secundaire aansluiting gerealiseerd.

De interne verkeersstructuur van deelplan 19 voorziet in een parallelweg langs de buitenzijde van het deelplan aan de zijde van de Ypenburgse Stationsweg. Op enkele plaatsen is een aansluiting naar het binnengebied. Het binnengebied wordt ontsloten door een ringvormig stratenpatroon. In het hart van het deelplan ligt een tweede ring rondom het centrale plantsoen.



Stedelijke wegen in Den Haag

Het plan

Verkeersbeleid

Het algemene gemeentelijk beleid voor het verkeer en vervoer is gebaseerd op de uitgangspunten uit de beleidsnota 'Het Verkeersplan 2001-2010'. Voor het plangebied is met name het beleid van belang waarin het doorgaand autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen wordt gebundeld en de doorstroming wordt gegarandeerd. De woongebieden tussen deze stroomwegen dienen te worden ingericht als verblijfsgebieden. Daarnaast is van belang dat de economische activiteiten en overige concentraties van niet-woonfuncties in de stad, ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het openbaar vervoer dient een belangrijkere rol te vervullen in de verplaatsingen en de positie van het langzaam verkeer wordt verbeterd.

Autoverkeer op omliggende wegen

De Ypenburgse Stationsweg en de Laan van Nootdorp behoren tot de "Zuidwestelijke Hoofdroute", een onderdeel van de zogenaamde "Buitenruit", de route die het verkeer van buiten over de verschillende stadsdelen verdeelt.

(Brom)fietsverkeer

Het gemeentelijk beleid richt zich op de aanleg en het behoud van een netwerk van specifieke (brom-) fietsvoorzieningen langs hoofdroutes voor het autoverkeer en het bieden van veilige oversteekvoorzieningen. Deelplan 19 wordt van zuidwest naar noordoost doorsneden door een informele fietsroute. Aan de zuidwestzijde sluit deze via een langzaamverkeersbrug over de Molensloot aan op de Kiekendiefstraat. Aan de noordoostzijde sluit de fietsroute via de centrale hoofdontsluiting aan op het fietspad langs de Ypenburgse Stationsweg en de stationslocatie (deelplan 26).

Autoverkeer binnen plangebied

De openbare ruimte van het binnengebied blijft toegankelijk ten behoeve van de expeditie van de verschillende functies en ten behoeve van de ontsluiting van de verschillende parkeervoorzieningen.

Openbaar vervoer

Deelplan 19 grenst aan de stationslocatie Ypenburg, waar het NS-station Ypenburg wordt gerealiseerd. Nabij dit station zal ook een halte komen voor hoogwaardig openbaar vervoer (tramlijn 8). Verder zullen de buslijnen 33 en 60 hier een halte krijgen. De lijnvoering en lijnnummering van de openbaar vervoerlijnen kunnen in de toekomst wijzigen. De lijnvoering en lijnnummering worden vastgelegd in de dienstregeling voor het openbaar vervoer.

Parkeren

Parkeren in deelplan 19

In vergelijking met andere delen van Ypenburg worden er in deelplan 19 per woning meer parkeerplaatsen aangelegd. De parkeernorm voor de woningen in het binnengebied (bestemming W1) varieert van 1,4 tot 2,5 parkeerplaats per woning en ligt daarmee ruim hoger dan de gehanteerde parkeernorm in andere delen van Ypenburg. In de oudste delen van Ypenburg is een parkeernorm gehanteerd van 1,15 tot 1,3 parkeerplaats per woning. In nieuwere delen van Ypenburg (delen van De Bras en delen van Waterwijk) is een parkeernorm gehanteerd van 1,2 tot 1,8 parkeerplaats per woning. Toenemend autobezit en de daaruit voortvloeiende parkeeroverlast in de bestaande buurten van Ypenburg hebben tot deze hogere parkeernormen in dit deelplan geleid.

In bestemming W1 is het parkeren voor een groot deel op eigen terrein opgelost door middel van parkeerstraten binnen of parkeergarages onder de bouwblokken. Deze parkeerstraten en de garages zijn afgesloten en kunnen alleen door bewoners van het betreffende bouwblok worden gebruikt. Op de openbare straat zijn parkeerplaatsen voorzien voor de bezoekers van de woningen.

In de hoogbouwschil rond bestemming W1 zijn voornamelijk voorzieningen (commerciële ruimtes, stadsdeelkantoor annex politiebureau, bijzondere school voor speciaal basisonderwijs, voorzieningencluster voor politie) en appartementen opgenomen. Een deel van de appartementen is bedoeld voor bepaalde doelgroepen met een lager autobezit (groepswonen en zorgwonen). Voor deze woningen geldt een afwijkende, lagere parkeernorm ten opzichte van de voornoemde parkeernormen voor bestemming W1. Voor de overige appartementen worden de gemeentelijke parkeernormen gehanteerd, die voor appartementen gelden.

Voor de voorzieningen wordt uitgegaan van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Den Haag. Uitzondering hierop is het voorzieningencluster voor de politie Haaglanden in bestemming M. Voor deze functie heeft de gemeente geen parkeernorm en zal maatwerk worden toegepast.

Het parkeren in de schil van deelplan 19 wordt voor een groot deel in pandig opgelost in verschillende parkeergarages. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de vaste gebruikers, zoals bewoners of het personeel uit het betreffende bouwblok. Voor bezoekers zal langs de buitenzijde van de schil in parkeerplaatsen worden voorzien.

Met deze uitgangspunten wordt beoogd het parkeren binnen de grenzen van deelplan 19 op te lossen. Voorwaarde is dat er geen parkeeroverlast in de directe omgeving van deelplan 19 zal plaatsvinden als gevolg van de realisatie van deelplan 19.

Ontwikkelingen in de omgeving van deelplan 19

Momenteel is er rondom station Ypenburg veel parkeeroverlast van gebruikers van het station. Het afgelopen jaar is gewerkt aan een plan voor het ontwikkelen van de stationsomgeving (deelplan 26). Op deze plek zal een kantoorontwikkeling worden gerealiseerd. Binnen het plan voor de kantoorontwikkeling wordt gezocht naar een oplossing van de huidige parkeeroverlast van treinreizigers door middel van het realiseren van een "Parkeer & Reis-voorziening", een parkeervoorziening voor automobilisten die gebruik willen maken van de trein.

2.5. Mobiele telecommunicatie

Sinds november 1999 geldt in Den Haag een beleid ten aanzien van GSM-installaties en vergelijkbare installaties als UMTS-installaties. In zijn algemeenheid wordt onder een GSM zend- en ontvangstinstallatie verstaan een mast met daaraan antennes, sprieten, staven en/of schotelantennes. De mast is geplaatst op een voet of sokkel. Daarnaast is een kast met randapparatuur van ongeveer 1,5 m³ nodig die is geplaatst op een constructie of in het gebouw waarop de zend- en ontvangstinstallatie is gebouwd.

In het beleid wordt aandacht besteed aan volksgezondheidsaspecten. Op grond van de huidige wetenschappelijke kennis en praktijkgegevens is er geen aanleiding om vanwege dit aspect de plaatsing in zijn algemeenheid tegen te gaan.

In het beleid, dat sinds november 1999 geldt, is opgenomen dat installaties op woongebouwen of gebouwen die deels een woonfunctie hebben, ongewenst zijn. Uitgangspunt is het niet toe te staan, tenzij aangetoond kan worden dat er geen andere oplossing is. Onder voorwaarden kan dan de installatie worden toegestaan.

In de regels is een verbod opgenomen om GSM-installaties en UMTS-installaties te plaatsen op gebouwen die (deels) een woonfunctie hebben, met een mogelijkheid om binnenplans ontheffing te verlenen.

3. Beleidsvoorwaarden

3.1 Ruimtelijk beleid

3.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020 met een doorkijk naar de periode 2020-2030. Eén van de beleidsaspecten van de nota is dat provincies en gemeenten verantwoordelijk zijn voor een voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen en werken en de daarbij behorende voorzieningen, groen, water, recreatie, sport en infrastructuur. Het aanbod van ruimte dient kwalitatief aan te sluiten bij de vraag. De provincie, respectievelijk de WGR-plusregio's, zijn met name verantwoordelijk voor de reservering van ruimte op de lange termijn, gemeenten met name voor de beschikbaarheid van ruimte op kortere termijn. Om eventuele tekorten aan ruimte voor de functies wonen en werken te voorkomen toetst het Rijk of Provincies en – voor zover het om binnenregionale vraagstukken gaat – de WGR-plusregio's in voldoende mate de ruimtebehoefte honoreren. Het Rijk zal in het kader van de streekplanprocedure beoordelen of er per provincie voldoende en bij de vraag aansluitende ruimte voor de aan de verstedelijking verbonden functies wordt gereserveerd.

3.1.2 Streekplan Zuid-Holland West

Het Streekplan Zuid-Holland West (2003) ondersteunt de ontwikkeling van de Randstad tot groene Deltametropool. De tweede herziening van het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp (deelplan 19) past binnen de zevende herziening van het Streekplan, waarin het plangebied wordt aangemerkt als nieuw stads- en dorpsgebied.

3.1.3 Regionaal Structuurplan Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden heeft het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) vastgesteld. Het RSP geldt als referentiekader (dus geen toetsingskader) voor bestemmingsplannen van de gemeenten in het stadsgewest Haaglanden. Op basis van het op 16 april 2008 vastgestelde RSP behoort onderhavig plangebied tot de nieuwe ontwikkellocaties wonen. Daarnaast geeft het RSP aan dat het ruimtegebruik dient te worden geïntensiveerd vanwege de nabijheid van het Station Ypenburg.

3.1.4 Structuurvisie Den Haag 2020

De Structuurvisie Den Haag 2020 legt de ambitie vast om van Den Haag een 'Wérelstadt aan Zee' te maken. De structuurvisie gaat uit van een ontwikkeling naar 505.000, en mogelijk 515.000, 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 Vinex-locaties, 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 Wérelstadt 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 zijn recht komt.

3.1.5 De A12-zone

De wijken Ypenburg en Leidschenveen zijn in het verleden los van elkaar ontwikkeld. De rijksweg A12 vormde daarbij een duidelijke scheidslijn, omzoomd door bedrijventerreinen. Sinds de gemeentelijke herindeling (januari 2002) is het inzicht ontstaan dat een sterkere programmatische afstemming nodig is voor de ontwikkeling van de deelgebieden aan beide zijden van de A12. Het plangebied van de A12-zone ligt ten oosten van het Prins Clausplein. De A12-zone is een afsplitsing van het samenwerkingsverband Ypenburg. Hoewel het onderhavig gebied als ontwikkelingsvisie A12-zone binnen het RSP staat opgenomen is er uiteindelijk voor gekozen, mede vanwege de snellere ontwikkelingsmogelijkheden voor dit gebied, het buiten de kansenzone van de structuurvisie te laten vallen.

3.2 Wonen

3.2.1 Haagse Woonvisie 2020

Den Haag moet extra woonkwaliteit en extra woonoppervlakte bieden voor een goede economische, sociale en culturele ontwikkeling. Er wordt daarom ingezet op steeds meer gevarieerde en toegespitste woonwensen. Dit vereist gemengde stedelijke milieus, maatwerk bij nieuwbouw en een eigen identiteit voor wijken. De Haagse Woonvisie 2020 (2004) gaat uit van uitbreiding en transformatie van gebieden met een centrumstedelijk woonmilieu, groenstedelijk woonmilieu of een suburbaan woonmilieu: 'stadsrand modern'.

Sturend voor de transformatie en uitbreiding van woonmilieus is het beleid om selectieve migratie uit de stad van midden- en hogere inkomens om te buigen, om deze groepen aan de stad te binden en zo mogelijk van elders aan te trekken. Bij de herstructurering van de goedkope sociale voorraad in bestaande gebieden wordt getracht een woonmilieu te bieden dat inspeelt op woonwensen van bepaalde groepen midden- en hogere inkomens mede om segregatie, concentratie van kansarme bewoners en cumulatieve achterstandssituaties tegen te gaan. Een goed 'schoon, heel en veilig' leef- en woonklimaat is een belangrijke voorwaarde voor alle stedelijke woongebieden. Daarnaast moeten voldoende, goede en betaalbare woningen voor de lage inkomensgroepen blijven bestaan.

De Haagse Woonvisie streeft naar een stabiel inwonertal als draagvlak voor grootstedelijke voorzieningen: 500.000 inwoners vanaf 2010 en tot 2020. Daarvoor zijn 30.000 extra woningen nodig, naast de 20.000 woningen die vanwege herstructurering nodig zijn. De Structuurvisie Den Haag 2020 scherpt de woonambitie aan en wil ruimte bieden aan doorgroei van de stad naar 505.000, mogelijk 515.000 inwoners in 2020. Vanwege de nog iets afnemende woningbezetting (er wonen gemiddeld steeds minder personen in één woning) is het noodzakelijk meer centrumstedelijk te bouwen. Dit betekent een aanzienlijk groter bouwprogramma en een duidelijke keuze voor met name centrumstedelijke milieus. Deze verdichtingsopgave spitst zich toe op de 'kansenzones', waarbij voor een deel sprake is van functieverandering en functiemenging. Hierbij zullen vooral veel appartementen worden gebouwd.

Het plangebied is in de Haagse Woonvisie aangeduid als uitleglocatie, waarbij de oude bestemming geen woonfunctie heeft. De strategie in de Woonvisie voor het plangebied is verdichten en functieverandering, gericht op het creëren van het woonmilieu stadsrand modern. Dat betekent dat wordt gestreefd naar een redelijk intensieve en gemêleerde vorm van suburbaan wonen met een grote architectonische diversiteit aan grondgebonden woningen. De norm van 30% sociale huurwoningen geldt voor de wijken met dit woonmilieu, opdat zij toegankelijk zijn en blijven voor alle inkomensgroepen.

Het plangebied grenst aan de Vliet/A4-zone. Deze kanszone zal een gefaseerde transformatie ondergaan van de huidige stadsrand naar stedelijk gebied, als schakel naar stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg. Dit betekent dat op termijn het plangebied meer wordt verbonden met de rest van Den Haag, zowel op het gebied van wonen, werken, recreëren, als ook infrastructureel.

3.3 Economie

In de nota Impuls Haagse Economie (2004) is het economisch beleidskader voor de periode van 2005-2010 verwoord. Hierin is verwoord dat het economisch vestigingsklimaat moet worden verbeterd. Deelplan 19 en haar omgeving draagt daartoe bij met diverse economische functies. Hierbij gaat het om het politievoorzieningencentrum, een horecafunctie en een bescheiden bedrijfsruimte/detailhandelbestemming. In de directe omgeving van deelplan 19 wordt verder ingezet op kantoorontwikkeling rond het station (deelplan 26) en leisure en horeca aan de Plas van Reef en ook nog een 50 meter zwembad in de directe omgeving (deelplan 20).

3.3.1 Functiemenging

De gemeente Den Haag wil in haar functiemengingstrategie zoveel mogelijk functies mengen. Op buurtniveau wil de gemeente alleen werkkruimten kleiner dan 100 m² langs de woonstraten in de wijk faciliteren en werkkruimten tot 500 m² bij voorkeur langs doorgaande wegen. Op pand- en blokniveau is de gemeente terughoudend met de bouw van combinatiegebouwen van woningen en (laagwaardige) bedrijfsruimte. Ze stimuleert daarentegen de ontwikkeling van combinatiegebouwen van woningen met kleinschalige kantoor- en praktijkruimte. Bij combinatiegebouwen moet in elk geval aandacht zijn voor de stedenbouwkundige kwaliteit, de ontsluiting, het parkeren en het laden en lossen. Mede vanwege de nabijheid van station Ypenburg en de ligging aan een verkeershoofdroute is het plangebied, met name de rand langs de Ypenburgse Stationsweg, vormgegeven als gemengd stedelijk gebied. In deze rand die is opgezet als hoogbouwzone met een mix van voorzieningen en woningbouw bevinden zich een woonzorgcomplex, een bijzondere school voor speciaal basisonderwijs met woningbouw, commerciële ruimten, het stadsdeeltkantoor en een voorzieningencluster voor de Politie Haaglanden. Betreffende rand sluit door schaal en functiemenging aan op de invloedsfeer van de A12-zone.

3.3.2 Horeca

Uitgangspunten van het gemeentelijk horecabeleid, verwoord in de Structuurvisie Horeca, zijn:

- het stimuleren van horecaconcentraties met diversiteit in aanbod;
- een experiment met verruiming van de openingstijden in de uitgaanskernen;
- de concentratie van horeca op bepaalde locaties in woonwijken;
- buiten deze concentraties overgaan tot vermindering van het aantal horecabedrijven.

De staat van horeca-inrichtingen deelt horecabedrijven in vier verschillende categorieën, waarbij categorie I de lichtste vorm van verkoop is (bijvoorbeeld een ijssalon) en waarbij categorie IV geldt als de zwaarste vorm (bijvoorbeeld een discotheek). In de staat van horeca-inrichtingen wordt nader ingegaan op een aantal definities van te onderscheiden horeca-inrichtingen en de opzet van een beoordelingssysteem. Aan de hand van een aantal beoordelingscriteria kan worden bepaald tot welke categorie een bepaalde horeca-inrichting moet worden gerekend.

Binnen het plangebied is horeca slechts toegestaan in de rand van het gebied langs de Ypenburgse Stationsweg, tegenover de Plas van Reef, in de categorieën I en II. Het betreft voornamelijk een horecafunctie ter ondersteuning van de woonzorgfunctie, maar wel met een zelfstandig karakter.

3.3.3 Detailhandel

Uitgangspunt van het regionaal en gemeentelijk detailhandelsbeleid, verwoord in de Structuurvisie Detailhandel Haaglanden respectievelijk de Detailhandelsnota Den Haag, is concentratie van winkels op bestaande locaties. Als detailhandel zijn in elk geval niet toegestaan sekswinkels, coffeeshops, paddoshops en detailhandel ten behoeve van dagelijkse voorzieningen. Het verkopen van (consumenten)vuurwerk is evenmin toegestaan, behoudens het bepaalde in de voorschriften van het bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk.

3.4 Onderwijs, cultuur en welzijn

Onderhavig plan gaat uit van het zo ruim mogelijk formuleren van maatschappelijke voorzieningen en welzijnsvoorzieningen zodat uitwisseling van verschillende (maatschappelijke en welzijns-)functies mogelijk is.

3.4.1 Onderwijs

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 optimaal 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. In onderhavig plangebied is in ieder geval ruimte gereserveerd voor een bijzondere school voor speciaal basisonderwijs.

3.4.2 Sport en recreatie

De doelstelling van het gemeentelijke sportbeleid is gericht op het creëren van een optimaal sportklimaat. Dit met het oogmerk dat zoveel mogelijk Hagenaars regelmatig en intensief sporten, op een prettige en verantwoorde manier en bij voorkeur in georganiseerd verband. 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;
- sportverenigingen te ondersteunen.

De gemeente wil de 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.

In deelplan 19 kan een gymzaal worden gerealiseerd ten behoeve van de bijzondere school voor speciaal basisonderwijs. In de avonduren kan deze worden gebruikt door diverse sportverenigingen.

In de directe omgeving zijn de volgende sportvoorzieningen aanwezig:

- in de Reef (direct naast deelplan 19) bevinden zich een fitnesscentrum en een skatebaan;
- in deelplan 20 zal een 50 meter zwembad worden gerealiseerd;
- in deelplan de Dijken in Leidschenveen zullen in de nabijheid van de A12 sportvelden worden gerealiseerd;
- op loopafstand van deelplan 19 bevinden zich binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp eveneens sportvelden en een sporthal.

3.4.3 Spelen

Conform haar nota Samen Spelen (2001) houdt de gemeente Den Haag bij de (her)inrichting van wijken rekening met de behoeften van jeugd. Ook het groenbeleid van de gemeente Den Haag tracht de gebruiks- en belevingswaarde van (semi-) openbare groenvoorzieningen te verhogen. De nota Samen Spelen gaat bij de spreiding van speelvoorzieningen uit van actieradii (de afstand van de speelplaats tot de woning). De actieradii verschillen per leeftijdsgroep omdat oudere kinderen verder van huis spelen en meer ruimte nodig hebben dan jongere. De actieradii zijn als volgt:

Leeftijdscategorie	Dichtstbijzijnde speelvoorziening
0 tot 6 jaar	100 meter
7 tot 12 jaar	400 meter
13 tot 18 jaar	1.000 meter

In het centraal in de wijk gelegen park worden speelvoorzieningen gerealiseerd voor de leeftijdscategorieën van 0 tot 6 jaar en van 7 tot 12 jaar en in een deel van de plantsoentjes voor de leeftijdscategorie van 0 tot 6 jaar.

3.4.4 Kabels en leidingen

De binnen het oorspronkelijke bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp opgenomen aardgasleiding zal buiten het plangebied, langs de Molensloot tot aan de Ypenburgse Stationsweg worden geleid. Dit zal gebeuren door middel van een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 WRO. Door deze verplaatsing valt de 12"/40 bar aardgastransportleiding voor het grootste gedeelte buiten het plangebied. Een klein deel loopt door de hoek van de Molensloot, Ypenburgse Stationsweg door de bestemming Waterkering.

Verder komen binnen deelplan 19 geen leidingen voor die ruimtelijk gevoelig zijn.

4. Milieu

4.1 Duurzaam milieubeleid

4.1.1 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 (CO₂-neutrale stad), klimaat, water en geluid en voor de aandachtspunten vergunningverlening en handhaving, externe veiligheid, afval, binnenmilieu, bodem en sturing.

4.1.2 Gebiedsgericht milieubeleid

De contourennota noemt de ambitie om Den Haag te ontwikkelen tot een duurzame wereldstad aan zee. Omdat stedelijke ontwikkeling van groot belang is, betekent dit het maken van keuzes in de afweging tussen economische, ruimtelijke, sociale en milieubelangen. Om die reden is het gebiedsgericht beleid ontwikkeld, zijnde hét instrument om de milieubelangen in te brengen in de dynamiek van ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente Den Haag heeft in september 2005 de Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid (HGM) vastgesteld, met daarin gebiedstypen, ambities en maatregelen. In de in deze handleiding weergegeven gebiedsgerichte benadering is gekozen voor een zodanige uitwerking dat de dynamiek van de ruimtelijke ontwikkeling in de stad en de omgeving goed aansluit op het milieubeleid.

Gebieden hebben verschillende kwaliteiten en wisselende kansen om deze kwaliteiten te behouden, of te ontwikkelen. Het gebiedsgerichte beleid maakt het mogelijk om de milieuambities af te stemmen op de specifieke functies, kenmerken en mogelijkheden van een gebied, waardoor de kwaliteiten van dat gebied beter beschermd of kunnen worden verbeterd.

De gemeente Den Haag onderkent in de HGM zes gebiedstypen. Dit zijn:

- Wonen
- Werken
- Gemengd wonen
- Gemengd werken
- Infrastructuur
- Groene hoofdstructuur en water

Daarnaast zijn de volgende milieuthema's onderscheiden, die van belang zijn om een gebied te kunnen karakteriseren:

- Bodem en grondwater
- Externe veiligheid
- Geluid
- Licht
- Mobiliteit
- Schoon
- Water
- Natuur
- Klimaat

En tot slot zijn drie ambitieniveaus geformuleerd:

- basis: dit niveau beschrijft de ambitie die aansluit op de bestaande wet- en regelgeving;
- extra: dit niveau beschrijft de ambitie die een stuk verder gaat dan het wettelijke minimum. Uitgangspunt bij het niveau extra is dat de ambitie met een extra inspanning gehaald kan worden;
- maximaal: dit niveau beschrijft de maximaal haalbare ambitie voor een thema. Het gaat dan om een in de praktijk haalbare ambitie en niet om het theoretisch haalbare niveau.

4.1.3 Duurzaamheidsparagraaf

Voor deelplan 19 van Ypenburg is het gebiedstype Gemengd wonen van toepassing (kaart Gebiedstype-indeling, situatie 2005). Dit gebiedstype kent als typering een beperkte mate van functiemenging. De belangrijkste functie daarvoor is wonen en voorzieningen die in beginsel ten dienste staan van het gebied zelf. Daarnaast zijn er ook bedrijven aanwezig. Voor dit gebiedstype zijn in de Handleiding keuzes gemaakt in de ambities voor de duurzaamheidsaspecten. In onderstaande tabel zijn die weergegeven.

Thema	Ambitieniveau
Bodem	Extra
Externe veiligheid	Maximaal
Geluid	Extra
Lucht	Extra
Mobiliteit	Extra
Schoon	Extra
Water	Ambities per poldereenheid
Natuur	Extra
Klimaat	Maximaal

Naast de vaststelling van ambities is het noodzakelijk om maatregelen te bepalen en deze vast te leggen in uitvoeringsprogramma's. In de Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid (HGM) is voor elk gebiedstype per thema een set maatregelen opgenomen, die als voorbeeld kunnen dienen voor concrete acties in het desbetreffende gebied.

In de volgende tabel is per thema aangegeven wat het voor dit deelgebied relevante ambitieniveau is, wat de daarbij behorende ambities zijn en door welke maatregelen deze worden geëffectueerd. Voorts is geconcludeerd of het voorgeschreven ambitieniveau ook kan worden bereikt.

Thema	Welk ambitieniveau is vastgesteld	Wordt de ambitie in het plan gerealiseerd	Toelichting: maatregelen en resultaten
Bodem en grondwater	Extra	Ja	Bodem is schoon: ambitie is bereikt. Grondwater: op één locatie is met Nikkel verontreinigd grondwater aanwezig. De grond met dit grondwater blijft ter plekke aanwezig en met een beheerplan wordt functiegericht beheerd, zodat de grondwaterverontreiniging zich niet verspreidt. Uit een risicobeoordeling ten aanzien van de grondwaterverontreiniging is gebleken dat er geen sprake is van onaanvaardbare risico's voor de gezondheid.
Externe veiligheid	Maximaal	Ja	In het plangebied komen geen bedrijven. Het traject van de A12, tussen het Prins Clausplein en de gemeentegrens, maakt deel uit van de 'Route Gevaarlijke Stoffen'. Voor deze route heeft het adviesbureau AVIV, in opdracht van het Bureau Externe Veiligheid van het Stadsgebied Haaglanden, recentelijk een onderzoek naar het groepsrisico uitgevoerd (bestaande situatie). Voor het hierboven genoemde traject blijkt dat het groepsrisico verwaarloosbaar is. In de directe omgeving van het plangebied zijn hoge druk aardgastransportleidingen van de Gasunie gesitueerd. Beide leidingen hebben een diameter van 12" en een werkdruk van 40 bar. Voor deze leidingen geldt bijzondere objecten

Thema	Welk ambitieniveau is vastgesteld	Wordt de ambitie in het plan gerealiseerd	Toelichting: maatregelen en resultaten
			categorie I, een toetsingsafstand van 30 meter, overeenkomstig de circulaire zonering langs hoge druk aardgastransport-leidingen d.d. 26 november 1984 (hierna circulaire). Planologische, economische en technische belangen laten een kortere afstand toe. Dit is de zogenaamde bebouwingsafstand, gemeten vanaf het hart van de leiding tot de gevel. Voor deze leiding is dit 14 meter. Aan de bebouwingsafstand wordt ruim voldaan. Voor het beoordelen van het groepsrisico geldt voor deze leidingen een inventarisatieafstand van 140 meter (Memorandum Gasunie "Input groepsrisicoberekeningen, revisie 3" van 21 januari 2008, kenmerk TAM 07.0138). Binnen de contour voor elk van de aardgastransportleidingen zijn nieuwe kwetsbare bestemmingen geprojecteerd. Vanwege de ontwikkelingen in het deelplan zelf, heeft de Gasunie een risicoanalyse uitgevoerd. De PR 10-6 contour ligt in beide gevallen op de leiding. Blijkens de groepsrisicoberekeningen is er sprake van een overschrijdingsfactor van 0,40 voor de leiding W-514 respectievelijk 0,00 voor de leiding W-539. In het laatste geval is de frequentie waarbij dodelijke slachtoffers vallen kleiner dan 10-8. De oriënterende waarde wordt als gevolg van de geprojecteerde bestemmingen in de nabijheid van de hoge druk aardgastransportleidingen niet overschreden. Deelplan 19 ligt buiten de B- en C-contouren rondom het TNO-complex.
Geluid	Extra	Ja	De wijk kent relatief hoge bebouwing aan de randen en laagbouw in het middengebied. De randbebouwing schermt het geluid af. Daar doorgaand verkeer in de wijk afwezig en fietspaden aanwezig zijn, kan het geluidniveau in het binnengebied worden beperkt. Uit geluidsonderzoek (rapport V.2008.0551.02.R001 van DGMR) is gebleken dat ten gevolge van de A12 en de Ypenburgse Stationsweg op diverse plaatsen binnen het plangebied de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. In het kader van onderhavig bestemmingsplan zullen hogere grenswaarden worden aangevraagd voor 260 woningen (incl. zorgwoningen) binnen de bestemming Gemengd-1, 113 woningen en een school binnen de bestemming Gemengd -2,5 woningen en een school binnen de

Thema	Welk ambitieniveau is vastgesteld	Wordt de ambitie in het plan gerealiseerd	Toelichting: maatregelen en resultaten
			bestemming Maatschappelijk en 15 woningen binnen de bestemming Wonen-2.
Lucht	Extra	Ja	Luchtkwaliteit wordt bepaald door wegverkeer over de A12 en de wijkontsluitingswegen. De emissies van het wegverkeer dalen door schonere voertuigen. Dit leidt er toe dat het ambitieniveau Extra voor fijnstof wordt bereikt.
Mobiliteit	Extra	Ja	In het plangebied zijn geen doorgaande wegen, waardoor het aantal autobewegingen in de wijk relatief laag is. In vergelijking met andere delen van Ypenburg worden in deelplan 19 per woning meer parkeerplaatsen aangelegd. Het toenemende autobezit en de daaruit voortvloeiende parkeeroverlast in de bestaande buurten van Ypenburg hebben tot deze hogere parkeernormen in dit deelplan geleid. In het binnengebied (bestemming Wonen-I) is het parkeren voor een groot deel op eigen terrein opgelost door middel van parkeerstraten binnen of parkeergarages onder de bouwblokken. Deze parkeerstraten en de garages zijn afgesloten en kunnen alleen door bewoners van het betreffende bouwblok worden gebruikt. Op de openbare straat zijn parkeerplaatsen voorzien voor de bezoekers van de woningen. In de hoogbouwschil langs de Ypenburgse Stationsweg zijn voornamelijk voorzieningen en appartementen opgenomen. Het parkeren wordt hier voor een groot deel inpandig opgelost in verschillende parkeergarages. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de vaste gebruikers, zoals bewoners of het personeel uit het betreffende bouwblok. Voor bezoekers zal in openbare parkeerplaatsen worden voorzien. Met deze uitgangspunten wordt beoogd het parkeren binnen de grenzen van deelplan 19 op te lossen. Voorwaarde is dat er geen parkeeroverlast in de directe omgeving van deelplan 19 zal plaatsvinden als gevolg van de realisatie van deelplan 19. De wijk is bereikbaar met het openbaar vervoer (NS-halte, tram, bus) en er zijn doorgaande fietspaden naar de overige wijken van Ypenburg en het centrum van Den Haag.
Schoon	Extra	Ja	De kwaliteit van de leefomgeving wordt getoetst aan

Thema	Welk ambitieniveau is vastgesteld	Wordt de ambitie in het plan gerealiseerd	Toelichting: maatregelen en resultaten
			de thema's zwerfvuil en onkruid. Uitvoering hiervan wordt vastgelegd in beheersplannen. In de wijk is ruimte voor de aanleg van ondergrondse vuilnisbakken voorzien.
Water	Maximaal	Ja	Het oppervlaktewater wordt door het aanwezige rioolstelsel weinig belast, hetgeen ten goede komt aan de waterkwaliteit. De oevers zullen natuurvriendelijk worden ingericht.
Natuur	Extra	Ja	De functie natuur is in het bestemmingsplan opgenomen. Er komt een groene corridor met watergang door het woongebied en bestaande sloten omsluiten het plangebied. De oevers hiervan zijn zacht met ruimte voor begroeiing. Verder komt er een kademuur. Daar waar een talud van toepassing is, zal beschoeiing worden aangebracht. Voor de bouw van de wijk is een ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet gekregen. Voor de bouw zullen de sloten op ecologisch verantwoorde wijze worden leeggevist om vissterfte te voorkomen.
Klimaat	Maximaal	Ja	Den Haag heeft de ambitie om in 2050 een CO2 neutrale stad te zijn. In de wijk zal voor een deel van de gebouwen warmtekoeldeopslag (WKO) worden gebruikt. De GPR-norm voor gebouwen bedraagt minimaal 7. De ambitie is echter een GPR-norm van 8 (en voor klimaat zelfs 10).

4.2 Bodem

In maart 2006 is de bodemkwaliteit van de deelplannen 19, 24 en 26 te Den Haag-Ypenburg, door middel van milieuhygiënisch bodemonderzoek, vastgesteld (Actualiserend bodemonderzoek Deelplan 19, 24 en 26 te Ypenburg, Tauw BV, Kenmerk R001-4434875MPO-mya-V01-NL, 14 maart 2006). Onderhavig plangebied maakt onderdeel uit van deelplan 19. In het plangebied is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met nikkel in het grondwater. Voor dit geval is een beschikking ernst en spoedeisendheid afgegeven (30 mei 2007 met kenmerk ENS 8710003). Tevens is een beschikking afgegeven op een deelsaneringsplan (23 oktober 2007 met kenmerk SP 8710003). De sanering betreft een deelsanering, waarbij niet het gehele geval van bodemverontreiniging wordt gesaneerd. Na de uitvoering van de beschreven sanering is mogelijk verdere sanering en/of nazorg verbonden. De locatie is geschikt voor de huidige en toekomstige bestemming (onder meer wonen met tuin).

4.3 Externe veiligheid

De centrale doelstellingen van het externe veiligheidsbeleid zijn:

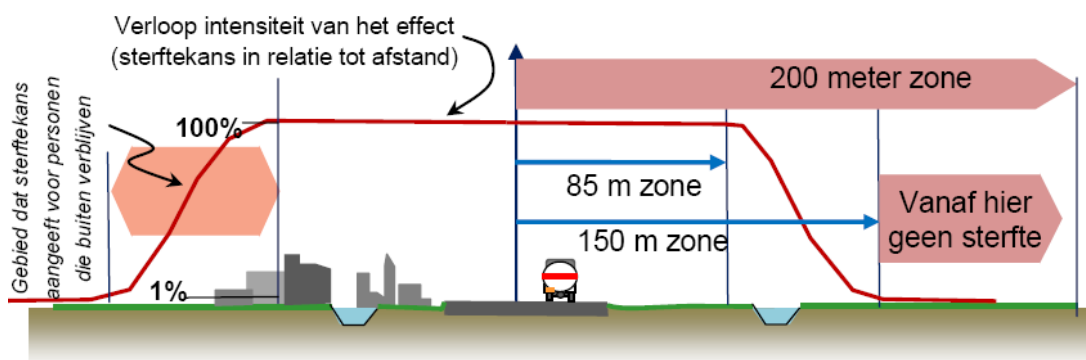
- de bescherming van individuen tegen de kans op verwonding of overlijden ten gevolge van een ongeval (plaatsgebonden risico);
- de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers.

Vervoer over de weg

De rand van het plangebied dat het dichtst bij de snelweg is gelegen bevindt zich op minder dan 200 meter vanaf het hart van de A12. Overeenkomstig de 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' dient een risicobeoordeling plaats te vinden.

Het traject van de A12, tussen het Prins Clausplein en de gemeentegrens, maakt deel uit van de 'Route gevaarlijke stoffen'. Voor deze route heeft het adviesbureau AVIV, in opdracht van het Bureau Externe Veiligheid van het Stadsgebied Haaglanden, recentelijk een onderzoek naar het groepsrisico uitgevoerd (bestaande situatie). Voor het hierboven genoemde traject blijkt dat het groepsrisico verwaarloosbaar is. Het groepsrisico is zo klein dat het niet op de FN-curve van de GR-berekening zichtbaar is.

De maatgevende gevaarlijke stof voor het vaststellen van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het, op Haags grondgebied gelegen, gedeelte van de A12 is LPG. In onderstaande figuur zijn de effectafstanden in beeld gebracht.



Bron: *Werkdocument: Verantwoording groepsrisico bij de ruimtelijke inrichting langs wegen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (LPG-transport) deel 3, AVIV, april 2008*

Het blijkt dat voor het LPG-wegtransport de zone tot 1% letaliteit (grens voor de breedte van het invloedsgebied) op 150 meter ligt, ruim binnen de 200 meter zone. Dit is gebaseerd op het maatgevende ongevalsscenario (koude BLEVE). Aanvullend kan worden vermeld dat buiten de 85 meter zone alleen sterfte optreedt bij personen die zich buiten bevinden en blootstaan aan de hittestraling. Personen in een gebouw vanaf 85 meter vanaf het hart van de snelweg hebben een vrijwel 100% overlevingskans. Nieuwe ontwikkelingen gelegen buiten de 150 meter contour hebben geen aantoonbaar effect op het groepsrisico. Slechts een klein deel van het plangebied bevindt zich binnen de 200 meter contour. Geprojecteerde kwetsbare bestemmingen liggen buiten de 150 meter contour. Uit het voorgaande blijkt dat voor dit plangebied geen aantoonbare toename van het groepsrisico zal plaatsvinden. Het groepsrisico blijft na de planontwikkeling verwaarloosbaar.

In het kader van het 'Basisnet Weg' is het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Nederlandse snelwegen onderzocht. Het Basisnet beoogt daarbij de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid te verminderen door het vaststellen van gebruiksruimtes voor het vervoer en veiligheidszones voor de ruimtelijke ordening.

In het rapport "Voorstel Basisnet Weg - Eindrapportage" van 11 maart 2008, zijn de uitkomsten van bovengenoemd onderzoek besproken. In het rapport wordt een kwetsbaar object vrije zone (KOV-zone) gedefinieerd. Dit is een zone langs de snelweg waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Deze zone wordt begrensd door een $PR 10^{-6}$ contour gebaseerd op tellingen van het huidige vervoer gevaarlijke stoffen, een groeiscenario en een onzekerheidsfactor: de maximale $PR 10^{-6}$, oftewel PR_{max} (berekend met RBM II). Voor het traject van de A12, tussen Den Haag en Zoetermeer, geldt volgens dit onderzoek géén KOV-zone. De $PR 10^{-6}$ contour komt niet van het asfalt af (zogenaamde 'groene weg' volgens de Basisnetkaart op pagina 44 van het rapport). Ook vanuit het Basisnet Weg zijn er geen belemmeringen voor dit plangebied.

Ten overvloede is er een risicoberekening (RBM II) uitgevoerd voor dit plangebied. Hiermee wordt bevestigd dat het groepsrisico verwaarloosbaar is (kan niet op een FN-curve zichtbaar worden gemaakt). Het aantal slachtoffers is 0 bij een maximale frequentie van $1,0 \times 10^{-30}$. Zelfs de 10^{-8} contour van het plaatsgebonden risico (PR) ligt nog buiten het plangebied.

Voor het bestrijden van een eventueel ongeval van een (tank)wagen met een gevaarlijke stof, is veel water noodzakelijk. Dit geldt ook voor het blussen van een eventuele brand en voor het neerslaan van een gifwolk. Naast de gebruikelijke bestrijdingsvoorzieningen is er in en in de directe nabijheid van het plan voldoende oppervlaktewater aanwezig.

Buisleidingen

In de directe omgeving van het plangebied zijn hogedruk aardgastransportleidingen van de Gasunie gesitueerd (zie bestemmingsplankaart). Aan de zuid- en westzijde van het plangebied bevindt zich de buisleiding W-514-01-KR-027 t/m 029. Aan de noordkant, langs de Ypenburgse Stationsweg, betreft het de buisleiding W-539-01-KR-001/002. Beide leidingen hebben een diameter van 12" en een werkdruk van 40 bar.

Voor deze leidingen geldt voor bijzondere objecten categorie I, een toetsingsafstand van 30 meter, overeenkomstig de Circulaire zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen, van 26 november 1984 (hierna circulaire). De plangrens ligt op 30 m vanaf de leiding W-539-01-KR-001/002 en de leiding W-514-01-KR-028 (gelijk aan de toetsingsafstand). De bebouwing ligt op nog grotere afstand. De leiding W-514-01-KR-029 grenst aan het plangebied en ligt op circa 20 vanaf de grens van GD1 (gemengde doeleinden). Planologische, economische en technische belangen laten een kortere afstand toe. Dit is de zogenaamde bebouwingsafstand, gemeten vanaf het hart van de leiding tot de gevel. Voor deze leiding is dit 14 meter. Aan de bebouwingsafstand wordt ruim voldaan.

Voor het beoordelen van het groepsrisico geldt voor deze leidingen een inventarisatieafstand van 140 meter (Memorandum Gasunie "Input groepsrisicoberekeningen, revisie 3" van 21 januari 2008, kenmerk TAM 07.0138). Binnen de contour voor elk van de aardgastransportleidingen zijn nieuwe kwetsbare bestemmingen geprojecteerd.

De aardgastransportleiding W-514 was oorspronkelijk gesitueerd langs de Lageveenseweg. Vanwege de beoogde nieuwbouw in deelplan 19 is de aardgastransportleiding verlegd naar de Goolandweg, parallel gelegen aan de Molensloot. Vanwege de aanwezigheid van een school in een aangrenzend gebied zijn het PR en het GR door de Gasunie berekend. De uitkomsten staan in het Memorandum van 3 augustus 2007, kenmerk DET 2007.M.0546. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriënterende waarde.

Vanwege de ontwikkelingen in het deelplan zelf, heeft de Gasunie eveneens een risicoanalyse uitgevoerd. De resultaten staan in het Memorandum van 4 februari 2008, kenmerk DET 2008.M.0081. De PR 10^{-6} contour ligt in beide gevallen op de leiding. Blijkens de groepsrisicoberekeningen is er sprake van een overschrijdingsfactor van 0,40 voor de leiding W-514 respectievelijk 0,00 voor de leiding W-539. In het laatste geval is de frequentie waarbij dodelijke slachtoffers vallen kleiner dan 10^{-8} .

De oriënterende waarde wordt als gevolg van de geprojecteerde bestemmingen in de nabijheid van de hoge druk aardgastransportleidingen niet overschreden.

Verantwoording van het groepsrisico

Het plangebied in het bestemmingsplan vloeit voort uit het rijksbeleid zoals geformuleerd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex). Hierin gaat het Rijk uit van opvang van de ruimtelijke behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen binnen de regio. Er wordt gestreefd naar bundeling van ruimtebehoevende activiteiten binnen stadsgewesten met als doel het stedelijke draagvlak te vergroten, de groei van automobiliteit te beperken en de open ruimte te sparen. Voor Den Haag moet deze opgave leiden tot een bevolkingstoename van 470.000 naar 515.000 inwoners (Structuurvisie Den Haag 2020). Met deze toename tot 2020 is Den Haag in staat het voorzieningenniveau op peil te houden. Door het benutten van de leidingstrook gaat het ruimtebeslag niet onnodig ten koste van meer open ruimtes dan in de Vinex-opgave was verwoord. Tevens zal de clustering van dit deel van de opgave rond uitvalswegen en goed openbaar vervoer geen verdere groei van de automobiliteit tot gevolg hebben.

TNO-complex

In de directe nabijheid van het plangebied is een laboratorium van TNO gevestigd. Deelplan 19 is echter niet binnen de B-zone (de zone waarbinnen geen bebouwing is toegestaan) of de C-zone (de zone waarbinnen geen vliesgevels zijn toegestaan) gelegen. De contour van de C-zone ligt op 492 meter. Deelplan 19 is op meer dan 700 meter van het TNO-complex gelegen.

Explosieven

In opdracht van de gemeente Den Haag is er een vooronderzoek gedaan naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in het plangebied. Dit onderzoek heeft uitgewezen drie gebieden van het plangebied 'verdacht' zijn. Dat wil zeggen dat de kans bestaat dat er explosieven in de grond zitten.

Er is een verdachte vlek geconstateerd in een beperkt gedeelte van de westelijke zijde van het plangebied. Aan de oostzijde van het gebied is sprake van eenzelfde type vlek. Deze vlek heeft een doorsnede van circa 60 meter. Volgens het onderzoek kan men hier klein kaliber munitie en handgranaten verwachten. Het advies is om bij bodempenetrerende werkzaamheden oppervlakedetectie uit te laten voeren. Daarna kunnen de gemeten verstoringen worden benaderd en verwijderd.

Aan de oostzijde ligt nog een verdachte vlek. Deze vlek heeft eveneens een doorsnede van ca. 60 meter. Ter plaatse zijn bommen te verwachten. Derhalve wordt er geadviseerd om bij het roeren van de bovengrond tot maximaal één meter diep oppervlakedetectie uit te voeren. Bij diepere roering, zoals bijvoorbeeld heikwerkzaamheden, moet er een oppervlakedetectie en dieptedetectie worden uitgevoerd. De gemeten verstoringen kunnen dan worden benaderd en verwijderd.

4.4 Geluid

Ten behoeve van onderhavig plangebied is door bureau DGMR een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Rapport V.2008.0551.02.R001). Doel van het rapport is inzicht te krijgen in de toekomstige geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied als gevolg van het weg- en railverkeer.

Wegverkeerslawaaï

Volgens de Wet geluidhinder heeft een weg een geluidszone (artikel 74). De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of er sprake is van stedelijk of buitenstedelijk gebied; zie onderstaande tabel. In stedelijk gebied zijn geen zones in de volgende situaties: woonerven en wegen waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Tabel 4.3.1: geluidszone van zoneplichtige wegen

Gebied	Aantal rijstroken	Geluidszone (m)
Stedelijk	3 of meer	350
	1 of 2	200
Buitenstedelijk	5 of meer	600
	3 of 4	400
	1 of 2	250

De wijkontsluitingswegen, bijvoorbeeld de Ypenburgse Stationsweg, in stedelijk gebied hebben twee tot vier rijstroken. De zone bedraagt 200 of 350 meter. Rijksweg 12 heeft ter hoogte van het plangebied zes rijstroken, is per definitie buitenstedelijk gebied, en heeft een zonebreedte van 600 meter.

Railverkeerslawaaï

Volgens het Besluit geluidhinder heeft iedere spoorweg een geluidszone (artikel 1.4). De breedte van de zone is opgenomen in een zonekaart en bedraagt voor de lijn Den Haag - Gouda 300 meter.

Akoestisch onderzoek

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen de invloedssfeer van de geluidszone van zoneplichtige wegen en een spoorlijn. In het plangebied worden woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (scholen en zorgwoningen) mogelijk gemaakt.

Wanneer woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zijn gelegen in een geluidszone van een weg en/of spoorlijn, dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden. Daarbij moet de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van weg- en railverkeerslawaaï in acht worden genomen.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat ten gevolge van de A12 ter plaatse van de bebouwing langs de Ypenburgse Stationsweg (binnen de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2 en Maatschappelijk) de

maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Het is in die situatie niet mogelijk een hogere grenswaarde aan te vragen. Als er geen maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting onder de maximale ontheffingswaarde te brengen, zullen de gevels doof moeten worden uitgevoerd. Doof wil zeggen: zonder te openen delen. Indien de ontwikkelaar echter aan kan tonen dat door het treffen van maatregelen de geluidsbelasting ter plaatse van betreffende gevels wordt verminderd tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde van 53 dB, is een dove gevel niet noodzakelijk. Er moeten dan echter wel op basis van het ontwerp-bestemmingsplan hogere waarden aangevraagd worden. Binnen de bestemming Gemengd-1 gaat het dan om maximaal 260 woningen, binnen de bestemming Gemengd-2 om maximaal 113 woningen en een school op de onderste vier bouwlagen en binnen de bestemming Maatschappelijk om een school en maximaal vijf woningen (in verband met de wijzigingsbevoegdheid waarmee de bestemming Maatschappelijk kan worden gewijzigd in de bestemming Wonen-2). De geluidsbelasting voor het railverkeer zal de voorkeurswaarde van 55 dB bij afscherming van de gevel waarschijnlijk niet meer overschrijden. De geluidsbelastingen voor het railverkeer en het binnenstedelijk wegverkeer kunnen uiteindelijk pas op het moment dat de definitieve afschermende maatregelen bekend zijn, op bouwplanniveau worden vastgesteld.

Voor de geluidsgevoelige functies met een bijzondere status, zoals de scholen binnen de bestemmingen Maatschappelijk en Gemengd-2 en de zorgwoningen binnen de bestemming Gemengd-1 met een maximale ontheffingswaarde voor de A12 van 53 dB, geldt zowel voor het buiten- als binnenstedelijk wegverkeer de 53 dB norm. De gevelmaatregelen dienen derhalve in dezelfde mate genomen te worden als voor de woningen, evenzo voor de aanvraag van hogere waarden.

Uit de berekeningen van de geluidsbelasting ten gevolge van de A12 blijkt dat, bij een doorgaans minimale bouwhoogte van 18 meter en minimale diepte van de bouwblokken van 9 meter langs de Ypenburgse Stationsweg, de woningen binnen de bestemmingen Wonen-1 en Wonen-2 bijna allemaal een gevelbelasting hebben die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Binnen deze bestemming Wonen-2 zal voor 15 woningen een hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd op basis van het ontwerp-bestemmingsplan.

Binnen de bestemming Wonen-1 dient voor 238 woningen een hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Die hogere waarden worden echter niet aangevraagd op basis van het ontwerp-bestemmingsplan, maar in het kader van reeds opgestarte artikel 19 (oude) WRO procedures.

Op 14 januari 2009 is het besluit hogere grenswaarden (WGH2008-20) vastgesteld. Het besluit is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Faalscenario

Deelplan 19 zal in fasen worden gebouwd. De eerste fase zal de invulling van de plandelen binnen de bestemmingen Wonen-1 en Wonen-2 omvatten. Later zal de randbebouwing binnen de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2 en Maatschappelijk worden gerealiseerd. Hierdoor zou tijdelijk een situatie ontstaan, waarbij de geluidsbelasting in het binnengebied hoger kan zijn dan de waarden waarvoor ontheffing is aangevraagd.

Om dit probleem op te lossen is door DGMR een aanvullende notitie opgesteld (nr. 2008.0551.00.N001) genaamd 'Schermmaatregelen voor faalscenario Deelplan 19' (zie bijlagen). Conclusie uit die notitie is dat het plaatsen van een tijdelijk scherm op de rooilijn van de bestemmingsvlakken van de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2 en Maatschappelijk de beste oplossing biedt. Het scherm moet tenminste 15 meter hoog zijn en dient als tijdelijke vervanging van de bebouwing binnen de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2 en Maatschappelijk.

4.5 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden (Stb. 414, 2008 en Stb. 434, 2008). De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In artikel 5.16 wordt gesteld dat een bestuursorgaan een bevoegdheid kan uitoefenen in die gevallen waarin kan worden aangetoond dat, ten gevolge van die uitoefening, dit niet leidt tot het overschrijden van de grenswaarden uit de wet.

Deelplan 19 is één van de vele ontwikkelingen in de A12-zone binnen de Vinex-wijk Ypenburg. Vanwege het grote aantal projecten dat in dit gebied wordt gerealiseerd is een luchtonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van al deze projecten tezamen (DSB, team Geluid en lucht – gemeente Den Haag, rapportnummer 11.11.2008.1.MC). Het betreft de deelplannen 19, 20, 24, 26 West en Oost en de toekomstige ontwikkeling TNO-lokatie en de ontwikkeling terrein Plas van Reef. In 2010 zullen deze projecten namelijk (voor een groot deel) zijn gerealiseerd en dus mede de verkeersintensiteit bepalen. Voor de verschillende doorgaande wegen in Ypenburg is berekend wat de concentraties zijn langs deze

wegen in 2008, 2010 en 2018 en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Het luchtonderzoek is uitgevoerd volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit langs de lokale wegen in het gebied is berekend volgens standaardrekenmethode 1, het CAR-model versie 7 (Geoair versie 1.70). De luchtkwaliteit langs de snelwegen is bepaald volgens standaardrekenmethode 2, met het TNO-verspreidingsmodel (Pluimsnelweg) (TNO rapportnummer 2007-A-R0443/B).

De concentraties langs de lokale wijkontsluitingswegen worden bepaald door de achtergrondconcentratie, de bijdrage van de snelwegen en de bijdrage van de lokale weg zelf.

TNO heeft een dataset aangeleverd met per coördinaat de bijdrage van de snelweg. Deze gegevens zijn gecorrigeerd voor de zogenaamde dubbeltelling (de snelweg is gedeeltelijk ook verwerkt in de achtergrondconcentratie). Deze snelwegbijdrage is in CAR als extra bron ingevoerd om de concentraties langs de lokale wegen te berekenen. In CAR zijn de achtergrondconcentraties reeds verwerkt.

Uit het onderzoek van Geluid en lucht blijkt dat langs geen van de lokale wegen de grenswaarden voor fijn stof worden overschreden tussen 2008 en 2018 (jaargemiddelde en etmaalgemiddelde). De grenswaarde voor stikstofdioxide wordt vanaf 2010 van kracht. Deze grenswaarde wordt vanaf 2010 langs geen van de wegen overschreden.

Gezien het feit dat deelplan 19 is verwerkt in de gebruikte verkeersintensiteiten en er geen grenswaarden worden overschreden, kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer geen belemmering vormen voor de realisatie van het plan (en voor geen van de andere deelplannen binnen Ypenburg die zijn meegenomen in het luchtonderzoek).

4.6 Water

Deze waterparagraaf behandelt in drie stappen het thema water. Als eerste wordt het beleidskader kort omschreven. Vervolgens staat een korte verwoording van het wateradvies van het Hoogheemraadschap Delfland. Tenslotte staat in de uiteindelijke watertoets weergegeven hoe het beleid en het wateradvies zijn verwerkt.

Beleidskader

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

- EU Kaderrichtlijn Water;
- Nota waterbeheer;
- Vierde Nota waterhuishouding;
- Bruisend water;
- ABC-Delfland;
- Waterplan Den Haag.

EU Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. Daarvoor wordt de Kaderrichtlijn eerst in landelijke wet- en regelgeving omgezet. De Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nota Waterbeheer

De 'Nota Waterbeheer 21^e Eeuw' is de basis voor het waterbeheer in Nederland. Naar aanleiding van de hoogwaterproblematiek aan het einde van de 20^e eeuw zijn uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van het waterbeheer in Nederland. Eén van de hierin opgenomen uitgangspunten van beleid betreft het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater. Verder zijn enkele hoofdlijnen van de nota:

- maatschappelijke bewustwording van het waterprobleem;
- ruimte voor water vergroten;
- watertoets bij overweging van ruimtelijke ingrepen;
- extra investeringen in het waterbeheer.

Vierde Nota waterhuishouding

Een ander beleidskader op landelijk niveau betreft de 'Vierde Nota waterhuishouding' (NW4). Het stedelijk watersysteem wordt aangemerkt als belangrijke drager voor stadslandschappen. Hierbij worden aan het stedelijk watersysteem ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden toegekend die de

basis moeten vormen voor een hoogwaardig woon-, werk- en leefklimaat in de bebouwde kom en de directe leefomgeving. Verder wordt er vanuit gegaan dat voor nieuwe gebieden het grootste gedeelte van het regenwater afstromend van verhard oppervlak niet meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting, maar wordt geïnfiltreerd in de bodem of rechtstreeks wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Bruisend Water

De Provincie Zuid-Holland heeft met de Zuid-Hollandse waterschappen een gezamenlijke visie over het waterbeheer in de toekomst opgesteld. Deze visie met de benaming 'Bruisend Water' behandelt een aantal thema's waarop geanticipeerd dient te worden bij beslissingen op het gebied van de ruimtelijke inrichting. Water moet een meer sturende rol krijgen bij de inrichting van Zuid-Holland. Verder richten waterschappen en de provincie zich de komende jaren op duurzaam stedelijk waterbeheer, het beter benutten van zoet water, creëren van ruimte voor de rivieren en het ontwikkelen van een kustvisie.

ABC-Delfland

Het ABC-Delfland is een ontwerp voor inrichting en beheer van het waterhuishoudkundig systeem van Delfland. Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert het ABC-Delfland als uitgangspunt bij het beoordelen van plannen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het beleid van het Hoogheemraadschap dat er een waterberging aanwezig is van 325 m³/ha bruto plangebied. Uiteindelijk doel is het realiseren van een duurzaam watersysteem, ook in bestaand stedelijk gebied.

Waterplan Den Haag

Verder is voor de gemeente Den Haag van kracht het 'Waterplan Den Haag'. Het Waterplan is een gezamenlijk beleidsplan van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland. In het plan is een visie beschreven voor het samenhangend beheer van de riolering, oppervlaktewater, watergebonden natuur en ondiep grondwater in Den Haag voor de middellange termijn.

4.6.1 Waterkwantiteit

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. De "Waterbergingsvisie Den Haag" is eind 2006 door het Hoogheemraadschap en de gemeente vastgesteld. In deze visie is de waterbergingsopgave van de gemeente Den Haag in beeld gebracht. Tevens zijn daarbij de maatregelen vastgesteld, die genomen moeten worden om eventuele tekorten op te lossen.

Zodra alle maatregelen zijn uitgevoerd, zijn er bij toekomstige plannen in de stad geen problemen meer met waterberging. Maatregelen voor het verbeteren van de waterkwaliteit blijven nog wel noodzakelijk. De Waterbergingsvisie geeft behalve oplossingen voor de bergingstekorten, ook inspirerende voorbeelden voor het bergen van extra water, die tevens een bijdrage kunnen leveren aan de waterkwaliteit. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zullen Den Haag en Delfland in onderling overleg water meenemen in de planvorming en op een creatieve manier inpassen in het stedelijk gebied. De Waterbergingsvisie hoopt hiermee een bijdrage te leveren aan het realiseren en behouden van een robuust en duurzaam watersysteem in Den Haag.

4.6.2 Watertoets

Voor buitenplaats Ypenburg is in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland een studie verricht naar het ontwerp voor een duurzaam stedelijk watersysteem (Buitenplaats Ypenburg, inrichting waterhuishoudkundig systeem. Grontmij 1990). Op basis hiervan is integraal een watersysteem ontworpen voor alle deelplannen binnen buitenplaats Ypenburg. Uitgangspunten voor het Ypenburgse watersysteem zijn voldoende waterberging, het langzaam laten afstromen van regenwater naar het open water, natuurvriendelijke oevers en het verbeterd gescheiden rioleringsstelsel.

Watergangen en -keringen

Binnen het plangebied liggen waterkeringen. Langs de watergang De Molensloot ligt een waterkering en gezien de plaatselijke ondergrond valt deze waterkering onder het veenkadebeleid. Deze waterkering heeft een kernzone van 18 meter en een beschermingszone van 15 meter. De kernzone is op de plankaart opgenomen en heeft de dubbelbestemming Waterstaat-waterkering gekregen. Het Hoogheemraadschap heeft een nota opgesteld getiteld 'Niet bouwen op veendijken'. Bij de planontwikkeling wordt met de bepalingen hiervan rekening gehouden. Voor het werken in de keurzone (kern- en beschermingszone) van een waterkering dient een keurvergunning te worden aangevraagd bij

het Hoogheemraadschap van Delfland.

Binnen de bestemming Wonen 2 is eveneens een dubbelbestemming Waterstaat-waterkering opgenomen. Op deze locatie zal op korte termijn eveneens een waterkering (polderkade) gerealiseerd worden. Bij uitspraak van 7 juli 2010 heeft de Raad van State de gronden met de bestemming Wonen 2 en de dubbelbestemming Waterstaat-waterkering uit het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, tweede herziening (deelplan 19) vernietigd, omdat 'onvoldoende zeker is of de aanwezigheid van de waterkering op juist deze locatie, gelet op de belangen van de omwonenden bij een vanuit waterhuis-houdkundig oogpunt goed woon- en leefklimaat, aanvaardbaar is'. De Raad van State had verder bepaald in de uitspraak dat de raad binnen 12 weken een nieuw besluit moest nemen ten aanzien van het plandeel dat vernietigd is en dat de voorbereiding van dat nieuwe besluit niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb hoefde te geschieden. Alvorens het bestemmingsplan opnieuw ter vaststelling aan de raad is voorgelegd, heeft de gemeente opdracht verleend aan de Grontmij om te onderzoeken of de door omwonenden ondervonden wateroverlast het gevolg is van de reeds aangelegde aarden wal (die na leggerwijziging de functie waterkering heeft gekregen). De Grontmij concludeert dat de ondervonden wateroverlast niet het gevolg is van de aanleg van de aarden wal en dat het opschuiven van de aarden wal dus geen oplossing biedt. Grontmij concludeert verder dat enkele percelen wateroverlast ondervinden die hoogst waarschijnlijk veroorzaakt is door het dempen van een sloot bij de aanleg van de aarden wal. Dit probleem kan verholpen worden door de aanleg van een ruim gedimensioneerde drainagebuis (diameter $\geq$ 160 mm) in een goot (koffer) gevuld met grof, bij voorkeur licht, materiaal (bv. geëxpandeerde kleikorrels Argex 8/16) in de strook tussen de teen van de kade en de haag langs de betreffende percelen. De gemeente Den Haag zal zorg dragen voor de aanleg van deze drainage-buis.

Het rapport van de Grontmij onderschrijft het standpunt van het Hoogheemraadschap die op 1 juli 2010 de besluiten genomen heeft ten behoeve van de verplaatsing van de waterkering. In de onder-bouwing van die besluiten concludeert ook het Hoogheemraadschap dat de ondervonden water-overlast niet het gevolg is van de reeds aangelegde aarden wal. Het besluit van het Hoogheemraadschap tot wijziging van de legger wordt in onderhavig bestemmingsplan opgevolgd door de aanleg van de waterkering ook juridisch-planologisch mogelijk maken middels het opnemen van een dubbel-bestemming Waterstaat-waterkering. De waterkering heeft een breedte van 13 meter. Naast de kern-zone zal een beschermingszone op grond van Delflands Keur 2008 gelden. Deze beschermingszone heeft aan de zijde van deelplan 19 een breedte van 15 meter horizontaal gemeten uit de begrenzing van de kernzone en aan de zijde van de gemeente Pijnacker-Nootdorp een breedte van 4 meter.

Waterkwantiteit

Waterhuishouding in het plangebied

Deelplan 19 valt binnen het peilgebied Venen Noordwest met een zomerpeil van NAP -3.90 meter. In deelplan 19 (totale oppervlakte 15,8 ha) wordt voorzien in de aanleg van oppervlaktewater van circa 1,26 ha met mogelijkheden voor uitbreiding om de wateropgave van andere deelplannen op te lossen. De maximaal toelaatbare peilstijging binnen het gebied is 60 cm.

Hoeveelheid en peil

Het onderhavige plan maakt deel uit van de grootschalige ontwikkeling van de Vinex-locatie Ypenburg. Voor water en riolering zijn plannen opgesteld, die geheel Ypenburg behelzen. De invulling van water en riolering in het onderhavige deelplan moeten worden afgestemd.

Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert een waterbergingsnorm van 325 m³/ha. Uit het wateronderzoek volgt dat er een minimale oppervlakte van 8.937,5 m² aan open water moet worden gerealiseerd. Dit komt neer op een percentage van 5,4 % (325/60) van de totale oppervlakte van het plangebied zijnde 15,8 ha. Het deelplangebied ligt in het peilgebied Venen Noordwest van Ypenburg. Het peilbesluit Ypenburg bepaalt dat er een flexibel peil wordt gehanteerd. Het minimum bedraagt NAP -4,05 meter. In dit peilbesluit is het maximale peil vastgelegd op NAP -3,8 meter. Het gemiddelde peil is vastgesteld op NAP -3,9 meter. Het Hoogheemraadschap acht een peilstijging van ongeveer 0,6 meter ten opzichte van het gemiddelde peil toelaatbaar. Met het Hoogheemraadschap is een afspraak gemaakt dat er in De Venen 1,42 ha water ten behoeve van waterberging wordt gerealiseerd.

Het plangebied is niet aangewezen als locatie voor extra waterberging in het kader van ABC-Delfland. In het plangebied dient wel te worden voldaan aan de bergingsnorm voor stedelijk gebied van 325 m³/ha.

In Ypenburg, het gehele deelplan 19 (inclusief het gebied dat op basis van het oorspronkelijke bestemmingsplan kan worden bebouwd) en deelplan 26, wordt gezamenlijk gegarandeerd minimaal 1,42 ha waterberging gerealiseerd. Van deze 1,42 ha zit 0,16 ha in deelplan 26.

In onderstaande tabel wordt een samenvatting van de waterbalans van het stedenbouwkundig ontwerp weergegeven. In het stedenbouwkundig ontwerp wordt 3.157,5 m³ waterberging te veel gerealiseerd ten opzichte van de waterbergingseis van 325 m³/ha. Dit overschot zal worden gebruikt om de wateropgave in andere deelplannen op te lossen.

Tabel 1: wateropgave plangebied en huidige situatie

Oppervlak plangebied	15,8 ha
Oppervlakte water huidige situatie	0,08 ha
Maximale peilstijging	60 cm
Benodigd wateroppervlak De Venen	0,89 ha
Oppervlakte water huidige situatie	0,08 ha
Te realiseren binnen plan De Venen	1,42 ha
Waarvan in deelplan 19	1,26 ha
Waarvan in deelplan 26	0,16 ha
Waarvan overschot in het te realiseren plan	0,53 ha

Grondwater

In het projectgebied is sprake van kwel. Dat wil zeggen dat er een grondwaterstroming is vanuit het eerste watervoerende pakket naar het ondiepe grondwater en polderwater. Tijdens het bouwrijp maken wordt de grond opgehoogd en van drainage voorzien. Het betreft hier een veengebied.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Het afstromende hemelwater van het verhard oppervlak wordt gezien als relatief schoon wanneer er geen uitlogende materialen worden gebruikt. Dit hemelwater kan zonder zuivering afstromen naar het oppervlaktewater.

Het water in het gebied is verbonden met de spoorsloten in deelplan 26, waardoor een goede doorstroming wordt bereikt. Er komt een rioolstelsel dat zoveel mogelijk schoon regenwater binnen het gebied vasthoudt. De slootkanten zullen natuurvriendelijk worden ingericht met zachte oevers en aangepaste begroeiing.

Afvalwater en riolering

In geheel Ypenburg wordt een gescheiden rioolstelsel voorgeschreven, ook in dit plangebied. Hiermee zal het plan voldoen aan de leidraad rioleringen en de beslisboom afkoppelen. De overstort drempels moeten boven het maximale waterpeil liggen, boven NAP -3,4 meter. In het gebied ligt een afvalwatertransportleiding. Aan weerszijden van deze leiding moet een strook van vijf meter worden vrijgehouden van bebouwing.

4.7 Natuur

4.7.1 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. Het plangebied behoort niet tot de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

In het plangebied komt een groene corridor met watergang door het woongebied en bestaande sloten omsluiten het plangebied. De oevers hiervan zijn zacht met ruimte voor begroeiing. Daar waar een talud

van toepassing is, zal beschoeiing worden aangebracht.

4.7.2 Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones

In de concept Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag 2008-2018 (21 januari 2008) zijn de Stedelijke Ecologische verbindingzones van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De stedelijke ecologische verbindingzones bestaan uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingzones. De verbindingzones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van één van de negen Stedelijke Ecologische Verbindingszones.

4.7.3 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De wet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland. Dit betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in Nederland voorkomende soorten. Die zorg bestaat bijvoorbeeld uit het niet onnodig verontrusten van dieren, onder meer door de wijze en het tijdstip van werken (rekening houden met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen). Daarnaast legt de Flora- en faunawet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met naam 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. Er blijven echter nog veel soorten over die strenger beschermd zijn en waarmee men bij een groot deel van de ruimtelijke ingrepen te maken krijgt, zoals vleermuizen, vogels, de eekhoorn en de rugstreeppad. Voor deze soorten dient onder bepaalde voorwaarden een ontheffing te worden aangevraagd.

Voor onderhavig plan heeft een natuurinventarisatie¹ plaats gevonden. In het projectgebied zijn beschermde soorten aangetroffen dan wel te verwachten. De voorgenomen werkzaamheden hebben negatieve gevolgen voor individuen en/of het areaal aan leefgebied. Voor enkele aanwezige soorten gelden specifieke wettelijke eisen. Het betreft de aanwezige broedvogels, de Kleine Modderkruiper (vissoort) en de Laatvlieger (vleermuis).

Voor de aanwezige broedvogels en de Kleine Modderkruiper wordt een nadere eis opgelegd. Bij het verrichten van werkzaamheden moet een goedgekeurde gedragscode worden gehanteerd. Een dergelijke gedragscode ontbreekt echter voor de Kleine Modderkruiper, zodat een ontheffing moet worden verkregen. Voor de Laatvlieger, die in het gebied een vaste fourageerplek heeft, is ook een ontheffing vereist. Deze ontheffingen zijn door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit inmiddels verleend.

Naast de soorten, waarvoor nadere eisen gelden, zijn er nog meer beschermde soorten aangetroffen dan wel te verwachten, te weten amfibieën, vissen, grondgebonden zoogdieren, broedvogels en vaatplanten. Voor al deze soorten geldt ingevolge artikel 2 van de Flora- en faunawet een algemene zorgplicht. Er moeten mitigerende maatregelen worden genomen om de soorten te beschermen.

4.7.4 Herziene Natuurbeschermingswet 1998

De gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden – de Natura2000-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. Er zijn geen Natura2000-gebieden in of nabij het plangebied.

4.7.5 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 zijn geen monumentale bomen aanwezig.

¹ Groen team natuurtoets t.b.v. Ypenburg-nootdorp (deelplan 19), d.d. 30 juni 2005 (2004-71)

4.8 Duurzaam Bouwen

De gemeente Den Haag heeft hoge ambities op het gebied van duurzaam bouwen. Er wordt een zogenaamde prestatiegerichte werkwijze gehanteerd waarbij de ontwerpende partij vrijheid heeft in de wijze waarop die hoge milieu-ambitie wordt ingevuld.

Nadruk binnen het milieubeleid van de gemeente Den Haag ligt op het realiseren van een CO₂-neutrale stad in het jaar 2040. Dit betekent dat in de gebouwde omgeving zoveel als mogelijk gebruik moet worden gemaakt van duurzame energietechnieken zoals warmtepompen en zonnecollectoren. Daarnaast heeft de gemeente Den Haag een convenant ter stimulering van het gebruik van FSC-hout ondertekend. In de wijk zal voor een deel van de gebouwen warmtekoudeopslag (WKO) worden gebruikt.

De GPR-norm voor gebouwen bedraagt minimaal 7 waarbij de ambitie 8 is (voor klimaat zelfs 10). De prestatiegerichte werkwijze houdt in dat ambities worden benoemd en worden vastgelegd. Daarvoor worden rekenmethoden gebruikt, op basis waarvan de waarden van duurzaam bouwen worden gemeten.

4.9 Archeologie

Het plangebied staat op de Archeologische Monumentenkaart van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) niet aangeduid als een terrein van vastgestelde archeologische waarde. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland regio Delfland en Schieland geeft wel aan dat de locatie is gelegen in een droogmakerij, waar bewoning mogelijk was vanaf de Middeleeuwen. In 1996 is er een archeologisch onderzoek op het terrein van het voormalige vliegveld gedaan. Tijdens dit onderzoek zijn verschillende belangrijke resten uit de prehistorie aangetroffen. Er is toen ook een archeologische verwachtingskaart voor het gebied opgesteld. Het plangebied heeft de status gekregen van locatie met hoge verwachting van archeologische waarden. De locatie ligt sinds de gemeentelijke herindeling van 2002 in de gemeente Den Haag. De afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag heeft inmiddels – op basis van nader onderzoek – vastgesteld, dat het terrein zich buiten de oorspronkelijke en oude ontginningsas bevindt. Het is in de loop van de 17^e en 18^e eeuw uitgeveend. Daarbij is de oorspronkelijke grondslag, vooral ooit door klei bedekt veen, goeddeels verdwenen. Eventuele archeologische resten zullen daarbij zijn vernietigd. Pas in de loop van de 19^e eeuw zijn de door de vervening ontstane plassen drooggemaakt. Deelplan 19 heeft derhalve een lage archeologische verwachting.

4.10 Windhinder en bezonning

Bezonning en beschaduwing

De bezonning en de daarmee gepaard gaande beschaduwing op naastgelegen woonobjecten dienen te vallen binnen de door de Gemeenteraad vastgestelde richtlijnen (minimaal twee uur mogelijke bezonning op 19 februari t/m 22 oktober). De opzet van deelplan 19 is zodanig dat de hogere (kantoor)bebouwing zich hoofdzakelijk aan de noord- of noordwestzijde van het plangebied bevindt. Naar de omliggende bestaande bebouwing zal derhalve geen schaduwwerking plaatsvinden in strijd met de gemeentelijke norm. Wel zal hierdoor beperkte schaduwwerking uitgaan naar een deel van de geplande grondgebonden woningen in deelplan 19 zelf. Ook hier zal, door de opzet van het plangebied en de relatieve slankheid van de hogere bebouwing, geen overschrijding van de gemeentelijk norm plaatsvinden. Eventueel nader onderzoek zal moeten uitwijzen dat de gemeentelijke norm ten aanzien van bezonning niet wordt overschreden.

Windhinder

In een oriënterend windhinderonderzoek op het stedenbouwkundig plan moet vast komen te staan waar de door de gemeenteraad vastgestelde jaargemiddelde windsnelheden worden overschreden in de te onderscheiden gebieden:

Naar gebieden:

doorloopgebied	openbare wegen, trottoirs fietspaden, parkeerplaatsen, e.d.
slentergebied	Winkelcentra, parken, gebouwingangen, voetpaden, e.d.
onoverdekt verblijfsgebied - korte duur	pleinen, sportvelden.
onoverdekt verblijfsgebied – lange duur	terrassen zwembaden en openlucht theaters.

Voor windhinder:

functie	jaargemiddelde windsnelheid
doorloopgebied	max. 3,2 m/s
slentergebied	max. 2,4 m/s
verblijfsgebied kort	max. 1,9 m/s
verblijfsgebied lang	max. 1,8 m/s

Voor de kans op gevaar:

functie gebied	Uur per jaar
voor bovenstaande functiecategorieën	max. 90 uur
bij hoofdingangen van gebouwen	max. 45 uur

Afwijking van bovengenoemde grenswaarden zijn toelaatbaar indien uit de metingen van de bestaande situatie blijkt dat het windklimaat na realisering van de nieuwbouw verbetert.

In deelplan 19 zullen enkele hogere gebouwen worden gerealiseerd die mogelijk windhinder zullen veroorzaken. Het gaat hier om een woontoren van 70 meter hoogte, enkele accenten op kantoorgebouwen mogelijk tot 50 meter en een appartementengebouw van ca 35 meter. Bij de verdere planuitwerking zal worden gezien of en welke maatregelen eventueel kunnen worden getroffen om er zeker van te zijn dat wordt voldaan aan de geldende normen ten aanzien van windhinder.

5. Juridisch plan

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridisch-technische opbouw van de regels en de plankaart van de tweede herziening van bestemmingsplan "Ypenburg-Nootdorp". Het hoofdstuk is te beschouwen als een leeswijzer voor de regels en de plankaart. Deze eerste paragraaf geeft de vorm van het bestemmingsplan weer, de twee daarop volgende paragrafen gaan gedetailleerder in op de verschillende bestemmingen en overige regelingen, zoals die zijn neergelegd in de regels en op de plankaart.

De regels en de plankaart vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel worden gebruikt als een nadere uitleg bij de regels. Op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart nummers S10687 en S10687 I, zijn alle noodzakelijke - en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste - gegevens ingetekend. Op het renvooi (verklaring van de bestemmingen en aanduidingen op de plankaart) is te zien dat onderscheid wordt gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond op de kaart heeft een bestemming, die zichtbaar wordt gemaakt door middel van een kleur, al dan niet in combinatie met een letter ter aanduiding van de bestemming en een cijfer dat afhankelijk van de bestemming het maximale aantal bouwlagen of de maximale goot- of bouwhoogte aangeeft. Elke op de plankaart ingetekende bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming mogen worden gebruikt. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de kaart. Aanduidingen geven in samenhang met de regels, duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in "Inleidende regels", "Bestemmingsregels" en "Algemene regels".

De "inleidende regels" bestaan uit begripsbepalingen en regels met betrekking tot de wijze van meten. De "bestemmingsregels" zijn te onderscheiden in algemene bepalingen en regels per bestemming. De "algemene regels" zijn onder te verdelen in: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, overgangsrecht (bestaand van het plan afwijkend gebruik, bestaande van het plan afwijkende bouwwerken) en een slotregel.

5.2 Inleidende regels

Om misverstanden te voorkomen worden in de begripsbepalingen (artikel 1) verschillende in het plan genoemde begrippen nader toegelicht, om de eenduidigheid te vergroten en interpretatieproblemen te

voorkomen. In artikel 2 'Wijze van meten' wordt aangegeven hoe bepaalde maten dienen te worden gemeten.

5.3 Bestemmingsregels

Afhankelijk van de bestemming waarop het desbetreffende artikel betrekking heeft, is de inhoud van een artikel onderverdeeld in:

- de 'Doeleindenomschrijving' van het artikel;
- de 'Bebouwingsregels' waarin onder meer de maximale afmetingen aangegeven zijn;
- een 'Ontheffing' die burgemeester en wethouders kunnen verlenen.

Artikel 3 Gemengd-1 (GD1)

De op de plankaart voor 'gemengd-1' aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, gestapelde woningbouw, alsmede eengezinswoningen (daaronder wonen met zorg inbegrepen), zakelijke dienstverlening met publieksfunctie en horeca in de categorieën I en II met bijbehorende bijgebouwen, ontsluitingswegen en –paden, al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen, groen- en verkeersvoorzieningen, afvalwatertransport- en drinkwaterleidingen.

Artikel 4 Gemengd-2 (GD2)

De op de plankaart voor 'gemengd-2' aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, school, gestapelde woningbouw, zakelijke dienstverlening met bijbehorende bijgebouwen, ontsluitingswegen en –paden, al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen, groen- en verkeersvoorzieningen, afvalwatertransport- en drinkwaterleidingen.

Artikel 5 Groen (G)

De op de plankaart voor 'groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor de realisatie c.q. handhaving van openbare groenvoorzieningen, langzaam verkeer en verblijfsruimten van verkeersluwe aard, zoals voetpaden, fietspaden, parkeervoorzieningen e.d., speel- en sportvoorzieningen, openbare nutsdoeleinden en recreatief water met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 6 Maatschappelijk (M)

De op de plankaart voor 'maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke en educatieve doeleinden, voorzieningen in het kader van de handhaving van de openbare orde, met bijbehorende ontsluitingswegen en –paden, al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen, groen- en verkeersvoorzieningen, afvalwatertransport- en drinkwaterleidingen. Binnen de bestemming 'maatschappelijke doeleinden' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee burgemeester en wethouders de bestemming ten behoeve van het op de plankaart daartoe aangeduide gebied kunnen wijzigen in de bestemming Woondoeleinden 2;

Artikel 7 Verkeer-verblijfsstraat (Vv)

De op de plankaart voor 'verkeer-verblijfsstraat' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen met de noodzakelijke aansluitingspunten, fiets- en voetpaden, watergangen, groenvoorzieningen, taluds en parkeerplaatsen, overkragende bebouwing ten behoeve van de naastgelegen bestemmingen "Woondoeleinden", "Maatschappelijke doeleinden" en "Gemengde doeleinden II", leidingen en water.

Artikel 8 Verkeer-verblijfsgebied (Vg)

De op de plankaart voor 'verkeer-verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor: fiets- en voetpaden, groenvoorzieningen, leidingen en water.

Artikel 9 Water (WA)

De op de plankaart voor 'water' aangewezen gronden zijn bestemd voor de berging van water, water aan- en afvoer, de hierbij behorende voorzieningen zoals taluds, keerwanden, beschoeiingen, duikers en rioolgemalen, bruggen, e.d.

Artikel 10 Wonen-1 (W1)

De op de plankaart voor 'wonen-1' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen in de vorm van aaneengesloten eengezinswoningen met bijbehorende bijgebouwen, andere bouwwerken, tuinen en erven, en parkeergelegenheid.

Artikel 11 Wonen-2 (W2)

De op de plankaart voor 'wonen-2' aangewezen gronden zijn bestemd voor vrijstaande en halfgeschakelde woningen met bijbehorende bijgebouwen, andere bouwwerken, tuinen en erven, en parkeergelegenheid.

Artikel 12 Leiding-Gas (dubbelbestemming)

De op de plankaart voor 'leiding-gas (dubbelbestemming)' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding met een belemmerde strook ter breedte van vier meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Artikel 13 Waterstaat-Waterkering (dubbelbestemming) (WK)

De op de plankaart voor 'waterstaat-waterkering' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor waterkering met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor zover op de plankaart aangegeven zijn de gronden secundair bestemd voor de bestemmingen 'groen' en 'wonen-2'.

5.4 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel bepaalt dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft.

Artikel 15 Algemene bouwregels

De algemene bouwregels hebben betrekking op alle in het plangebied gelegen bestemmingen, voor zover daarin bebouwing is toegelaten. Het gaat dan om onder meer bepalingen over bouwwerken ten dienste van openbaar nut, het plaatsen van GSM/UMTS-installaties en ondergronds bouwen.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels bevatten, naast een meer algemeen verbod om gronden en bouwwerken anders dan overeenkomstig de gegeven bestemming te gebruiken, een aantal nader genoemde verboden. Een belangrijk element wordt gevormd door de algemene ontheffingsbepaling zoals verwoord in lid 2 van dit artikel. Deze houdt in dat burgemeester en wethouders ontheffing moeten verlenen van het gebruiksverbod, indien strikte toepassing van de verbodsregel leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, dat niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Mede gezien de jurisprudentie over de zogenoemde "toverformule" zal het andere gebruik moeten aansluiten bij het in het eerste lid van dit artikel genoemde gebruik. Toepassing van de ontheffing mag niet leiden tot een formele bestemmingswijziging.

Artikel 17 Algemene ontheffingsregels

Dit artikel geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid ontheffing te verlenen van de bepalingen van het plan ten behoeve van onder andere geluidwerende en nutsvoorzieningen en geringe afwijkingen in de begrenzingen van de bestemmingen indien bij de definitieve uitmeting en verkaveling blijkt dat deze geringe afwijkingen vanwege het belang van een juiste verwerkelijking van het plan gewenst of noodzakelijk zijn.

Artikel 18 Algemene procedureregels

In dit artikel worden de procedures met betrekking tot ontheffingen en wijzigingen voorgeschreven.

Artikel 19 Overgangsrecht

Het overgangsrecht onder het eerste lid heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken, die op het tijdstip van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zijn gebouwd of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, mogen worden gebouwd en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan en worden gebouwd, zolang de bestaande afwijking maar niet wordt vergroot en het bouwwerk niet (grotendeels) wordt vernieuwd of veranderd. Het tweede lid betreft het gebruik van gronden en daarop staande opstallen dat - op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt - afwijkt van de gegeven bestemming. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een andere, zolang de afwijking van het bestemmingsplan maar niet wordt vergroot. Uitgesloten van het overgangsrecht zijn zowel gebruik als bebouwing die reeds in strijd met het voorgaande bestemmingsplan waren.

Artikel 20 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels en de plankaart dienen te worden aangehaald, te weten "Bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, tweede herziening (Deelplan 19)".

6. Economische uitvoerbaarheid

Volgens het besluit op de ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht de uitvoerbaarheid van het in het bestemmingsplan omschreven ruimtelijk beleid te onderzoeken. Bij de gemeentelijke herindeling op 1 januari 2002 is de A12-zone, bestaande uit de deelgebieden 19, 20, 24, 25 en 26, afgesplitst van het samenwerkingsverband Ypenburg. De gemeenteraad heeft vervolgens op 20 januari 2005 de grondexploitatie vastgesteld, waaruit blijkt dat er een sluitende grondexploitatie is.

De gemeente is sinds de gemeentelijke herindeling (1-1-2002) eigenaar van de gronden binnen deelplan 19. Er is geen particuliere ontwikkelaar met grond binnen dit deelplan, er vallen dus ook geen kosten te verhalen. De grond is - via een overeenkomst - uitgegeven aan een ontwikkelaar. Er is geen sprake van een anterieure overeenkomst. Er bestaat dus geen noodzaak tot het opstellen van een exploitatieplan.

7. Overleg en inspraak

7.1 Artikel 10 Bro-overleg

Het voorontwerp bestemmingsplan is op 21 april 2008 in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 aan de volgende instanties toegezonden:

1. Provincie Zuid-Holland
2. VROM Inspectie Regio Zuid-West
3. Hoogheemraadschap van Delfland, Sector Beleid en Onderzoek
4. Burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp
5. N.V. Nederlandse Gasunie
6. Dura Vermeer Bouw
7. Tennet BV
8. Brandweer Den Haag, Afdeling Risicobeheersing, Bureau Risicobeleid & Projecten
9. Kamer van Koophandel Haaglanden
10. KPN Vast Net, Afdeling UTN Straalverbindingen
11. NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling
12. Politie Haaglanden
13. Stichting BOOG
14. Bewonersvereniging, Buitenplaats Ypenburg i.o
15. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
16. HTM Infra
17. Connexxion
18. Duinwaterbedrijf Zuid Holland
19. Verkoopbedrijf/Leidingnetkwaliteit
20. Fietzersbond enfb
21. ENECO Netbeheer B.V., Eneco Energie Infra Netten & Aansluitingen
22. ProRail
23. Stad en Milieu Haags Milieucentrum
24. Brink Groep

Van de onder 12 t/m 24 genoemde instanties is geen reactie ontvangen. De instanties genoemde onder 1 en onder 9 t/m 11 hebben te kennen gegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Van de onder 1 tot en met 8 genoemde instanties zijn de volgende reacties ontvangen.

Ad 2. VROM Inspectie Regio Zuid-West

Geluid

VROM Inspectie Regio Zuid-West geeft aan dat het plan onder andere binnen de geluidzone van de A12 ligt. In het plan is aangegeven dat het akoestisch onderzoek nog in concept is. De uitkomsten daarvan zijn in de huidige versie van het plan nog niet betrokken. Ook voor Rijkswaterstaat is het als wegbeheerder van de A12 van belang dat de wettelijke geluidsgrenzen ook in de toekomst niet overschreden worden.

Luchtkwaliteit

Ondanks het feit dat het plan het realiseren van bebouwing dichtbij de A12 mogelijk maakt, geeft het plan aan dat dit uit oogpunt van luchtkwaliteit geen probleem vormt. De onderbouwing of onderzoeksresultaten die dat ondersteunen ontbreken.

Externe veiligheid rijksweg A12

Het toetsingskader voor onderzoek naar de risico's als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over nabijgelegen rijkswegen is in het plan gebaseerd op de "Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen" en een overzicht "Inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen" van het Ministerie van V&W. Het is niet geheel duidelijk welk overzicht hier wordt bedoeld. Daarnaast is bedoelde Risicoatlas gebaseerd op een verouderde rekenmethode die op dit moment niet meer van toepassing is. Sinds 2005 zijn er voor wat betreft externe veiligheid veel nieuwe inzichten op het gebied van beleid, onderzoeksmethodiek (rekenmethode RBMII) en de toekomstverwachting van de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verder ligt het plangebied op veel kortere afstand van rijksweg A12 (ca. 130 meter). VROM Inspectie Regio Zuid-West verzoekt daarom het onderzoek aan te passen volgens de nieuwe inzichten en te richten op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12.

Reactie

Geluid

Als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt een definitief geluidsrapport

opgenomen en gelijktijdig met het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan zal een conceptbesluit hogere grenswaarden ter inzage worden gelegd.

Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsrapport is als bijlage bij de toelichting in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen en zal ook (enigszins aangepast/geactualiseerd) als bijlage worden opgenomen bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

Externe veiligheid rijksweg A12

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is een aangepaste tekst opgenomen waar wordt uitgegaan van de laatste inzichten op het gebied van externe veiligheid.

Ad 3. Hoogheemraadschap van Delfland, Sector Beleid en Onderzoek

Delfland kan met de waterparagraaf niet instemmen. Bij de ontwikkeling van deelplan 19 wordt een aarden wal aangelegd. Omdat de aarden wal wordt aangelegd om wateroverlast in deelplan 19 te voorkomen, verzoekt Delfland deze aarden wal te bestemmen als 'waterstaatswerk' en in de voorschriften als zodanig op te nemen.

Reactie

Aangezien nog geen formeel besluit is genomen om de waterkering in de legger op te nemen, kan op dit moment nog niet aan de opmerking van het Hoogheemraadschap tegemoet worden gekomen.

Ad 4. Burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp

Het college van burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp [hierna: Pijnacker-Nootdorp] heeft tegen enkele punten in het plan bezwaren, vraagt daarnaast aandacht voor een aantal onvolledigheden en onvolkomenheden en verzoekt het bestemmingsplan op de hierna te noemen punten aan te passen.

a. Ruimtelijke inpassing

In de toelichting van het plan wordt een omschrijving gegeven van de omgeving van het plangebied. In deze beschrijving wordt geen recht gedaan aan de karakteristieke waarde van de Veenweg. De Bartholomeüskerk vervult hier als rijksmonument een rol die meer beeldbepalend is dan die van een, zoals nu genoemd, "bijzonder element". De aaneengesloten stedelijke wand langs de Ypenburgse Stationsweg met haar hoogteaccenten van ruim 50 en 70 meter zal de zichtbaarheid van de kerktoren in de omgeving volstrekt teniet doen. Pijnacker-Nootdorp vraagt om in het ontwerpbestemmingsplan planaanpassingen te doen die de relatie met het gebied aan de Veenweg verbeteren.

Er wordt beoogd met een serie woningen op een nieuw aangelegde aarden wal een "overgangszone" tussen de Veenweg en de nieuwe woonwijk te creëren. Op basis van de bij deze zone behorende bebouwingsvoorschriften zal van deze overgang in de praktijk echter niet veel terecht komen.

Pijnacker-Nootdorp is geen voorstander van het opnemen van percentuele vrijstellingsbevoegdheden in bestemmingsplannen zoals opgenomen in artikel 14. Burgers zijn gebaat bij duidelijke grenzen aan bebouwingsmogelijkheden. Vooral bij hoge gebouwen en grote oppervlakten kan de ingebouwde vrijstelling grote negatieve consequenties (schaduwwerking en geluidsoverlast) voor hun woon- en leefomgeving hebben.

Naast de betrekkelijkheid van de genoemde overgangszone is langs de Ypenburgse Stationsweg geen overgang naar de kleinschalige woningbouw aan de Veenweg opgenomen. De hoogbouw van circa 9 verdiepingen langs de Stationsweg komt daardoor op slechts 25 meter van de bestaande woningen te staan. Pijnacker-Nootdorp vraagt dan ook om de ruimtelijke kaders (in het bijzonder de bouwhoogte) voor dit bouwvlak in het ontwerpbestemmingsplan terug te brengen tot een maat en schaal die meer recht doet aan de bebouwing langs de Veenweg.

Waterparagraaf

De in de waterparagraaf (pagina 17 van de toelichting) genoemde en op de plankaart aangegeven aarden wal is een voor Pijnacker-Nootdorp onbekende voorziening. Het is onduidelijk wat de functie van de aarden wal precies is en wat de gevolgen van deze aarden wal zijn voor de waterhuishoudkundige situatie op het aangrenzende grondgebied van de gemeente. Ook is niet duidelijk waar precies de in de tekst genoemde "te realiseren kering op grond van de gemeente Pijnacker-Nootdorp" zou moeten worden gerealiseerd en wie deze voorziening financiert.

Luchtkwaliteit

Milieu en luchtkwaliteit zijn belangrijke elementen voor een leefbare woonomgeving. Het is daarom van groot belang om deze zaken op een degelijk onderbouwde en begrijpelijke manier kenbaar te maken. Pijnacker-Nootdorp vindt de leesbaarheid van het bij het plan behorende luchtkwaliteitonderzoek matig. Het plan is eigenlijk alleen te begrijpen voor mensen die een uitgebreide kennis hebben van de precieze ligging van alle deelplannen, ontsluitingswegen en toetspunten in het gebied. De onderbouwing van de stelling in het onderzoek dat de aanpassing van bedrijvigheid naar woningbouw gunstig is voor de luchtkwaliteit, is daarnaast moeilijk te volgen en vereist een meer gedetailleerde en begrijpelijke onderbouwing om beoordeeld te kunnen worden.

Formeel moet bij de terinzagelegging van het ontwerp getoetst worden met de meest recente rekenmethode. De gehanteerde rekenmethode is verouderd. Het is ook onduidelijk of de invloed van de afrit Nootdorp van de snelweg A12 in de toetsing is meegenomen.

In het onderzoek wordt uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer op de Ypenburgse Stationsweg van 4 tot 6% (opgave van de afdeling Verkeer en Infrastructuur van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling). De ervaring van de gemeente Pijnacker-Nootdorp is dat op dergelijke wegen doorgaans een hoger aandeel vrachtverkeer (circa 10%) aanwezig is. Gezien de nabijheid van bestaande en nog te ontwikkelen bedrijventerreinen lijkt Pijnacker-Nootdorp dat voor dit wegvak ook een realistischere benadering en adviseert om voor dit plan gebruik te maken van meer representatieve gegevens en recente verkeersmetingen ter plekke.

Programma

In paragraaf 3.4 van de toelichting wordt aangegeven dat in ieder geval een school voor bijzonder basisonderwijs met een gymzaal et cetera zal worden gerealiseerd. In paragraaf 3.4.1 wordt echter aangegeven dat er ruimte is gereserveerd voor een school voor speciaal onderwijs, gecombineerd met kinderopvang. De bijzondere basisschool wordt niet meer genoemd. Het is Pijnacker-Nootdorp niet duidelijk of de gemeente Den Haag naast het opleidingsinstituut voor de politie, twee scholen of één school realiseert. Het bouwen van meer woningen in plaats van de eerder geplande bedrijvigheid brengt ook een grotere vraag naar primaire voorzieningen met zich mee. Pijnacker-Nootdorp gaat er vanuit dat voor deze extra vraag, naar bijvoorbeeld basisonderwijs, binnen het stadsdeel voldoende ruimte beschikbaar is. De basisscholen in Nootdorp kunnen een aanvullende vraag vanuit Ypenburg zeker niet opvangen.

Pijnacker-Nootdorp is met Den Haag van mening dat het gezien de recente maatschappelijke ontwikkelingen goed is om aan de te realiseren onderwijsvoorziening(en) voldoende ruimte voor kinderopvang te verbinden. De vrijstellingsmogelijkheid om de beschikbare ruimte voor maatschappelijke doeleinden om te kunnen zetten naar woningbouw doet echter naar de mening van Pijnacker-Nootdorp geen recht aan de ruimtetechnische problematiek op dit beleidsterrein. Pijnacker-Nootdorp vraagt deze vrijstelling te heroverwegen en de beschikbare ruimte voor maatschappelijke doeleinden zo optimaal mogelijk te benutten.

Parkeren

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt verwezen naar het parkeerbeleid. Ook wordt aangegeven dat aan de hand van parkeernormen eisen worden gesteld aan het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein bij nieuwbouwplannen. In het plan komt echter niet naar voren hoeveel parkeerplaatsen er feitelijk benodigd zijn en of de aangegeven oplossingen om de parkeercapaciteit te realiseren hiervoor wel voldoende zijn. Pijnacker-Nootdorp gaat er vanuit dat conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in het ontwerpbestemmingsplan de concrete parkeernormeringen wordt opgenomen. Een extra parkeerdruk vanuit het deelplan kan in ieder geval niet afgewenteld worden op de aangrenzende woongebieden binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp.

Reactie

Ruimtelijke inpassing

In het vigerende bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp hebben de gronden langs de Ypenburgse Stationsweg en een deel van de gronden die nu binnen de bestemming 'wonen 1' zijn gelegen, de bestemming uit te werken gebied voor bedrijfsdoeleinden. Binnen die bestemming is een maximale bouwhoogte van 40 meter toegestaan. In de tweede herziening Ypenburg-Nootdorp zijn in de voorschriften (thans regels geheten) overwegend maximale bouwhoogten opgenomen die lager zijn dan 40 meter (28 en 35 meter) met twee hoogteaccenten van respectievelijk 50 en 70 meter. Door deze stedenbouwkundige opzet worden voldoende doorzichten naar het achtergelegen gebied gecreëerd.

De maximale bouwhoogte in de Goolandzone is elf meter, de maximale goothoogte is zes meter volgens de bestemmingsplankaart. Dat wil niet zeggen dat deze hoogtes ook overal zullen worden gebouwd. De

woningontwerpen en precieze verkaveling in de Goolandzone zijn nog niet bekend. In de visie van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg van de gemeente zullen de positionering en het ontwerp van de woningen tezamen de sfeer moeten gaan bepalen van een ontspannen overgangszone naar de Veenwegzone. Dat zijn de uitgangspunten voor het ontwerp en verkaveling van de woningen. Het aantal woningen van 15 hoeft het bereiken van de bedoelde sfeer niet in de weg te staan. De kavels van deze woningen zullen gemiddeld zo'n 400 m² groot zijn wat een groot contrast vormt met de dichtheid in de rest van deelplan 19. Dit levert al een groot deel van de ontspanning op. De peilhoogte van de Goolandzone en de precieze aanleghoogte zijn nog niet definitief. De bedoeling is de woningen zo laag mogelijk ten opzichte van het water aan te leggen om de bedoelde 'relatie met het water' te bereiken. De precieze afstand tot de bestaande huizen bedraagt volgens de laatste ontwerpverkelingsstudie in een enkel geval 18 meter, in de meeste gevallen minimaal 20 meter.

Het gebruik van percentuele vrijstellingen (thans ontheffingen geheten) in bestemmingsplannen is zeer gebruikelijk binnen de gemeente Den Haag. Ook het vigerende bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp (opgesteld door de gemeente Nootdorp) kent een algemene vrijstellingsbepaling voor afwijking van maten van 15%. Dit percentage wordt ook gehanteerd in de onlangs opgestelde standaardregels die de gemeente Den Haag zal gaan hanteren als basis voor het opstellen van bestemmingsplannen. Er is daarom voor gekozen dit standaard ontheffingspercentage van 15% ook te hanteren in onderhavig bestemmingsplan.

Het voorzieningencluster van Politie Haaglanden langs de Stationsweg heeft naast een geluidwerende functie, de functie om de Stationsweg stedenbouwkundig te begeleiden. De bouwhoogte is maximaal 28 meter (op het hoogteaccent na). Het hoogteaccent (tot 50 meter) ligt aan het andere eind van het gebouw. Er is in die zin sprake van een helder contrast met de Veenwegzone aan de Stationswegzijde. Aan de wijkzijde is de bebouwing lager om de overgang naar de bestaande en toekomstige woningbouw te maken. Aan de Stationsweg is het gebouw hard, aan de wijkzijde beoogt de overgang zacht te zijn. ook hier is het zo dat het ontwerp voor het gebouw zal moeten aantonen dat dit voldoende lukt. Door de ligging van het voorzieningencluster aan de noordzijde van de woningbouw is er geen sprake van schaduwoverlast voor de Goolandzone.

Waterparagraaf

Op dit moment heeft de aarden wal (nog) geen functie als waterstaatswerk. Pas na een leggerwijziging, waarbij het tracé officieel achter Gooland komt te liggen, krijgt de aarden wal de functie van waterstaatswerk en komt hierop ook de Keur te rusten.

Bij het vaststellen van de afmetingen van de aarden wal is wel als uitgangspunt genomen dat deze de functie moet krijgen als waterstaatswerk. Bij de leggerwijziging moet worden beoordeeld of het noodzakelijk en mogelijk is om de kade te voorzien van beschermingszones. Op dit moment kan de aarden wal niet worden gedefinieerd: na de leggerwijziging wordt de aarden wal gedefinieerd als waterstaatswerk. De aanduiding aarden wal zal overigens in het ontwerp-bestemmingsplan vervangen worden door de bestemming "waterstaat-waterstaatswerk", zodat mogelijk wordt gemaakt dat de wal in de toekomst een waterstaatkundige functie krijgt.

De aarden wal heeft een bebouwingsvrije zone van 13 meter: de fundering van de toekomstige woningen mag het theoretische profiel niet doorsnijden. De heipalen mogen wel door het theoretische profiel worden aangebracht.

De aanleg van de aarden wal heeft voor de waterhuishouding geen consequenties. Bij het vaststellen van 'Peilbesluit Ypenburg' zijn de peilen van het oppervlaktewater in deelplan 19 reeds vastgesteld.

Er wordt door het Hoogheemraadschap nog onderzoek gedaan naar waar het te realiseren waterstaatswerk op grond van gemeente Pijnacker-Nootdorp wordt gerealiseerd. De aarden wal stopt op de grens van gemeente Den Haag/ Pijnacker-Nootdorp. Het aansluitende deel over de laatste 20 meter naar de polderkade dient nog te worden ontworpen door het Hoogheemraadschap.

De aarden wal wordt gefinancierd door het waterschap voor wat betreft de functie van de aarden wal als waterstaatswerk.

Luchtkwaliteit

In het luchtrapport wordt een kaart opgenomen met de wegvakken, de deelplannen en de toetsingspunten.

Het luchtonderzoek is uitgevoerd met Geoair versie 1.6 (CAR-versie 6.1.1). Gezien de relatief lange doorlooptijd van bestemmingsplannen is het bijna niet te vermijden dat er tussentijds een nieuwe versie van het rekenmodel verschijnt. Echter, aangezien de meest recente versie (CAR 7) nog gunstigere uitkomsten geeft zal een nieuw onderzoek niet leiden tot een andere conclusie. Om niet steeds het luchtrapport te moeten aanpassen zal vlak voor de definitieve besluitvorming van het bestemmingsplan een nieuw luchtrapport worden opgesteld dat geheel actueel is.

De invloed van de afrit Nootdorp is meegenomen in het luchtonderzoek. Deze afrit is een onderdeel van de snelweg A12. Voor snelwegen is standaardrekenmethode 2 van toepassing. In figuur 2 zijn alle wegen

aangegeven waarvan de invloed op de luchtkwaliteit door TNO met standaardrekenmethode 2 (Pluimsnelweg 1.2) is vastgesteld (rapport 2007-A-R0443/B (juni 2007)). De lokale wegen in Ypenburg zijn met standaardrekenmethode 1 doorerekend (figuur 1). De bijdrage van de snelweg en de op- en afritten zijn opgeteld bij de concentraties langs de lokale wegen.

Het aandeel vrachtverkeer op de Ypenburgse Stationsweg wordt opgegeven tussen de 4 en 6%. Dit zou volgens reclamant 10% moeten zijn. Voor de gemeente Den Haag is er geen aanleiding om een percentage vrachtverkeer van 10% aan te houden in plaats van de gehanteerde 4-6%. De ontwikkelingen in de A12-zone die naast deelplan 19 nog gaan plaatsvinden omvatten de realisatie van woningen, kantoren, voorzieningen en bedrijven. In de eerste drie gevallen (woningen, kantoren en voorzieningen) gaat het om ontwikkelingen die relatief weinig vrachtverkeer genereren. Deze ontwikkelingen houden het gemiddelde aandeel vrachtverkeer laag.

Een onderzoek op basis van uitgangspunten uit een rapport van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Goederenvervoer en Bedrijventerreinen; AVV en RD Zuid-Holland; maart 2002), waarin kengetallen zijn geformuleerd voor het inschatten van de omvang van goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen, onderschrijft dit ook. Op basis van de ontwikkelingen en deze kengetallen blijkt het percentage vrachtverkeer in de A12-zone rond 6% uit te komen.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat de Ypenburgse Stationsweg onderdeel uitmaakt van het stedelijk wegennet en een gemengd gebied met woningen, voorzieningen, kantoren en bedrijven ontsluit richting de snelweg. Een weg met een percentage vrachtverkeer rond 10% moet eerder worden verwacht als ontsluiting van een bedrijventerrein en niet op een weg met deze functie.

De gegevens dienen gebaseerd te zijn op tellingen.

Hoofdstuk 3 (vergelijking vigerende bestemmingsplannen met nieuwe bestemmingsplannen) uit het luchtrapport zal komen te vervallen. Dit hoofdstuk leidde tot veel vragen terwijl het vanuit wettelijk oogpunt geen relevante informatie bevat.

Programma

Naast het voorzieningencluster ten behoeve van de Politie Haaglanden is het de bedoeling dat er één bijzondere school voor speciaal basisonderwijs wordt gerealiseerd binnen deelplan 19.

Binnen de bestemming Gemengde doeleinden 2 zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Binnen bestemming GD1 en GD2 bestaat de mogelijkheid kinderopvang te realiseren.

d. Parkeren

In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan zal precies worden aangegeven welke normen zijn gehanteerd en hoe met het parkeren wordt omgegaan binnen deelplan 19.

Ad 5. N.V. Nederlandse Gasunie

Anders dan in paragraaf 3.4.4 "Kabels en leidingen" staat aangegeven, is nabij de Goolandweg aan de westzijde van het plangebied een regionale aardgastransportleiding van de Gasunie gelegen.

Ondanks de verlegging die de Gasunie voor het onderhavige plan heeft uitgevoerd, bevindt zich binnen het plangebied toch een leidinggedeelte waarvan aanduiding op de plankaart verplicht is gesteld.

De Gasunie heeft een kaart meegezonden waarop de ligging van de leiding in rood is aangegeven en verzoekt om de 12" - 40 bar leiding op de plankaart weer te geven inclusief een medebestemming met een strookbreedte van vier meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Ondanks dat deze leiding in geringe mate deel uitmaakt van het plan is de leiding wel van invloed op het GroepsRisico (GR). Dit in tegenstelling tot de 4^e alinea van hoofdstuk 4.3 "Externe veiligheid" waar gesteld wordt dat de buisleiding geen externe veiligheidsrisico met zich mee zal brengen.

Gelet hierop geeft de Gasunie het advies betreffende externe veiligheidsaspecten gerelateerd aan aardgastransportleidingen. Dit advies is gebaseerd op het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM, zoals dat naar verwachting 2009 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen. Waarschijnlijk zal genoemde circulaire al in 2008 worden opgevolgd door een tijdelijk nieuwe circulaire tot het moment dat voornoemde AMvB in werking is getreden.

Verzocht wordt om in paragraaf 3.4.4 "Kabels en leidingen" alsmede in 4.3 "Externe Veiligheid" de aanwezigheid van de leiding te vermelden en aandacht te besteden aan bovengenoemd beleid.

Aangezien binnen het plan de aanwezigheid van een aardgastransportleiding wordt ontkend, is er binnen de voorschriften geen artikel "Leiding-Gas" opgenomen. Uit het voornoemde blijkt echter dat binnen het plangebied wel een gastransportleiding is gelegen en dient conform bestaande jurisprudentie in planvoorschriften als zodanig te worden bestemd. Hierbij kan worden volstaan met een zogenaamde "dubbelbestemming". Daarom verzoekt de Gasunie de voorschriften van het onderhavige

voorontwerpbestemmingsplan uit te breiden met een artikel "Leidingen".

Reactie

De leiding wordt op de plankaart van het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen en in de regels zal de bestemming 'Leiding-Gas' worden toegevoegd. Tevens zal in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan aandacht worden besteed aan het genoemde beleid met betrekking tot de leiding.

Ad 6. Dura Vermeer Bouw

Dura Vermeer is bezig met de ontwikkeling van vlekken uit het deelplan. De opmerkingen betreffen mogelijke tegenstrijdigheden tussen de huidige ontwerpen en wat omschreven staat in het bestemmingsplan.

Bestemmingsplankaart:

Kloppen bebouwingspercentages W1? Is niet te controleren.

(goot)hoogte W2: dit sluit split-level uit!! Is al eerder aangegeven.

Ter plaatse van de twee gebieden met h25, kloppen de contouren van het W1 gebied met de uitgiftetekening? Anders 2 bestemmingen in 1 gebouw.

Toelichting:

Hoofdstuk 4 Milieu, paragraaf 4.1.3. Duurzaamheidsparagraaf, tabel: in de tabel staat onder thema klimaat genoemd dat voor alle gebouwen WKO wordt toegepast, Dura Vermeer stelt voor om dit aan te passen in: Gestreefd wordt naar de toepassing van duurzame energieconcepten voor de gebouwen zoals warmtekoudeopslag WKO.

Bestemmingsplanvoorschriften:

- Artikel 9, sub II, lid 1a: eerder aangegeven die aantal te verruimen naar 19.
- Artikel 9, sub II, lid 1b: de 90 m2 geldt alleen voor het hoofdgebouw. Dit blijkt nu niet uit de tekst!
- Artikel 9, sub III, lid 1: het aanvullen / egaliseren van de aardewal is volgens eerdere afspraken wel mogelijk! De definitie van aardewal staat nergens. Het klopt dat er binnen de kernzone van 13 meter niets mag worden gebouwd. Daarbuiten mogen er wel heipalen in het theoretisch profiel komen.
- Artikel 10, sub I doeleindenomschrijving, lid 1: in het ontwerp zijn kolommen van appartementengebouw blok 15/M1 in het water geplaatst die constructief noodzakelijk zijn. Het aanbrengen van de kolommen mag met deze tekst niet worden uitgesloten.
- Artikel 10, sub I bebouwingsbepalingen, lid 1: in het water ter plaatse van appartementengebouw blok 15/M1 zijn kolommen in het water geplaatst ter ondersteuning van het gebouw met een hoogte van circa 11 bouwlagen t.o. v. maaiveld. Het aanbrengen van de kolommen t.b. v. dit gebouw mag met deze tekst niet worden uitgesloten.

Algemene bepalingen

Artikel 14 lid 1a (tweede gedachtestreepje): overkragende bebouwing is van toepassing bij appartementengebouw blok 151M1, moet bestemming WA niet worden toegevoegd aan lid 1a?

Reactie

Bestemmingsplankaart:

Aangezien inmiddels meer zekerheid is omtrent de invulling van de bestemming W1, is ervoor gekozen bouwvlakken op de plankaart op te nemen in plaats van percentages.

In het bestemmingsplan geldt voor bestemming W2 een maximale hoogte van 11 meter, met een maximale goothoogte van 6 meter. Waarbij het peil moet worden gemeten van de dichtstbijzijnde weg, die is bestemd als 'Verkeersdoeleinden- verblijfsstraat'. Deze eis sluit op voorhand een split-level niet uit. Het matenplan, waarvoor de gegevens door Dura Vermeer zijn aangeleverd, komt overeen met de plankaart.

Bestemmingsplanvoorschriften:

- Deze vraag is reeds eerder door Dura Vermeer gesteld op 07-11-'07 en door Fleur ter Borg-Brinkman op 13-11-'07 per e-mail beantwoord in overeenstemming met de gemaakte afspraak op 12-11-'07 met Evelien van der Sman. Het verhogen van het aantal woningen in de Goolandzone is stedenbouwkundig niet akkoord. Door het verhogen van het aantal woningen ontstaat een te hoge dichtheid en vermindert het aantal doorzichten tussen de woningen. De ontspannen, informele sfeer kan dan niet goed worden bereikt.
- Deze vraag is reeds eerder door Dura Vermeer gesteld op 07-11-'07 en door Fleur ter Borg-Brinkman op 13-11-'07 per e-mail beantwoord in overeenstemming met de gemaakte afspraak op 12-11-'07 met Evelien van der Sman. Het vergroten van de woningen in de Goolandzone is stedenbouwkundig niet akkoord. De woning mag niet meer dan 90 m² bedragen. Door het vergroten van de woningen

ontstaat een te hoge dichtheid en wordt het doorzicht tussen de woningen te beperkt. De ontspannen, informele sfeer kan dan niet goed worden bereikt.

- Op dit moment heeft de aarden wal (nog) geen functie als waterstaatswerk. Pas na een leggerwijziging door het Hoogheemraadschap van Delfland, waarbij het tracé officieel achter Gooland komt te liggen, krijgt de aardewal de functie van waterstaatswerk en komt hierop ook de Keur te rusten. Bij het vaststellen van de afmetingen van de aarden wal is wel als uitgangspunt genomen dat deze de functie 'waterstaatswerk' moet krijgen. Bij de leggerwijziging moet worden beoordeeld of het noodzakelijk en mogelijk is om de kade te voorzien van beschermingszones. De aarden wal heeft een bebouwingsvrije zone van 13 meter: de fundering van de toekomstige woningen mag het theoretische profiel niet doorsnijden. De heipalen mogen wel door het theoretische profiel worden aangebracht.
- Het is middels een binnenplanse ontheffing van B&W mogelijk gemaakt kolommen in het water aan te brengen. Bebouwing in het water in de bestemming 'Water', dient met instemming van de waterbeheerder plaats te vinden (keurvergunning).
- Het is middels een binnenplanse ontheffing van B&W mogelijk gemaakt overkragende bebouwing over het water te realiseren. Bebouwing in het water in de bestemming 'Water', dient met instemming van de waterbeheerder plaats te vinden (keurvergunning).

Algemene bepalingen

Het is middels een binnenplanse ontheffing van B&W mogelijk gemaakt overkragende bebouwing over het water te realiseren. Overkragende bebouwing boven water in de bestemming Water, dient met instemming van de waterbeheerder plaats te vinden (keurvergunning).

Ad 7. Tennet BV

Aan de plankaart ontleent Tennet dat een gedeelte van zijn telecommunicatieverbindingen gelegen langs de Ypenburgse Stationsweg zich juist buiten de begrenzing van het plangebied bevinden.

Ter informatie zendt Tennet een afdruk van de plankaart waarop in groen de ligging van de kabelverbindingen is aangegeven, alsmede een detailtekening nr. WK1491, wijz. K.

Indien zich, voortvloeiend uit dit bestemmingsplan, werkzaamheden zullen uitstrekken in de richting van deze verbindingen dan is het verzoek het bedrijf tijdig bij het overleg te betrekken.

Reactie

Indien er werkzaamheden zullen plaatsvinden in de nabijheid van de verbinding zal de gemeente of de aannemer contact opnemen met Tennet.

Ad 8. Brandweer Den Haag, Afdeling Risicobeheersing, Bureau Risicobeleid & Projecten

De Brandweer mist nog een aantal stukken om tot een goed advies te komen. Daarom wordt verzocht de volgende informatie aan te leveren:

- In het plan wordt gesproken over een leiding van de Gasunie, hierbij ontbreken een aantal gegevens, namelijk de grootte en de druk van deze aardgastransportleiding.
- Gemeld wordt dat deze leiding buiten het plangebied komt te liggen. Niet duidelijk is waar buiten het plangebied en de afstand van deze aardgastransportleiding tot het plangebied.
- Door verplaatsing van de aardgastransportleiding komt deze leiding in een ander plangebied/deelplan te liggen waardoor mogelijke problemen worden verplaatst. Verzocht wordt aan te geven in welk deelplan deze leiding komt te liggen.

Reactie

Beide leidingen hebben een diameter van 12" en een werkdruk van 40 bar.

De nieuwe ligging van de leiding is op de bestemmingsplankaart te zien.

De leiding is verlegd naar de Goolandweg parallel gelegen aan de Molensloot.

7.2 Terinzagelegging voorontwerp-bestemmingsplan

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft conform de gemeentelijke inspraakverordening van 24 april tot en met 4 juni 2008 ter inzage gelegen. In deze periode is op 22 mei 2008 een informatie-/inspraakavond gehouden. Het verslag dat daarvan is opgesteld is als bijlage van de toelichting opgenomen.

In het kader van de inspraak zijn de volgende reacties op het voorontwerpbestemmingsplan ingekomen.

Mw. mr. dr. A. van Oortmerssen, Gooland 10, 2631 CP Nootdorp

MER

Reclamante is van mening dat een Milieu Effect Rapportage (MER) zou moeten worden opgesteld. De laatste MER, opgesteld op basis van het vigerende bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, dateert van maart 1996, uitgebracht door Tauw Milieu. Deelplan 19 bestond destijds grotendeels uit zwaardere industrie, in de nabijheid van het Prins Clausplein, met een categorie 5 of 6, en in de A12-zone. Dit

gebied wordt thans bestemd voor een dicht bevolkte stationsbuurt met 775 woningen. Een MER ontbreekt, hoewel bovendien de bepalingen de laatste jaren zijn gewijzigd. Wegens de haastige spoed en reeds illegaal aangegane verplichtingen is er helemaal geen tijd meer om de kwaliteit van de veengrond, de geluidsoverlast, de kwaliteit van de lucht, voorschriften voor groen en natuur en de waterhuishouding in het kader van een MER te laten bestuderen. Nog in 2007 is de Wet milieubeheer ingrijpend gewijzigd, zodat ook om deze reden een verwijzing naar het milieuraapport van 1996 niet opportuun is. Ook voor ecologische structuren, zoals tegenwoordig voorgeschreven voor bestemmingsplannen, is in het voorontwerp geen ruimte ingeruimd.

De waterhuishouding

Op grond van de nieuwe Waterwet 2008 heeft ook Den Haag per 1 jan. 2008 een zorgplicht voor het grondwater. De gemeente heeft de plicht om verzameld grondwater van particuliere terreinen in te zamelen en te verwerken middels een gemeentelijk ontwateringsstelsel. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor de grondwaterstanden van openbare terreinen. Van dit alles wordt niets terug gevonden in het voorontwerp. In het aanpalende Gooland zakt thans door het bouwrijp maken van deelplan 19 het grondwaterpeil, met eventuele gevolgen voor heipalen en boomwortels. De sloot achter Gooland stond in open verbinding met watergangen in deelplan 19. De open verbindingen zijn door Den Haag gedempt, zodat de sloot nog slechts een greppel is tussen de nrs. 6 en 11 van Gooland, met een bruine modderige massa, waarop Gooland water loost. Kortom, een gevaar voor de volksgezondheid en in strijd met alle moderne voorschriften. De milieu-inspectie en de inspectie voor de volksgezondheid zullen worden gewaarschuwd. Van een verantwoord waterbeheer is derhalve geen sprake.

Rond Gooland komt een illegale, informele wal op Haags grondgebied, waarop woningen worden gebouwd. Deze wal moet 775 woningen in deelplan 19 beschermen tegen wateroverlast uit de Veenwegwetering. Dat zal niet lukken, want de heipalen perforeren in strijd met de voorschriften de wal, zodat deze geen nut heeft als waterkering voor deelplan 19. De duikers in de wal worden bij wateroverlast gesloten. Daardoor dient het woonpark Gooland perfect als waterberging. Er is wel een gemaal, maar al sinds de jaren negentig zegt het hoogheemraadschap, dat er ook een dijk nodig is. De deskundigen vertrouwen het blijkbaar niet helemaal of helemaal niet. Door de bebouwing van het zeer drassige deelplan 19, waar zelfs geen akkerbouw mogelijk was, zal er immers veel meer water via watergangen moeten worden afgevoerd.

Toch is er met sommige bewoners nog enige clementie. Het hoogheemraadschap belooft in het kader van de vergunning voor de illegale aarden wal van 9 jan. 2008 via een tekening een definitieve heuse waterkering over de parkeerplaats van Gooland. De achterste woningen zullen dan droog blijven! Al sinds de jaren negentig is gepleit voor een 45 m. brede waterzone, een brede vaart met waterbergend vermogen in het aanpalende gebied, wat de meest redelijke oplossing is. Via dwarsverbindingen kan daardoor ook een eventuele overstroming van de Veenwegwetering worden opgevangen, evenals de afwatering van Gooland en de bouwlocatie.

Overige procedures

Op 18 sept. 2007 hebben B en W van Den Haag bij de gemeenteraad het raadsvoorstel ingediend inhoudende het verzoek aan GS van Zuid-Holland tot vrijstelling van de herzieningstermijn van bestemmingsplannen o.g.v. art. 33 lid 2 WRO (Risnr. 148836). Als ingekomen zienswijze wordt o.a. vermeld die van mevr. mr. dr. A. v. Oortmerssen, J.G. de Kroes, W. Mallee, I.C. Menge en H. Holthuis, met vermelding van de adressen in Gooland te Nootdorp (Ra 238/2007). De zienswijze werd wel ontvankelijk, maar evenals de overige zienswijzen ongegrond geacht. In de raadsvergadering van 8 nov. 2007 is door ondergetekende over dit onderwerp ingesproken. Evenwel wordt de zienswijze van genoemde bewoners van Gooland in het besluit van GS van 6 mei 2008, kenmerk PZH-2008-357222 inhoudende de verlening van vrijstelling van de herzieningsplicht van o.a. het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, in tegenstelling tot de overige zienswijzen niet genoemd. Evenmin zijn de indieners op 28 maart 2008 in de gelegenheid gesteld hun zienswijze, in het provinciehuis inhoudelijk toe te lichten. De overige indieners van zienswijzen blijken wel uitgenodigd te zijn. GS hebben besloten ook het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp in zijn geheel voor verlenging in aanmerking te doen komen. Inmiddels is de procedure voor de verkoop van woningen op het bedrijventerrein van deelplan 19 in het onderhavige bestemmingsplan al in april 2008 van start gegaan.

Sociale woningbouw

De sociale woningbouw voor 44% van de woningen zou, gelet op de plannen zoals ontvouwd op de voorlichtingsavond van 22 mei 2008 wel eens aanleiding kunnen vormen voor het ontstaan van een zgn. probleemwijk en het zgn. "park" in het midden is niet meer dan een breed gazon met enkele bomen. Op de aarden wal direct grenzend aan het Gooland zelf zullen geen erfafscheidingen voor de te bouwen woningen mogen worden aangebracht, zodat deze wal gaat functioneren als openbaar groen. Deze wordt daarom een geliefde speelplaats voor de jeugd van deelplan 19 en een hangplek voor jongeren, die daar tot in de vroege uurtjes drank en drugs gebruiken.

Reactie

MER

Het is niet nodig een nieuwe m.e.r.-procedure te volgen, omdat de drempelwaarden die zijn opgenomen in de bijlagen C en D van het besluit MER niet worden overschreden. Bij de totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan is uiteraard wel getoetst aan de huidige milieunormen op het gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, flora en fauna, etc.

De waterhuishouding

Bij het vaststellen van 'Peilbesluit Ypenburg' zijn de peilen vastgesteld. De ontwikkelingen in deelplan 19 veroorzaken geen wijzingen in de peilen van het oppervlaktewater, derhalve ook geen wijzigingen in de grondwaterstanden. Door het in stand houden van de randsloot langs Gooland wijzigt in principe ook de grondwaterstand in Gooland niet.

Het aanbrengen van heipalen heeft geen invloed op het waterkerend vermogen van een waterkering. Na het aanbrengen van de aarden wal dient het aansluitende gedeelte naar de bestaande polderkade over het grondgebied van Pijnacker-Nootdorp door Het Hoogheemraadschap van Delfland te worden uitgevoerd. Hieraan wordt gewerkt om zo een sluitend systeem te krijgen.

De aarden wal is niet opgenomen in de vergunning voor de uitvoering van het waterhuishoudkundig systeem in deelplan 19. Totdat de leggerwijziging heeft plaatsgevonden heeft de aarden wal in principe geen status en wordt niet beschermd door de Keur.

Het Hoogheemraadschap van Delfland verwacht geen waterproblematiek: na de bouw van de stuw in de Molensloot is het peil in de Veenwegwatering goed beheersbaar en zijn ongewenste peilstijgingen niet meer voorgekomen. Van oudsher staan er woningen buitendijks, zowel in Gooland als elders langs de Veenwegwatering. Om deze woningen te beschermen tegen te hoge waterstanden in de Veenwegwatering (binnenboezem) is in 1998 de stuw in de Molensloot aangebracht.

Doordat ongewenste peilstijgingen in de Veenwegwatering na de bouw in 1998 van een stuw in de Molensloot voorkomen is, is het uitgesloten dat Gooland als waterberging gaat fungeren.

Het blijft echter wel gewenst om tussen de Veenwegwatering en de Tedingebroekpolder (waarin deelplan 19 is gelegen) een gesloten systeem te hebben, waarop de Keur en de legger van toepassing zijn, om in deze strook ongewenste activiteiten te voorkomen waardoor het waterkerend vermogen van het systeem wordt aangetast.

Overige procedures

In deze procedure staat niet het besluit ex artikel 33 WRO waar reclamante in haar zienswijze over spreekt ter discussie. Daar is een aparte procedure voor gevolgd en in het kader daarvan heeft reclamante haar zienswijzen kenbaar gemaakt. Als zij van mening is dat haar zienswijze in het kader van die procedure niet (op een juiste wijze) is behandeld door Gedeputeerde Staten, dan dient zij daarover in contact te treden met de Provincie Zuid-Holland.

Er zijn inderdaad al woningen in de verkoop binnen deelplan 19. Het is ook niet verboden woningen te verkopen voor de bouwvergunningen zijn verleend. De woningen kunnen echter pas worden gerealiseerd op het moment dat de bouwvergunningen zijn verleend. Voor enkele bouwplannen zijn nog voor in werking treding van de nieuwe Wro bouwaanvragen ingediend. Deze aanvragen vallen daardoor nog onder de regelgeving van de oude WRO en voor deze bouwplannen zal een artikel 19 WRO procedure worden opgestart, zodat vooruitlopend op de in werking treding van onderhavig bestemmingsplan alvast bouwvergunning kan worden verleend.

Sociale woningbouw

De gemeente Den Haag is het niet eens met de stelling van mevrouw van Oortmerssen dat het feit dat binnen deelplan 19 44% sociale woningbouw wordt gerealiseerd er automatisch voor zorgt dat deelplan 19 uit zal groeien tot een probleemwijk. Daarmee impliceert zij dat het feit dat mensen in een sociale (huur)woning wonen met zich meebrengt dat deze mensen overlast veroorzaken.

Er is geen sprake van openbare ruimte tussen de woning van reclamante en de nieuw te realiseren vrijstaande woningen in de Goolandzone. Deze ruimte wordt volledig uitgegeven.

J.G. de Kroes, Gooland 8, 2631 CP Nootdorp

Inleiding / MER

Reclamant is van mening dat een Milieu Effect Rapportage (MER) zou moeten worden opgesteld. De laatste MER, opgesteld op basis van het vigerende bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, dateert van maart 1996, uitgebracht door Tauw Milieu. Deelplan 19 bestond destijds grotendeels uit zwaardere industrie, in de nabijheid van het Prins Clausplein, met een categorie 5 of 6, en in de A12-zone. Dit gebied wordt thans bestemd voor een dicht bevolkte stationsbuurt met 775 woningen. Een MER ontbreekt, hoewel bovendien de bepalingen de laatste jaren zijn gewijzigd.

Wegens de haastige spoed en reeds illegaal aangegane verplichtingen is er helemaal geen tijd meer om de kwaliteit van de veengrond, de geluidsoverlast, de kwaliteit van de lucht, voorschriften voor groen en natuur en de waterhuishouding in het kader van een MER te laten bestuderen. Nog in 2007 is de Wet milieubeheer ingrijpend gewijzigd, zodat ook om deze reden een verwijzing naar het milieuraapport van 1996 niet opportuun is. Ook voor ecologische structuren, zoals tegenwoordig voorgeschreven voor bestemmingsplannen, is in het voorontwerp geen ruimte ingeruimd.

De waterhuishouding

Op grond van de nieuwe Waterwet 2008 heeft ook Den Haag per 1 jan. 2008 een zorgplicht voor het grondwater. De gemeente heeft de plicht om verzameld grondwater van particuliere terreinen in te zamelen en te verwerken middels een gemeentelijk ontwateringsstelsel. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor de grondwaterstanden van openbare terreinen. Van dit alles wordt niets terug gevonden in het voorontwerp. In het aanpalende Gooland zakt thans door het bouwrijp maken van deelplan 19 het grondwaterpeil, met eventuele gevolgen voor heipalen en boomwortels. De sloot achter Gooland stond in open verbinding met watergangen in deelplan 19. De open verbindingen zijn door Den Haag gedempt, zodat de sloot nog slechts een greppel is tussen de nrs. 6 en 11 van Gooland, met een bruine modderige massa, waarop Gooland water loost. Kortom, een gevaar voor de volksgezondheid en in strijd met alle moderne voorschriften. De milieu-inspectie en de inspectie voor de volksgezondheid zullen worden gewaarschuwd. Van een verantwoord waterbeheer is derhalve geen sprake.

Rond Gooland komt een illegale, informele wal op Haags grondgebied, waarop woningen worden gebouwd. Deze wal moet 775 woningen in deelplan 19 beschermen tegen wateroverlast uit de Veenwegwetering. Dat zal niet lukken, want de heipalen perforeren in strijd met de voorschriften de wal, zodat deze geen nut heeft als waterkering voor deelplan 19. De duikers in de wal worden bij wateroverlast gesloten. Daardoor dient het woonpark Gooland perfect als waterberging. Er is wel een gemaal, maar al sinds de jaren negentig zegt het hoogheemraadschap, dat er ook een dijk nodig is. De deskundigen vertrouwen het blijkbaar niet helemaal of helemaal niet. Door de bebouwing van het zeer drassige deelplan 19, waar zelfs geen akkerbouw mogelijk was, zal er immers veel meer water via watergangen moeten worden afgevoerd.

Toch is er met sommige bewoners nog enige clementie. Het hoogheemraadschap belooft in het kader van de vergunning voor de illegale aarden wal van 9 jan. 2008 via een tekening een definitieve heuse waterkering over de parkeerplaats van Gooland. De achterste woningen zullen dan droog blijven! Al sinds de jaren negentig is gepleit voor een 45 m. brede waterzone, een brede vaart met waterbergend vermogen in het aanpalende gebied, wat de meest redelijke oplossing is. Via dwarsverbindingen kan daardoor ook een eventuele overstroming van de Veenwegwetering worden opgevangen, evenals de afwatering van Gooland en de bouwlocatie.

Hoogte woningbouw grenzend aan het Gooland

In het voorontwerpbestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp tweede herziening (deelplan 19) wordt bij 2.2 stedenbouwkundige opzet, gesproken over een zogenaamde overgangszone tussen de bestaande lintbebouwing aan de Veenweg en de rest van deelplan 19. Volgens de nu bekende plannen komen hier een- en tweekappers met een hoogte tussen de 11 en 12 meter, d.w.z. ruim 9 meter hoger dan de bebouwing van Gooland en dit op afstand van max. 15 meter. Op de tekening staat 10 meter, maar het peil in deelplan 19 is 1,5 tot 2 meter hoger. Dit is geen overgangszone maar een Chinese muur welke al het uitzicht, zonlicht, woongenot en privacy belemmert in Gooland en de bebouwing aan de Veenweg. Dezelfde situatie heeft zich voor gedaan in een wijk naast de Veenweg. Reclamant heeft een actuele foto bijgesloten om te laten zien welk effect dit heeft op de omgeving. De tekst in het voorontwerp zegt dat het overgangsgebied langs de Veenweg een nadrukkelijk minder stedelijk en informeler karakter krijgt dan het beoogde, berust als men het plan bestudeert op een klinkklare leugen.

Sociale woningbouw

Voorts gaat men in het voorontwerp uit van 30% sociale woningbouw terwijl men in de nu bekende plannen uit gaat van 44%. Een stijging van maar liefst 50%, zodat de kans op gettovorming zeer reëel aanwezig is en de Veenwegzone moet boeten voor de fouten van de gemeente Den Haag uit het verleden, immers de gemeente Den Haag heeft in de eerste fases de doelstellingen niet gehaald (men heeft duurdere woningen gebouwd omdat dit meer geld opbracht en doordat de projectontwikkelaars de gemeente onder druk hebben gezet). Nu krijgen de Goolandbewoners geen overgangszone maar een oorlogszone naast hun bungalow.

Verkeer en parkeren

Volgens het voorontwerp heeft het deelplan op drie locaties een aansluiting op de Ypenburgse Stationsstraat. Nu al, dus zonder bebouwing van 775 woningen en kantoren is er al sprake van filevorming. Het stationsviaduct met 1 rijbaan moet volgen het voorontwerp de verbinding gaan vormen

met Leidschenveen. Niet alleen de nieuwe bewoners en gebruikers in deelplan 19 gaan gebruik maken van de Stationsstraat maar ook die in de nog te bouwen andere deelplannen. Ik mis in het voorontwerp een duidelijke visie en oplossing voor file en parkeerproblemen. De norm voor parkeren die is gebruikt, is een norm die al lang achterhaald is (zie ook de problemen in de rest van Ypenburg en Leidschenveen).

Luchtkwaliteit

Door de file problemen en het toenemende verkeer in deze wijk zet reclamant ook vraagtekens bij de luchtkwaliteit en of de hiervoor geldende Europese normen wel gehaald worden. In het voorontwerp wordt beweert dat de luchtkwaliteit de ambitie extra wordt gerealiseerd, omdat in het plangebied geen doorgaande wegen zijn, maar wat te denken van de wegen eromheen met de filevorming zoals hierboven beschreven. Ook gaat het voorontwerp er al van uit dat in de toekomst de auto's schoner worden en niet in aantal zullen toenemen en is de vervuiling van de A12 in het onderzoek van TNO om wat voor reden dan ook, beperkt meegenomen. De in het voorontwerp gepresenteerde onderzoeken zijn uitsluitend gebaseerd op het binnengebied en niet op de buitenrand van deelplan 19. De vergelijking die gemaakt wordt dat het voorgestelde plan minder vervuילend zou zijn dan de huidige bestemming, nl bedrijventerrein gaat niet op omdat alleen de vrachtauto's gerekend worden en niet de toename van alle personenauto's in de nieuwe situatie. De rekensom is simpel: 775 woningen x 1,5 auto met daarbij nog gebruikers en bezoekersverkeer voor de kantoren is ongeveer 1400 autobewegingen. Ik ken geen bedrijventerrein in Nederland met de oppervlakte van deelplan 19 waar meer dan 80 bedrijfsautobewegingen plaatsvinden. Wat is vervuilerder? 80 bedrijfsauto's of 1400 personenauto's?

Reactie

MER

Het is niet nodig een nieuwe m.e.r.-procedure te volgen, omdat de drempelwaarden die zijn opgenomen in de bijlagen C en D van het besluit MER niet worden overschreden. Bij de totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan is uiteraard wel getoetst aan de huidige milieunormen op het gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, flora en fauna, etc.

De waterhuishouding

Bij het vaststellen van 'Peilbesluit Ypenburg' zijn de peilen vastgesteld. De ontwikkelingen in deelplan 19 veroorzaken geen wijzingen in de peilen van het oppervlaktewater, derhalve ook geen wijzigingen in de grondwaterstanden. Door het in stand houden van de randsloot langs Gooland wijzigt in principe ook de grondwaterstand in Gooland niet.

Het aanbrengen van heipalen heeft geen invloed op het waterkerend vermogen van een waterkering. Na het aanbrengen van de aarden wal dient het aansluitende gedeelte naar de bestaande polderkade over het grondgebied van Pijnacker-Nootdorp door Delfland te worden uitgevoerd. Hieraan wordt gewerkt om zo een sluitend systeem te krijgen.

De aarden wal is niet opgenomen in de vergunning voor de uitvoering van het waterhuishoudkundig systeem in deelplan 19. Totdat de leggerwijziging heeft plaatsgevonden heeft de aarden wal in principe geen status en wordt niet beschermd door de Keur.

Delfland verwacht geen waterproblematiek: na de bouw van de stuw in de Molensloot is het peil in de Veenwegwatering goed beheersbaar en zijn ongewenste peilstijgingen niet meer voorgekomen. Van oudsher staan er woningen buitendijks, zowel in Gooland als elders langs de Veenwegwatering. Om deze woningen te beschermen tegen te hoge waterstanden in de Veenwegwatering (binnenboezem) is in 1998 de stuw in de Molensloot aangebracht.

Doordat ongewenste peilstijgingen in de Veenwegwatering na de bouw in 1998 van een stuw in de Molensloot voorkomen is, is het uitgesloten dat Gooland als waterberging gaat fungeren.

Het blijft echter wel wenselijk om tussen de Veenwegwatering en de Tedingerbreekpolder (waarin deelplan 19 is gelegen) een gesloten systeem te hebben, waarop de Keur en de legger van toepassing zijn, om in deze strook ongewenste activiteiten te voorkomen waardoor het waterkerend vermogen van het systeem wordt aangetast.

Hoogte woningbouw grenzend aan het Gooland

De maximale bouwhoogte in de Goolandzone is 11 meter, de maximale goothoogte is 6 meter volgens de bestemmingsplankaart. Dat wil niet zeggen dat deze hoogten ook overal zullen worden gebouwd. De woningontwerpen en precieze verkaveling in de Goolandzone zijn nog niet bekend. In de visie van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg van de gemeente zullen de positionering en het ontwerp van de woningen tezamen de sfeer moeten gaan bepalen van een ontspannen overgangszone naar de Veenwegzone. Dat zijn de uitgangspunten voor het ontwerp en verkaveling van de woningen. Het aantal woningen van 15 hoeft het bereiken van de bedoelde sfeer niet in de weg te staan. De kavels van deze woningen zullen gemiddeld zo'n 400 m² groot zijn wat een groot contrast vormt met de dichtheid in de rest van deelplan 19. Dit levert al een groot deel van de ontspanning op.

De peilhoogte van de Goolandzone en de precieze aanleghoogte zijn nog niet definitief. De bedoeling is de woningen zo laag mogelijk ten opzichte van het water aan te leggen om de bedoelde 'relatie met het

water' te bereiken. De precieze afstand tot de bestaande huizen bedraagt volgens de laatste ontwerpverkeersstudie in een enkel geval 18 meter, in de meeste gevallen minimaal 20 meter.

Sociale woningbouw

De gemeente Den Haag is het niet eens met de stelling van reclamant dat het feit dat binnen deelplan 19 44% sociale woningbouw wordt gerealiseerd er automatisch voor zorgt dat deelplan 19 uit zal groeien tot een probleemwijk. Daarmee impliceert hij dat het feit dat mensen in een sociale (huur)woning wonen met zich meebrengt dat deze mensen overlast veroorzaken.

Reclamant is met name bang dat jongeren uit deelplan 19 in de buurt van zijn woning gaan hangen en overlast veroorzaken. Hij geeft aan dat een 'oorlogszone' zal ontstaan tussen de woningen aan het Gooland en de nieuw te realiseren woningen binnen deelplan 19. Er is echter geen sprake van openbare ruimte tussen de woning van reclamant en de nieuw te realiseren vrijstaande woningen in de Goolandzone.

Verkeer en parkeren

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal precies worden aangegeven welke normen zijn gehanteerd en hoe met het parkeren wordt omgegaan binnen deelplan 19.

Onderhavig plan heeft alleen betrekking op de ontwikkelingen binnen deelplan 19 en niet op de andere ontwikkelingen binnen de A12-zone. Derhalve is binnen dit plan ook geen visie gegeven op de ontsluitingstructuur en de toename van de hoeveelheid verkeer als gevolg van die andere deelplannen. De filevorming binnen de A12-zone was van tijdelijke aard. De oorzaak hiervan was tweeledig. Enerzijds is de verkeersregeling ter hoogte van het stadsdeelkantoor oorzaak geweest; anderzijds was het halteren van de bus op de rijbaan oorzaak van de filevorming.

In het regeling voor de aansturing van de verkeerslichten op de kruising tegenover het stadsdeelkantoor zaten enkele verstoringen die geleid hebben tot een verminderde verkeersafwikkeling. Inmiddels is een nieuwe regeling geïnstalleerd, waardoor deze verstoringen zijn verholpen.

Gedurende een lange periode hebben de bussen tussen Ypenburg en Leidschenveen moeten halteren op de rijbaan van de Ypenburgse Stationsweg. Tijdens dit halteren ontstond er achter de bussen een file. Inmiddels kunnen de bussen gebruik maken van de openbaar vervoerbaan in de onderdoorgang bij station Ypenburg. Hiermee is ook het halteren van bussen op de rijbaan en daarmee ook de filevorming achter de bussen verholpen.

In de toekomst zal er als gevolg van de ontwikkelingen in de A12-zone sprake zijn van een toename van het autoverkeer. In de berekening voor het geluid en de luchtkwaliteit is al rekening gehouden met deze toename.

De ontwikkelingen die binnen de A12-zone gaan plaatsvinden, omvatten naast de ontwikkeling van woningen en voorzieningen binnen deelplan 19, tevens de realisatie van woningen, voorzieningen, kantoren en bedrijven in de overige deelplannen. Voor een groot deel - met name tijdens de ochtend- en avondspits - zal er sprake zijn van tegengesteld verkeer: bewoners die de wijk verlaten om naar het werk te gaan en werknemers van de kantoren en bedrijven die naar de wijk toekomen. In deze periodes zal de verkeersdruk in de A12-zone hoog zijn, maar voorsnog niet problematisch. De wegenstructuur heeft voldoende capaciteit om het verkeer van en naar de snelwegen af te wikkelen. Dat de capaciteit van de onderdoorgang tussen Ypenburg en Leidschenveen beperkt is, is bekend. Bij het ontwerp van deze onderdoorgang zijn andere uitgangspunten wat betreft de maximale capaciteit gehanteerd, dan dat de gemeente Den Haag nu anno 2008 zou toepassen. Echter kan met maatregelen, zoals de aanpassing van verkeersregelingen, het verkeer worden omgeleid, waardoor geen congestie zal optreden.

Luchtkwaliteit

Reclamant geeft aan dat in het voorontwerp wordt beweerd dat de ambitie Extra wordt bereikt omdat er geen doorgaande wegen zijn. De letterlijke tekst over de ambitie Extra luidt: "Luchtkwaliteit wordt bepaald door wegverkeer over de A12 en de wijkontsluitingswegen. De emissies van het wegverkeer dalen door schonere voertuigen. Dit leidt er toe dat het ambitieniveau Extra voor fijn stof wordt bereikt." De wijkontsluitingswegen, Ypenburgse Boslaan en Ypenburgse Stationsweg, zijn doorgaande wegen door Ypenburg. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de doorgaande wegen.

Reclamant vindt het feit dat het voorontwerp er vanuit gaat dat de auto's schoner worden en niet in aantal zullen toenemen koffiedik kijken. De verkeersintensiteiten in Ypenburg zullen door de ontwikkeling van de verschillende deelplannen toenemen. Er is dus geen sprake van dat het aantal auto's gelijk zal blijven. Dit blijkt ook uit de bijlagen van het rapport. De concentraties zullen echter tussen 2010 en 2018, ondanks de groei van het wegverkeer, afnemen. Dit heeft onder andere te maken met het schoner worden van de auto's. De wettelijke rekenmodellen voor luchtkwaliteit gaan hier vanuit. Deze aanname is gebaseerd op beleid dat is ingezet op Europees en Rijksniveau.

Volgens reclamant is het onderzoek van TNO maar beperkt meegenomen. Het doel van het onderzoek van TNO was te bepalen hoeveel de A12 bijdraagt aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in Ypenburg. Deze bijdrage is opgeteld bij de concentraties langs de Ypenburgse Stationsweg en de Laan van Leidschenveen. De bijdrage varieert van 0,57 µg/m³ stikstofdioxide voor wegvak 6 tot en met

5,87 µg/m³ voor wegvak 13. De bijdrage van de snelweg op de Ypenburgse Boslaan is te verwaarlozen. De reden dat twee onderzoeken zijn uitgevoerd is dat de snelwegen met standaardrekenmethode 2 dienen te worden doorgerekend en de lokale wegen met standaardrekenmethode 1. Het luchtonderzoek van TNO is volledig meegenomen.

Volgens reclamant zijn de in het voorontwerp gepresenteerde onderzoeken uitsluitend gebaseerd op het binnengebied en niet op de buitenrand van deelplan 19. Het luchtonderzoek beschrijft alleen de luchtkwaliteit op de doorgaande wegen en dus ook aan de rand van deelplan 19 (zie figuur 1). De luchtkwaliteit in het binnengebied komt juist niet aan bod omdat daar de verkeersintensiteit veel lager is en de luchtkwaliteit ook beter dan aan de rand.

Hoofdstuk 3 (vergelijking vigerende bestemmingsplannen met nieuwe bestemmingsplannen) uit het luchtrapport zal komen te vervallen. Dit hoofdstuk leidde tot veel vragen terwijl het vanuit wettelijk oogpunt geen relevante informatie bevat.

Mr. H. Holthuis, Gooland 4, 2631 CP Nootdorp

Uitwerkingsplan Vliet/A12-zone van het Stadsgewest Haaglanden

Naar aanleiding van het d.d. 03-03-2004 van het Stadsgewest Haaglanden ontvangen ontwerp-uitwerkingsplan Vliet/A12-zone heeft reclamant zijn zienswijze inzake Deelplan 19 Ypenburg gegeven. Hij heeft een afschrift van die zienswijze d.d. 15-04-2004 bijgesloten (en hieronder opgenomen).

Reclamant vraagt bijzondere aandacht voor het gestelde in de punten 1 en 3 van deze zienswijze:

1. *De plangrens van het ontwerp-uitwerkingsplan, met name de zuidoostelijke begrenzing van Deelplan 19 (Stationsbuurt) correspondeert niet met het in maart 2002 definitief vastgestelde bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp. Dit bestemmingsplan heeft een onderbegrenzing, welke op een afstand van 30 tot 40 meter is gelegen van Park Gooland, in casu vanaf de gemeentegrens van Pijnacker-Nootdorp. De plangrens van het ontwerp-uitwerkingsplan overlapt ter plaatse een gedeelte van het grondgebied van Park Gooland en is derhalve in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Ik verzoek u dan ook om de benedengrens van het bestemmingsplan te respecteren, waardoor een bebouwingsvrije zone blijft gehandhaafd tussen het voor wonen en werken bestemde Deelplan 19 en Park Gooland. Deze zone is tussen alle betrokken partijen geaccordeerd.*

3. *Tenslotte vraag ik uw bijzondere aandacht voor de waterhuishouding. De huidige problematiek zal bij een intensieve bebouwing van dit gebied alleen maar toenemen. De bebouwingsvrije zone tussen Park Gooland en Deelplan 19 zou door haar lage ligging kunnen voorzien in het vergroten van de buffercapaciteit. Een studie voor het oplossen van de te verwachten waterproblematiek is wenselijk. Ik adviseer u het voortouw te geven aan het Hoogheemraadschap van Delfland.*

In het d.d. 26-05-2004 door het dagelijks bestuur aan het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden aangeboden ontwerp-uitwerkingsplan Vliet/A12-zone zijn naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen een aantal wijzigingen in het voorontwerp-uitwerkingsplan aangebracht en wordt aan het algemeen bestuur voorgesteld het uitwerkingsplan conform het gewijzigde ontwerp vast te stellen.

Reclamant verzoekt de gemeente uitvoering te geven aan het besluit van het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden, gelet op het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 26-05-2004, in casu aan Hoofdstuk 5, paragraaf 5.1. (p. 26) onder punt 2, na de laatste zin toe te voegen: "Voor dit gebied dient nog een uitwerking van het bestemmingsplan plaats te vinden. Daarnaast dient de gemeente voor een deel van dit gebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen (zone 30 meter breed naast de woonwijk Gooland). Zowel de genoemde uitwerking, als het nieuwe bestemmingsplan zullen beoordeeld worden aan de hand van de hierboven omschreven gebiedskenmerken."

De Provincie Zuid-Holland heeft vrijstelling verleend van de herzieningstermijn van alle 63 bestemmingsplannen, zoals opgenomen in het verzoek van de gemeenteraad van Den Haag aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland d.d. 08-11-2007, waaronder het in maart 2002 definitief vastgestelde bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp. Conclusie: Het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp (maart 2002) blijft van kracht, althans er is vrijstelling verleend van de herzieningstermijn op grond van artikel 22 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Waterhuishouding

Tijdens de hoorzitting d.d. 22-05-2008 van de Bezwaarschriftencommissie van het Hoogheemraadschap van Delfland heeft reclamant zijn bezwaar tegen de aan de Gemeente Den Haag verleende vergunning voor het ontwikkelen van Deelplan 19, welke vergunning is gedateerd op 09-01-2008, nader toegelicht. Een afschrift van die toelichting is bijgesloten:

1. *De plangrens van Deelplan 19 overlapt ter plaatse van bungalowpark Gooland de gemeentegrens van Pijnacker-Nootdorp en strekt zich uit over het particuliere grondgebied van aangrenzende eigenaren.*

2. Ik verzoek u de plangrens van Deelplan 19 te laten samenvallen met de gemeentegrens van Den Haag in casu met de kadastrale grens van perceel nr. 4190, grenzend aan bungalowpark Gooland.
3. Ik moge u attenderen op de tweede herziening van het momenteel ter visie liggende voorontwerp van het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, in casu deelplan 19. Dit plan strekt zich uit tot de gemeentegrens van Pijnacker-Nootdorp.
4. Ik heb d.d. 31-01-2008 telefonisch contact opgenomen met de projectleider van Royal Haskoning en hem de volgende vragen gesteld:
 - a. Heeft de in tekeningnr. 3323-502 getekende aarden wal een esthetische functie?
Antwoord: Neen.
 - b. Waarom zijn er afsluiters getekend in de stalen duikers van de aarden wal? Antwoord: Deze afsluiters staan 'altijd' open; alleen in extreme situaties, zoals bijvoorbeeld bij wateroverlast via de Veenwegwatering, kunnen/zullen de afsluiters gesloten worden.
5. Conclusie
De aarden wal heeft een 'waterkerende' functie; in extreme gevallen wordt het bungalowpark waterkering en houden ze in deelplan 19 droge voeten.
6. Wat is de juridische status van de groene lijn, zoals aangegeven op de bij de vergunning gevoegde tekening nr. 3323-502, revisie d.d. 01-04-2008?
7. Gezien het in de punten 4 en 5 gestelde verzoek ik u de aanleg van de aarden wal niet uit te voeren en de door u afgewezen aanleg van een waterberging achter Gooland, op het grondgebied van de gemeente Den Haag, te heroverwegen.

Ik verzoek u de aanleg van de aarden wal niet uit te voeren en waterberging achter Gooland, in de 30 meter zone (Haags grondgebied), te creëren, zodat bij wateroverlast via de Veenwegwatering ook de bewoners van bungalowpark Gooland droge voeten houden."

Reactie

Uitwerkingsplan Vliet/A12-zone van het Stadsgewest Haaglanden

De plangrens van het voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp tweede herziening is gelegen op de gemeentegrens tussen de gemeenten Den Haag en Pijnacker-Nootdorp. De gemeente Den Haag kan immers alleen bestemmingsplannen in procedure brengen die zijn gelegen op het eigen grondgebied.

Reclamant spreekt verder over een bebouwingsvrije zone van 30 tot 40 meter vanaf Park Gooland, die in acht genomen moet worden in onderhavige herziening. De Raad van State heeft in 2002 het besluit van GS d.d. 15 oktober 1998 om het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp goed te keuren, gedeeltelijk vernietigd. Dit besluit heeft betrekking op de bestemming uit te werken bedrijven voor zover gelegen op een afstand van maximaal 30 meter vanaf de rand van de bebouwing van Park Gooland. Reden daarvoor is dat op dat moment nog geen duidelijkheid bestond over het soort bedrijven dat binnen die bestemming gerealiseerd zou worden en voor bedrijven in categorie 2 geldt volgens de VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering een maximale hinderzone van 30 meter. Er is echter niet bepaald dat in die zone helemaal niet gebouwd mocht worden. Momenteel is de realisatie van vrijstaande en/of twee-onder-een-kapwoningen voorzien.

Reclamant geeft aan dat Gedeputeerde Staten van de provincie vrijstelling heeft verleend van de herzieningstermijn van alle 63 bestemmingsplannen, zoals opgenomen in het verzoek van de gemeenteraad van Den Haag aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland d.d. 08-11-2007, waaronder het in maart 2002 definitief vastgestelde bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp. Dat klopt, met onderhavig bestemmingsplan wordt echter een gedeelte van dat bestemmingsplan herzien.

Waterhuishouding

Delfland verwacht geen waterproblematiek: na de bouw van de stuw in de Molensloot is het peil in de Veenwegwatering goed beheersbaar en zijn ongewenste peilstijgingen niet meer voorgekomen. Van oudsher staan er woningen buitendijks, zowel in Gooland als elders langs de Veenwegwatering. Om deze woningen te beschermen tegen te hoge waterstanden in de Veenwegwatering (binnenboezem) is in 1998 de stuw in de Molensloot aangebracht.

G.W. Mallée, Gooland 11, 2631 CP Nootdorp

De heer Mallée is sinds 1992 bewoner van het Gooland nr. 11. De heer Mallée heeft de volgende opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan:

Wereldstad aan zee

Pag. 8 punt 3.1.4 Ambitie Wereldstad aan Zee

Citaat: "De Wêreldstad aan Zee". Denkt het college nu echt dat Den Haag zich ooit zal kunnen meten met echte internationale steden zoals New York, Londen, of Parijs? Wat is dit voor hoogmoed, voor

waanzin? Dit is absoluut geen realiteit.

Pag.13 punt 4.1.2 Contourennota

Citaat: De contourennota noemt de ambitie om Den Haag te ontwikkelen tot een duurzame wereldstad aan zee.

Sociale woningbouw

Pag. 9 punt 3.2.1 Leefklimaat

Citaat: Een goed schoon, heel en veilig leef en woonklimaat. Dit heeft men getracht te realiseren in de al bestaande nieuwbouwwijk Ypenburg. Hier vaardigt men nu regelmatig een samenscholingsverbod voor de jeugd uit.

Pag. 9 punt 3.2.1 Sociale huurwoningen

Citaat: De Norm van 30% sociale huurwoningen geldt voor wijken met dit woonmilieu. Helaas is die 30% in de al gebouwde Vinex locaties nooit gehaald, omdat de gemeente Den Haag, de andere betrokken gemeenten en de projectontwikkelaars, altijd eerst beginnen met dure koopwoningen te bouwen i.v.m. de inkomsten die zij hieruit genereren. Het gevolg is nu dat in deelplan 19 de niet gehaalde 30% in bovengenoemde wijken alsnog gerealiseerd moet worden. Dit zal 44% zijn, met alle gevolgen van dien. Rond het station Ypenburg zal een nieuw Hollands Spoor ontstaan met rondhangende jeugd, drugshandel etc.

Flora en fauna

Pag.15 Kolom Toelichting: maatregelen en resultaten

Citaat: Ook zullen voor de bouw de sloten op ecologische verantwoorde wijze worden leeggevoerd om vissterfte te voorkomen. Dit is niet gebeurd. De firma van der Krogt uit Leidschendam, die in opdracht van de BAM deelplan 19 bouwrijp heeft gemaakt, heeft niets anders gedaan dan de oude sloten dicht geschoven met aarde en nieuwe sloten gegraven. Zonder zich ook maar om welke vis dan ook te bekommeren. Dit is door mij ook gemeld aan het Hoogheemraadschap van Delfland tijdens de hoorzitting i.v.m. het verstrekken van een vergunning aan de gemeente Den Haag voor de waterhuishouding voor deelplan 19.

Pag. 22. 4.8.3 Fauna

Citaat: Voor de aanwezige broedvogels en de Kleine Modderkruiper wordt een nadere eis opgelegd. Voor de Laatzvlieger is ook een ontheffing vereist. Reclamant wil graag weten wat die nadere eis is.

Citaat: Er zijn nog meer beschermde soorten aangetroffen, waarvoor mitigerende maatregelen genomen moeten worden om deze te beschermen. Hoe gaat dit gebeuren?

Waterhuishouding

Pag. 17 punt 4.2.2. Aarden wal / waterkering

Citaat: Bij de ontwikkeling van deelplan 19 is overeengekomen dat er een "aarden wal" binnen het plangebied kan worden aangelegd. Deze wal kan worden aangesloten op een bestaande kering middels een nog te realiseren kering op grond van de gemeente Nootdorp.

Destijds heeft het bestuur van de Tedingbroekpolder toegestaan, dat bij de bouw van het Gooland, de Veenwegwateringkade gedeeltelijk werd afgegraven. Daardoor kruist het oude tracé van de kade, het bungalowpark via woningen etc. De gesloopte waterkering is nooit meer teruggebracht. Toen er sprake was van de Vinexlocatie op Ypenburg, achter het Gooland, moest de Veenwegwaterkering weer teruggebracht worden in zijn status van waterkering. Het Hoogheemraadschap heeft toen aan de bewoners van het Gooland drie mogelijke oplossingen op tekeningen aangeboden. Uiteindelijk is door de meerderheid van de bewoners gekozen voor de optie van een waterkering om het Gooland heen. Daarna hebben we niets meer gehoord, totdat het Hoogheemraadschap besloot om van de Veenwegwaterkering een waterscheiding te maken, middels het schrijven met kenmerk 98.02663. Gaarne citeer ik uit het schrijven van het Hoogheemraadschap. Natuurlijk vinden de projectontwikkelaars het heerlijk dat er geen waterkering meer is, want dan kunnen ze de 30 meter Gooland zone gebruiken voor huizenbouw, wat ze inmiddels ook van plan zijn en waarvoor de tekeningen al gemaakt zijn, terwijl deze 30 meter gereserveerd was voor een waterkering. Op een waterkering mag niet gebouwd worden en een aarden wal wel. De 30 meter zone om het Gooland zal bebouwd worden met twee onder één kapwoningen en vrijstaande woningen. Het meest belangrijke vindt reclamant nog wel het volgende:

A. In augustus 1998 is de omzetting van de Veenwegwaterkering naar een waterscheiding in het college van Delfland aangenomen.

B. Daarna had deze beslissing in de Verenigde Vergadering vastgelegd moeten worden en dat is nooit gebeurd.

C. De waterkering is dus nooit volgens de Legger in een waterscheiding veranderd. En mist dus de rechtsgeldigheid.

Omdat het Hoogheemraadschap zich niet aan bovenstaande punten A, B en C gehouden heeft, is deze hele zaak onwettig.

Waarom willen de bewoners een waterkering? Wel om de volgende zaken:

- A) Het Gooland is op 17 meter lange palen gebouwd met een betonnen kap. De waterstand is voor de houten palen van onze huizen van zeer groot economisch belang.
- B) De grondwaterstand in het Gooland moet controleerbaar blijven i.v.m. het risico op paalrot.
- C) Bewoners willen een waterkering terug voor waterberging in de dertig meter zone en géén aarden wal zonder een status en die geen veiligheid garandeert.
- D) Tevens wil reclamant weten wat de status van de rest van de Veenweg is, niet alleen in Nootdorp maar ook de Veenweg in Leidschendam.
- E) Het is toch te gek voor woorden dat je een stukje uit een waterkering haalt en daar een stukje waterscheiding van maakt. Dat is net zoets als uit de duinenrand ter bescherming tegen de zee, ergens een stuk duinen afgraven en dan zeggen dat het geen gevaar zal opleveren.
- F) Zeker in deze tijden van veranderingen van het klimaat en steeds meer regenval (kijk naar het Westland in het verleden) willen bewoners optimaal beschermd worden en kan het schap zich er niet van afmaken door te argumenteren dat een paar bewoners hun tuinen zelf opgehoogd hebben en er dus geen gevaar bestaat.
- G) Bescherming was en is toch de taak van het Hoogheemraadschap?

Reclamant stelt het Hoogheemraadschap en de gemeente Den Haag dan ook verantwoordelijk voor alle schade die eventueel uit haar en uw beslissingen en handelingen zal voortvloeien.

TNO

Pag. 17 TNO complex

Citaat: In de directe nabijheid van het plangebied is een laboratorium van TNO gevestigd. Hoe staat het met het transport van gevaarlijke munitie en chemische stoffen van en naar TNO? Krijgt TNO een eigen aansluiting op de snelweg A4? Wat gaat er in de toekomst gebeuren met TNO? Wat wordt er eventueel in de toekomst gebouwd op het TNO terrein? De plofzone ligt tussen de 300 en 430 meter. Daarbinnen is al gebouwd. Is het verstandig om door te gaan met bouwen rond dit TNO, zolang TNO nog niet weg is?

Geluid

Pag. 19.4.4. Geluid

Citaat: Ten behoeve van onderhavig plangebied wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het rapport is nog in concept. Kan er zomaar doorgegaan worden zonder dat dit rapport klaar is?

Planvoorschriften

Artikel 9: Woondoeleinden 2:

Er zullen in de Gooland 30 meter zone 15 twee onder één kap en enkele vrijstaande woningen gesitueerd worden. Deze woningen zullen uit drie etages bestaan met een nokhoogte van 11 meter, bestaande uit een begane grond, een eerste etage en een puntdak. Daarnaast zal de grond met één meter opgehoogd worden zodat reclamant uitkijkt op huizen met een totale hoogte van 12 meter, binnen een afstand van 12 meter van zijn perceel. Terwijl de woningen aan het Gooland maar 3 meter hoog zijn met plat dak. Het gevolg is dat reclamant minimaal tegen 6 huizen aan zal kijken met een hoogte van 12 meter en diezelfde 6 huizen met hun bewoners binnen een afstand van 12 meter, zowel op zijn terras als aan de zij- en achterkant naar binnen kunnen kijken. Nog maar een paar jaar geleden had reclamant nog vrij uitzicht over weilanden en het vliegveld Ypenburg. Reclamant is niet tegen Vinex locaties, maar vindt de overgang van alles naar niets erg groot. Als oplossing hebben bewoners verzocht aan de projectontwikkelaar, de firma Dura Vermeer, de huizen te laten bestaan uit een begane grond en een eerste etage met een plat dak. Op de gehouden informatie avond op 21 mei jl. is zowel door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling en bovengenoemde firma verteld, dat bovengenoemde optie niet aan de orde is. Er blijkt dus geen enkele inspraak van de 18 betrokken gezinnen te zijn in deze. Er wordt niet naar de mening van omwonenden geluisterd.

Reactie

Wereldstad aan zee

Wereldstad aan zee is de naam van de structuurvisie. In de toelichting van onderhavig bestemmingsplan wordt verwezen naar het vigerende beleid en dus ook naar de structuurvisie van de gemeente Den Haag.

Sociale woningbouw

De gemeente Den Haag is het niet eens met de stelling van reclamant dat het feit dat binnen deelplan 19 44% sociale woningbouw wordt gerealiseerd er automatisch voor zorgt dat deelplan 19 uit zal groeien tot een probleemwijk. Daarmee impliceert hij dat het feit dat mensen in een sociale (huur)woning wonen met zich meebrengt dat deze mensen overlast veroorzaken. Reclamant geeft aan dat rond het station Ypenburg een nieuw Hollands Spoor ontstaat met rondhangende jeugd, drugshandel etc. Gemeente en

politie in zowel Pijnacker-Nootdorp als Den Haag-Ypenburg voeren echter actief beleid om overlast door (hang)jongeren te voorkomen. Station Ypenburg is in de nabijheid van het politiebureau Ypenburg gelegen en zal dus nauwlettend in de gaten gehouden worden door de politie Ypenburg.

Flora en fauna

Binnen deelplan 19 wordt er gewerkt volgens het 'Werkprotocol Flora en Fauna ten behoeve van preventieve & mitigerende maatregelen bouwterrein Deelplan 19 te Ypenburg - Den Haag', d.d. januari 2008. Dit protocol omvat uitgangspunten, preventieve maatregelen en werkwijzen welke er op zijn gericht om natuurschade door de werkzaamheden (zoveel als mogelijk) te voorkomen en om daarmee te kunnen garanderen dat de werkzaamheden worden verricht conform de Flora- en faunawet.

In dit protocol zijn onder andere ook werkwijzen opgenomen voor het preventief leegvissen van de watergangen (onder andere in relatie tot de Kleine Modderkruiper) en broedvogelpreventie.

De watergangen binnen deelplan 19 zijn conform het werkprotocol op ecologisch verantwoorde wijze leeggevisd door een specialistisch bedrijf.

Waterhuishouding

Delfland verwacht geen waterproblematiek: na de bouw van de stuw in de Molensloot is het peil in de Veenwegwatering goed beheersbaar en zijn ongewenste peilstijgingen niet meer voorgekomen. Van oudsher staan er woningen buitendijks, zowel in Gooland als elders langs de Veenwegwatering. Om deze woningen te beschermen tegen te hoge waterstanden in de Veenwegwatering (binnenboezem) is in 1998 de stuw in de Molensloot aangebracht. Doordat ongewenste peilstijgingen in de Veenwegwatering na de bouw in 1998 van een stuw in de Molensloot voorkomen is, is het uitgesloten dat Gooland als waterberging gaat fungeren. Het blijft echter wel wenselijk om tussen de Veenwegwatering en de Tedingerbroekpolder (waarin deelplan 19 is gelegen) een gesloten systeem te hebben, waarop de Keur en de legger van toepassing zijn, om in deze strook ongewenste activiteiten te voorkomen waardoor het waterkerend vermogen van de kering wordt aangetast.

Na de leggerwijziging wordt de aarden wal een waterstaatswerk en wordt vanaf dat moment beschermd door Keur Delfland 2008 en de legger.

Het Hoogheemraadschap had de bewoners van het Gooland 3 mogelijke opties aangeboden. Twee van de drie opties bleken moeilijk uitvoerbaar en hadden niet de instemming van de bewoners: de derde optie, een waterstaatswerk achter Gooland langs, bleek de technisch meest uitvoerbare oplossing en had een groot draagvlak bij de bewoners van Gooland.

TNO

Het TNO-complex ligt op geruime afstand van deelplan 19. Deelplan 19 ligt zodoende buiten de vastgestelde veiligheidsafstanden. Het klopt dat er in de wijk Boswijk woningen gerealiseerd zijn binnen de veiligheidscontouren. De vergunningen daarvoor waren echter al verleend voordat (naar aanleiding van de vuurwerkramp in Enschede) de veiligheidsnormen werden aangescherpt. In de toekomst zal echter het TNO-complex verhuizen. Verwachting is dat de Gemeente Den Haag tussen 2013-2015 de beschikking krijgt over de gronden. Het is nog niet duidelijk wat er daarna precies gebouwd gaat worden op het terrein. Aangezien de huidige bestemming Defensiedoeleinden, munitiedepot is, zal daar zal tegen die tijd een bestemmingsplanherziening voor opgesteld moeten worden.

Geluid

Bij het ontwerp-bestemmingsplan wordt een geluidsonderzoek gevoegd en gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan zal een ontwerp-beschikking hogere grenswaarden ter inzage worden gelegd, aangezien duidelijk is geworden dat niet overal binnen het plangebied kan worden voldaan aan de wettelijke vastgelegde grenswaarden op het gebied van geluid.

Planvoorschriften

De maximale bouwhoogte in de Goolandzone is 11 meter, de maximale goothoogte is 6 meter volgens de bestemmingsplankaart. Dat wil niet zeggen dat deze hoogtes ook overal zullen worden gebouwd. De woningontwerpen en precieze verkaveling in de Goolandzone zijn nog niet bekend. In de visie van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg van de gemeente zullen de positionering en het ontwerp van de woningen tezamen de sfeer moeten gaan bepalen van een ontspannen overgangszone naar de Veenwegzone. Dat zijn de uitgangspunten voor het ontwerp en verkaveling van de woningen. Het aantal woningen van 15 hoeft het bereiken van de bedoelde sfeer niet in de weg te staan. De kavels van deze woningen zullen gemiddeld zo'n 400 m² groot zijn wat een groot contrast vormt met de dichtheid in de rest van deelplan 19. Dit levert al een groot deel van de ontspanning op.

De peilhoogte van de Goolandzone en de precieze aanleghoogte zijn nog niet definitief. De bedoeling is de woningen zo dicht mogelijk naar het water aan te leggen om de bedoelde 'relatie met het water' te bereiken. De precieze afstand tot de bestaande huizen bedraagt volgens de laatste ontwerpverkevelingsstudie in een enkel geval 18 meter, in de meeste gevallen minimaal 20 meter. De afstand van de bebouwing tot aan de gemeentegrens is minimaal 13 meter.

8. Wijzigingen ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan

Toelichting:

- In hoofdstuk 4 "Milieu" zijn in de duurzaamheidstabel in paragraaf 4.1 bij het onderwerp 'klimaat' de volgende zinnen toegevoegd: "Den Haag heeft de ambitie om in 2050 een CO2 neutrale stad te zijn. De GPR-norm voor gebouwen bedraagt minimaal 7. De ambitie is echter een GPR-norm van 8 (en voor klimaat zelfs 10)".
- In hoofdstuk 4 zijn in paragraaf 4.8 'Duurzaam Bouwen' de volgende zinnen toegevoegd: 'In de wijk zal voor een deel van de gebouwen warmtekoudeopslag (WKO) worden gebruikt. De GPR-norm voor gebouwen bedraagt minimaal 7 waarbij de ambitie 8 is (voor klimaat zelfs 10).'
- In hoofdstuk 5 "Juridisch plan" hebben een aantal tekstuele aanpassingen plaats gevonden naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe Wro per 1 juli 2008. Zo is het woord 'voorschriften' vervangen door 'regels' en 'vrijstelling' door 'onthefing'. Daarnaast zijn de namen van de bestemmingen iets gewijzigd om te voldoen aan de nieuwe standaard benamingen (SVBP 2008), dat wil zeggen dat bijvoorbeeld 'woondoeleinden' is gewijzigd in 'wonen', 'maatschappelijke doeleinden' in 'maatschappelijk', etc.

Regels:

- In de regels hebben een aantal tekstuele aanpassingen plaats gevonden naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe Wro per 1 juli 2008. Zo is het woord 'voorschriften' vervangen door 'regels' en 'vrijstelling' door 'onthefing'. Daarnaast zijn de namen van de bestemmingen iets gewijzigd om te voldoen aan de nieuwe standaard benamingen (SVBP 2008), dat wil zeggen dat bv 'woondoeleinden' is gewijzigd in 'wonen', 'maatschappelijke doeleinden' in 'maatschappelijk', etc.
- Artikel 2 "Algemene bepalingen omtrent bouwen" is "Wijze van meten" geworden. De bepalingen onder lid I zijn eruit gehaald.
- De bestemming "Verkeer Verblijfsgebied" is toegevoegd (artikel 9).
- In de algemene regels zijn de teksten met betrekking tot de 'anti-dubbeltelregel' (art. 14) en het 'overgangsrecht' (art. 19) vervangen door de standaardteksten uit het nieuwe Bro, dat per 1 juli 2008 in werking is getreden.
- Het artikel 'Algemene bouwregels' (art. 15) is toegevoegd aan de regels.
- De "Algemene procedureregels" zijn gewijzigd. In het voorontwerp-bestemmingsplan werd voor vrijstellingen verwezen naar Afdeling 3.4 van de Awb. De algemene procedureregels luiden nu als volgt:
 - I Algemene procedureregels inzake ontheffingen:
 1. Het ontwerp voor een ontheffing als bedoeld in de regels van dit plan ligt gedurende twee weken voor een ieder ter inzage.
 2. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging tevoren bekend in een nieuwsblad dat in de gemeente wordt uitgegeven en voorts op de gebruikelijke wijze.
 3. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid van belanghebbenden om gedurende de in lid 1 genoemde termijn mondeling of schriftelijk bij burgemeester en wethouders zienswijzen kenbaar te maken tegen het ontwerp.
 4. Indien zienswijzen kenbaar zijn gemaakt, wordt de beslissing van burgemeester en wethouders met redenen omkleed en aan reclamanten schriftelijk medegedeeld.
 - II Algemene procedureregels inzake wijzigingen:
 1. Het ontwerp van het plan tot wijziging ligt gedurende zes weken voor een ieder ter inzage.
 2. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging tevoren bekend in een nieuwsblad dat in de gemeente wordt uitgegeven en voorts op de gebruikelijke wijze.
 3. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de in artikel 25.2.1 genoemde termijn mondeling of schriftelijk bij burgemeester en wethouders zienswijzen kenbaar te maken tegen het ontwerp.
 4. Indien zienswijzen kenbaar zijn gemaakt, wordt de beslissing van burgemeester en wethouders met redenen omkleed en aan reclamanten schriftelijk medegedeeld.
 5. Burgemeester en wethouders beslissen binnen acht weken na afloop van de termijn van de terinzagelegging omtrent de vaststelling van het plan tot wijziging.
- De "Strafbepaling" (art. 17 in het voorontwerp-bestemmingsplan) is uit het plan gehaald. Aangezien dit wettelijk is geregeld, hoeft deze bepaling niet langer in elk afzonderlijk bestemmingsplan te worden opgenomen.

Plankaart:

- Binnen de bestemming 'Wonen-1 (W1)' zijn de bebouwingspercentages vervangen door bouwvlakken. Dit biedt meer duidelijkheid en maakt het toetsen aan het bestemmingsplan eenvoudiger.
- Binnen de bestemmingsvlakken van de bestemmingen 'Gemengd-1 (GD1)' en 'Maatschappelijk (M)' zijn doorgaande wegen aangegeven door middel van de bestemming 'Verkeer-verblijfsstraat (Vv)'.
- Een strook tussen de bestemmingen 'Gemengd-1 (GD1)' en 'Water (WA)' heeft de bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied (Vg)' gekregen.
- Binnen de bestemming 'Water (WA)' is op een aantal plaatsen de locatie van een brug aangeduid.

Bijlagen, behorende bij de toelichting van het

Bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, eerste herziening van de tweede herziening (Deelplan 19)

- Verslag inspraak-/informatieavond 22 mei 2008;
- Brief Provincie Zuid-Holland, d.d. 14 juli 2008, kenmerk PZH-2008-590849, Art. 3.1.1. Bro;
- overlegreactie voorontwerp-bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, 2^e herziening (Deelplan 19);
- Besluit vaststelling hogere grenswaarden, d.d. 14 januari 2009 (WGH2008-20).

Bijlagen (separaat), behorend bij de toelichting van het Bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, eerste herziening van de tweede herziening, (Deelplan 19):*)

1. Rapport onderzoek en beoordeling luchtkwaliteit, d.d. 11 november 2008, nr. 11-11-2008.1.MC;
2. Schermmaatregelen voor faalscenario Deelplan 19, kenmerk V.2008.0551.00.N001, d.d. 12 november 2008;
3. Akoestisch onderzoek Deelplan 19 Ypenburg, kenmerk V.2008.0551.02.R001, d.d. 12-11-2008.

*)

Vervat in één boekwerk (niet bijgevoegd).



**Antwoorden op de gestelde vragen tijdens de informatiebijeenkomst Voorontwerp-
bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, tweede herziening (Deelplan 19), d.d. 22 mei 2008**

Aanwezig:

- namens de gemeente: DSO/BTD/Juridische Zaken: mw. M. Houtman,
DSO/BEL/Ruimtelijke Ordening en Monumentenzorg: dhr. M. van der Velde,
DSO/HOB/ProjectmanagementDenHaag: mw. W. Eygendaal,
mw. N.M.A. van der Star, mw. F. ter Borg-Brinkman, dhr. D.J. van Schoten,
dhr. C.L. Hofman,
DSO/Communicatie: mw. S. van den Bergen, mw. C.M. van der Heijden,
BSD/DECO: dhr. A. Langhorst,
BSD/DECO/Wegbeheer: dhr. R. Vermeulen.
- verder aanwezig: zie presentielijst.

1. Mag er op de aardenwal diepgewortelde beplanting geplant worden?

In Delflands Algemene Keur zijn een aantal ver- en gebodsbepalingen opgenomen, waaraan moet worden voldaan bij het inrichten van een aardenwal.

- Aan de afmetingen van de aardenwal mag niets worden gewijzigd, met andere woorden de aardenwal mag niet worden afgraven of geëgaliseerd.
- Het is met uitzondering van normale tuinbouwwerkzaamheden verboden in de aardenwal te graven. Dus de aanleg van een vijver ter plaatse van de aardenwal is verboden.
- Het is niet toegestaan om vlonders, bouwwerken, schuren enz. in of op de aardenwal aan te brengen.
- Er mogen geen bomen worden aangebracht op de aardenwal.

Daarnaast zijn er betreffende de Gooilandzone tussen het Hoogheemraadschap Delfland en de gemeente Den Haag specifieke afspraken gemaakt omtrent de aardenwal. De steunberm van de aardenwal wordt in plaats van drie meter één meter, waardoor de doorsnede van het profiel twee meter smaller wordt. De kernzone wordt hiermee 13 meter in plaats van 15 meter, wat in afwijking is van het veendijken beleid.

Voor het aanleggen van een siertuin in de keurzone van de aardenwal dient door de perceeleigenaar een vergunning te worden aangevraagd. Iedere aanvraag wordt apart in behandeling genomen en getoetst aan de eisen van de keur.

2. Hoe wordt het parkeren binnen deelplan 19 opgelost?

Parkeren in deelplan 19

In vergelijking met andere delen van Ypenburg worden er in deelplan 19 per woning meer parkeerplaatsen aangelegd. De parkeernorm voor de woningen in het binnengebied (Vlek V) varieert van 1,4 parkeerplaats per woning tot 2,5 parkeerplaats per woning en ligt daarmee ruim hoger dan de gehanteerde parkeernorm in andere delen van Ypenburg. In de oudste delen van Ypenburg is een parkeernorm gehanteerd van 1,15 parkeerplaats per woning tot 1,3 parkeerplaats per woning. In nieuwere delen van Ypenburg is een parkeernorm gehanteerd van 1,2 parkeerplaats per woning tot 1,8 parkeerplaats per woning. Als gevolg van het toenemende autobezit en de daaruit voortvloeiende parkeeroverlast in de bestaande buurten van Ypenburg hebben tot deze hogere parkeernormen in dit deelplan geleid.

In Vlek V is het parkeren voor een groot deel op eigen terrein opgelost door middel van parkeerstraten binnen of parkeergarages onder de bouwblokken. Deze parkeerstraten en de garages zijn afgesloten en kunnen alleen door bewoners van het betreffende bouwblok worden gebruikt. Op de openbare straat zijn parkeerplaatsen voorzien voor de bezoekers van de woningen.

In de hoogbouwschil rond vlek V zijn voornamelijk voorzieningen (commerciële ruimtes, stadsdeelkantoor annex politiebureau, school voor speciaal basisonderwijs, voorzieningencluster voor politie) en appartementen opgenomen. Een deel van de appartementen zal bedoeld zijn voor bepaalde doelgroepen met een lager autobezit (groepswonen en zorgwonen). Voor deze woningen geldt een afwijkende, lagere parkeernorm ten opzichte van

de voornoemde parkeernormen voor Vlek V. Voor de overige appartementen worden de gemeentelijke parkeernormen gehanteerd, die voor appartementen gelden.

Voor de voorzieningen wordt uitgegaan van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Den Haag. Uitzondering hierop is het voorzieningencluster voor de politie in Vlek III en Vlek IV. Voor deze functie heeft de gemeente geen parkeernorm en zal maatwerk worden toegepast.

Het parkeren in de schil wordt voor een groot deel in pandig opgelost in verschillende parkeergarages. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de vaste gebruikers, zoals bewoners of het personeel uit het betreffende bouwblok. Voor bezoekers zal langs de buitenzijde van de schil in openbare parkeerplaatsen worden voorzien.

Ontwikkelingen in de omgeving van deelplan 19

Momenteel is er rondom station Ypenburg veel parkeeroverlast van gebruikers van het station. Het tijdelijke parkeerterrein bij het station staat helemaal vol en ook voor het stadsdeelcomplex staat het vol met auto's van treinreizigers. Het afgelopen jaar is gewerkt aan een plan voor het ontwikkelen van de stationsdriehoek (deelplan 26 Oost). Op deze plek zal een kantoorontwikkeling worden gerealiseerd. Binnen het plan voor de kantoorontwikkeling wordt gezocht naar een oplossing van de huidige parkeeroverlast van treinreizigers door middel van het realiseren van een Parkeer & Reis-voorziening, een parkeervoorziening voor automobilisten die gebruik willen maken van de trein. De parkeeroverlast van treinreizigers in deelplan 19 zou na realisatie van een dergelijke voorziening tot het verleden moeten behoren.

3. Wat kunnen de bewoners doen bij schade aan de woning als gevolg van activiteiten door heien?

Dura Vermeer Bouw Leidschendam BV zal de gebruikelijke voorbereidende en uitvoerende werkzaamheden, welke behoren bij een project in de bebouwde omgeving uitvoeren. Dit betekent globaal dat in overleg met het expertisebureau wordt bepaald welke woningen worden opgenomen. Aan de hand van de bodemgesteldheid zal de uitvoeringsmethode van het heiwerk worden uitgewerkt. De eventuele opname zal mogelijk gefaseerd plaatsvinden, afhankelijk van de routing van het heiwerk.

4. Op hoeveel woningen is de vrijstellingsprocedure (art. 19) van kracht?

1. Hoeveel woningen liggen er binnen de verschillende procedures:
 - huidige bestemmingsplan met bestemming wonen (WG gebied):
circa 84 eengezinswoningen (EGW), waarvan 21 in gasleidingblok in 63 in het overige deel;
circa 35 appartementen.
 - Voorlopig ontwerp herziening bestemmingsplan (HBP)
In vlek 5A: circa 169 woningen (waaronder 3 appartementen) en daarnaast 38 appartementen (2 torens).
In Goolandzone: afhankelijk van definitieve verkaveling Goolandzone, prognose is 14.
 - Uitwerkingsplan (UP)
Nog afhankelijk van definitieve verkaveling Goolandzone, prognose is 20.

2. Welke artikel 19/bouwvergunningen zijn er inmiddels aangevraagd.

- Bouwaanvraag fase 1A: 21 woningen in WG gebied (gasleiding)
- Bouwaanvraag fase 1B-1: 63 woningen in WG gebied
- Bouwaanvraag fase 1B-2: 39 woningen (waarvan 3 appartementen) in HBP gebied (artikel 19-2)
- Bouwaanvraag fase 2: 130 woningen in HBP gebied (artikel 19-2)
- Bouwaanvraag circa 35 appartementen in WG gebied: verwachting indiening eind juni 2008.
- Bouwaanvraag circa 38 appartementen in HBP: verwachting indiening eind juni 2008.
- Bouwaanvraag circa 34 woningen Goolandzone (deels in HBP, deels in UP gebied):
verwachting indiening eind juni 2008.

5. Is het nodig om een MER rapport op te stellen?

Is het mogelijk alle afzonderlijke onderzoeken in 1 rapportage samen te vatten?

In 1996 is voor Ypenburg een MER rapportage vastgesteld. Een MER rapportage kijkt naar de milieuconsequenties op hoofdlijnen, voordat details over de ontwikkeling bekend zijn. Sinds die tijd wordt er voor iedere ruimtelijke ordening procedure door de gemeente Den Haag detailonderzoek uitgevoerd naar de milieuconsequenties. Dit is mogelijk omdat bij een procedure zeer veel bekend is over de ontwikkeling. Dit gebeurt allemaal in lijn met de milieuwetgeving. Dit geldt ook voor deelplan 19. Resultaten van de onderzoeken

de voornoemde parkeernormen voor Vlek V. Voor de overige appartementen worden de gemeentelijke parkeernormen gehanteerd, die voor appartementen gelden.

Voor de voorzieningen wordt uitgegaan van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Den Haag. Uitzondering hierop is het voorzieningencluster voor de politie in Vlek III en Vlek IV. Voor deze functie heeft de gemeente geen parkeernorm en zal maatwerk worden toegepast.

Het parkeren in de schil wordt voor een groot deel in pandig opgelost in verschillende parkeergarages. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de vaste gebruikers, zoals bewoners of het personeel uit het betreffende bouwblok. Voor bezoekers zal langs de buitenzijde van de schil in openbare parkeerplaatsen worden voorzien.

Ontwikkelingen in de omgeving van deelplan 19

Momenteel is er rondom station Ypenburg veel parkeeroverlast van gebruikers van het station. Het tijdelijke parkeerterrein bij het station staat helemaal vol en ook voor het stadsdeelcomplex staat het vol met auto's van treinreizigers. Het afgelopen jaar is gewerkt aan een plan voor het ontwikkelen van de stationsdriehoek (deelplan 26 Oost). Op deze plek zal een kantoorontwikkeling worden gerealiseerd. Binnen het plan voor de kantoorontwikkeling wordt gezocht naar een oplossing van de huidige parkeeroverlast van treinreizigers door middel van het realiseren van een Parkeer & Reis-voorziening, een parkeervoorziening voor automobilisten die gebruik willen maken van de trein. De parkeeroverlast van treinreizigers in deelplan 19 zou na realisatie van een dergelijke voorziening tot het verleden moeten behoren.

3. Wat kunnen de bewoners doen bij schade aan de woning als gevolg van activiteiten door heien?

Dura Vermeer Bouw Leidschendam BV zal de gebruikelijke voorbereidende en uitvoerende werkzaamheden, welke behoren bij een project in de bebouwde omgeving uitvoeren. Dit betekent globaal dat in overleg met het expertisebureau wordt bepaald welke woningen worden opgenomen. Aan de hand van de bodemgesteldheid zal de uitvoeringsmethode van het heiwerk worden uitgewerkt. De eventuele opname zal mogelijk gefaseerd plaatsvinden, afhankelijk van de routing van het heiwerk.

4. Op hoeveel woningen is de vrijstellingsprocedure (art. 19) van kracht?

1. Hoeveel woningen liggen er binnen de verschillende procedures:

- huidige bestemmingsplan met bestemming wonen (WG gebied):
circa 84 eengezinswoningen (EGW), waarvan 21 in gasleidingblok in 63 in het overige deel;
circa 35 appartementen.

- Voorlopig ontwerp herziening bestemmingsplan (HBP)

In vlek 5A: circa 169 woningen (waaronder 3 appartementen) en daarnaast 38 appartementen (2 torens).

In Goolandzone: afhankelijk van definitieve verkaveling Goolandzone, prognose is 14.

- Uitwerkingsplan (UP)

Nog afhankelijk van definitieve verkaveling Goolandzone, prognose is 20.

2. Welke artikel 19/bouwvergunningen zijn er inmiddels aangevraagd.

- Bouwaanvraag fase 1A: 21 woningen in WG gebied (gasleiding)
- Bouwaanvraag fase 1B-1: 63 woningen in WG gebied
- Bouwaanvraag fase 1B-2: 39 woningen (waarvan 3 appartementen) in HBP gebied (artikel 19-2)
- Bouwaanvraag fase 2: 130 woningen in HBP gebied (artikel 19-2)
- Bouwaanvraag circa 35 appartementen in WG gebied: verwachting indiening eind juni 2008.
- Bouwaanvraag circa 38 appartementen in HBP: verwachting indiening eind juni 2008.
- Bouwaanvraag circa 34 woningen Goolandzone (deels in HBP, deels in UP gebied):
verwachting indiening eind juni 2008.

5. Is het nodig om een MER rapport op te stellen?

Is het mogelijk alle afzonderlijke onderzoeken in 1 rapportage samen te vatten?

In 1996 is voor Ypenburg een MER rapportage vastgesteld. Een MER rapportage kijkt naar de milieuconsequenties op hoofdlijnen, voordat details over de ontwikkeling bekend zijn. Sinds die tijd wordt er voor iedere ruimtelijke ordening procedure door de gemeente Den Haag detailonderzoek uitgevoerd naar de milieuconsequenties. Dit is mogelijk omdat bij een procedure zeer veel bekend is over de ontwikkeling. Dit gebeurt allemaal in lijn met de milieuwetgeving. Dit geldt ook voor deelplan 19. Resultaten van de onderzoeken

worden meegenomen in het stedenbouwkundige plan en woningontwerpen. Al die milieuonderzoeken worden samengevat in ruimtelijke onderbouwing, om het overzicht te kunnen bieden.

f)

g)

PRESENTIELIJST

Informatieavond deelplan 19

22 mei 2008 (Montaigne Lyceum)

Nr.	Naam	Straat	Postcode/Plaats	E-mail
1	B.P. Janssen	n.v.t.		b.p.janssen@ocw.denhaag.nl
2	J.G. DE KROES	GOOLAND 8	2631 CP	V. KROES@PPPLANET.NL
3	H. HOUTHUIS	FOCAL 7	2631 CP	
4	P.H. MEIJER	GOOLAND 17	2631 CP	
5	M. van der Sande - Gela	GOOLAND 9	2631 CP	
6	den Ouden	Zr Gerarduskan 40	2632 DS	erik@denouden.ws
7	A. v. Dordtmeersien	GOOLAND 10	2631 CP	Wootdorp
8				
9				
10				
11				
12				
13				



Gemeente Den Haag

Nr.	Naam	Straat	Postcode/Plaats	E-mail
74	M.v. Bohenen	M.v. Wilsveen hof 31	2632 DB	m.vanbohenen@casema.nl
75	J.W. Coolsma	Henricuskaale 231	2497 ND	coolsma@orange.nl
76	B.v.d. Vrijzel	Groeland 7	2631 CP	Ben vanden vrielg het net.nl
77	G.H. Boelsma	Groeland 5	2631 CP	
78	M. Boelsma	L.v. Leenwerp 30	2271 HK	info@vnl.nl
79	R. Doelkharan	Spekwerkingel 13	2496 NE	info@casema.nl rdoelkharan@casema.nl
80	H. Moortman	Veenwaf 43	2631 EY	---
81	N. Doelkharan	Steenhydsingel 75	2496 SH	nd-ro8zu@hotmail.com
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				



Gemeente Den Haag

Nr.	Naam	Straat	Postcode/Plaats	E-mail
104	Mallée	Gooland 11	2631 CP Noorderp	gwmdesign@hotmail.com
105	Philippe-Jobert Fontket	Vaanweg 77 ⁿ	2631 CK Noorderp	fontkerts@hotmail.com
106	D. Broeuw	Hof v. Leiden 52	2631 XG Noorderp	P.Broeuw@wanadoo.nl
107	L. de Koningh	Blauwe Beijeringel 57	2496 H.A	
108	CH. KHOUW	GUILLAND 2	2496 VV	cvkhouw@planet.nl
109				
110				
111				
112				
113				
114				
115				
116				
117				
118				



Gemeente Den Haag

Nr.	Naam	Straat	Postcode/Plaats	E-mail
134	I.C. Menge	Goeland 14	2631CP Noordorp	
135	U Haanappel de Vos	Goeland 13	2631CP Noordorp	Sander.Haanappel@tel.nl
136	H. Olsthoorn	Sylwinde 100	2631GUV Noordorp	h.olsthoorn@orange.nl
137	S. Saban	Concastiephof 11	2632ER Noordorp	Saban@casema.nl
138	Piet Hidra in Baken	Goeland 3	2631CP Noordorp	
139	R.A.J. de Lang	M.v. Wilsveen-hof 56	2632DE Noordorp	de langer@orange.nl
140				
141				
142				
143				
144				
145				
146				
147				
148				



provincie **HOLLAND**
ZUID

Burgemeester en Wethouders
van DEN HAAG

DSO - BTD
DSO/2008/2699
16 JUL 2008

Koder:
dossier

Aldoos door	Kopie gez. aan
Anhr. vóór	Paras. dgt.

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
mrw J.W. Plugge
T 070 - 441 6160
F 070 - 441 78 13
jw.plugge@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum **14 JULI 2008**

Ons kenmerk
PZH-2008-590849
Uw kenmerk
JZ/2008.73 I
Bijlagen *div.*

Onderwerp

Art. 3.1.1. Bro; overlegreactie voorontwerp-
bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp, 2e herziening
(Deelplan 19)

Geacht college,

Ik heb kennis genomen van het voorontwerp bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp,
2^e herziening (Deelplan 19) van uw gemeente. Dit plan geeft geen aanleiding tot het geven van
een reactie.

Overgangsrecht toepassing artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Op 26 juni 2008 hebben Gedeputeerde Staten u ter gelegenheid van de inwerkingtreding van de
nieuwe Wet ruimtelijke ordening een brief doen toekomen waarin nader is ingegaan op de rol van
de provincie onder de nieuwe wet. Daarin is ook aangegeven dat u, gelet op het overgangsrecht,
voor verzoeken om vrijstelling ex artikel 19 WRO (oud) die bij u zijn ingediend voor 1 juli 2008
nog gebruik kunt maken van de mogelijkheden voor toepassing van artikel 19 lid 2 WRO (oud)
die GS bij hun besluit van 9 oktober 2007 daartoe hebben geboden.

Met het oog daarop bericht ik u dat u in dit geval vrijstelling kunt verlenen voor het gehele
plangebied, mits ook de Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening heeft laten weten met het plan
te kunnen instemmen.

Hoogachtend,

De directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit,
Voor deze,

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeermult voor
auto's is beperkt.

C. Verwijs

Plv. hoofd afdeling Ruimte en Wonen

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

PZH-2008-590849 dd. 14-07-2008



BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN (WGH2008-20)

Den Haag, 14 januari 2009

BESLUIT van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag op grond van artikel 110a Wet geluidhinder (WGH) juncto artikel 83, lid 1 en artikel 3.2 Besluit geluidhinder (BGH).

Dit besluit is mede gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht.

1. Aanleiding

Op 29 augustus 2008 ontvingen wij van de afdeling Juridische Zaken van de directie Bouwen, Toezicht en Dienstverlening van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling, een verzoek om hogere grenswaarden vanwege wegverkeerslawaaï vast te stellen tot maximaal 53 dB. Het verzoek heeft betrekking op 393 woningen en 2 scholen binnen het bestemmingsplan Ypenburg Nootdorp tweede herziening (deelplan 19).

Het bestemmingsplan ligt deels in een stedelijk gebied en deels in een buitenstedelijk gebied.

Het verzoek tot hogere waarden is in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Ypenburg Nootdorp tweede herziening (deelplan 19) gedaan. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan dienen (op grond van artikel 76, tweede lid WGH) de in dit besluit vastgestelde hogere waarden in acht genomen te worden.

Bij het verzoek zijn de volgende stukken gevoegd:

- Akoestisch onderzoek Deelplan 19 Ypenburg, rapportnr. V.2008.0551.00.R001, d.d. 15 augustus 2008 ;
- notitie V.2008.0551.00.N001, d.d. 8 augustus 2008;
- erratum V.2008.0551.00.B006/BK/LGU, d.d. 19 augustus 2008;
- Ontwerp bestemmingsplan Ypenburg Nootdorp tweede herziening (deelplan 19);
- Kadastrale kaart.

Dit besluit is mede gebaseerd op:

- Akoestisch onderzoek Deelplan 19 Ypenburg, rapportnr. V.2008.0551.02.R001, d.d. 12 november 2008;
- notitie V.2008.0551.00.N001, d.d. 12 november 2008.

2. Procedure

De uniforme openbare besluitvormingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 110 c van de WGH is van toepassing op dit besluit.

Het ontwerpbesluit heeft vanaf 18 september t/m 29 oktober 2008 ter inzage gelegen.

Zienswijzen

Er is één zienswijze ingebracht door Dura Vermeer Bouw. De zienswijze is als volgt:
Dura Vermeer acht de aan de beschikking verbonden voorwaarde dat bij invulling van het bestemmingsplan op bouwplanniveau de ontheffingscriteria uit het op dat moment geldende gemeentelijk ontheffingenbeleid Wet geluidhinder in acht worden genomen, onwenselijk en onredelijk. In het kader van een goede voorbereiding en uitwerking van de bouwplannen is het gewenst om zekerheid en duidelijkheid te hebben met betrekking tot de ontheffingscriteria.

Wijzigingen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Ypenburg-Nootdorp 2^e herziening (deelplan 19) heeft wijzigingen ondergaan ten opzichte van het ontwerp.

Twee wijzigingen zijn van invloed op de geluidssituatie in het plangebied. Te weten:

[1] Binnen bestemming GD1 wordt op 2 plaatsen afgeweken van de minimale bouwhoogte van 18 meter. Op de twee plaatsen, aangegeven op de bestemmingsplankaart, geldt een minimale bouwhoogte van 7,5 meter incl. een gesloten balustrade van 1,5 meter hoog.

[2] Binnen bestemming M is de minimale hoogte van 18 meter beperkt tot een hoogte van 14, 2 meter over een lengte van 14 vanaf het uiteinde van de bestemming aan de zijde van de Veenweg.

De bovengenoemde wijzigingen hebben geresulteerd in:

- Akoestisch onderzoek Deelplan 19 Ypenburg, rapportnr. V.2008.0551.02.R001, d.d. 12 november 2008;
- notitie V.2008.0551.00.N001, d.d. 12 november 2008.

Het erratum V.2008.0551.00.B006/BK/LGU, d.d. 19 augustus 2008 is daarmee komen te vervallen.

3. Overwegingen

Algemeen

Gelet op artikel 82 WGH bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer 48 dB.

Het akoestisch onderzoek toont aan dat deze voorkeursgrenswaarden op betreffende locatie worden overschreden met maximaal:

- 5 dB voor de buitenstedelijke weg en
- 5 dB voor de binnenstedelijke weg.

Wij zijn op grond van de artikelen 83, lid 1 en 2 WGH bevoegd hogere waarden vast te stellen tot maximaal:

- 53 dB voor een buitenstedelijke weg en
- 63 dB voor een binnenstedelijke weg,

mits aan de daartoe gestelde voorwaarde is voldaan.

Deze voorwaarde is dat aangetoond moet worden dat geluidwerende voorzieningen:

- onvoldoende doeltreffend zijn of;
- overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

In het akoestisch onderzoek zijn ten aanzien van wegverkeerslawaaï de volgende maatregelen overwogen:

- bronmaatregel: vervangen van het bestaande tweelaagse zoab door een stiller wegdek en het verlagen van de maximumsnelheid op de A12 van 100 naar 80 km/uur
Ten aanzien van vervanging van het bestaande geluidsarm asfalt overwegen wij dat realisering van deze maatregel niet haalbaar is aangezien de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) geen plannen hiervoor heeft.
Ten aanzien van verlaging van de maximum snelheid overwegen wij dat deze maatregel gezien het zeer beperkte effect (reductie van de geluidsbelasting is minder dan 0,2 dB), niet doelmatig is.
- overdrachtsmaatregel: verlenging en verhoging van het scherm langs de A12 en het aanbrengen van schermen langs de Ypenburgse Stationsweg overwegen wij dat deze

maatregelen stuiten op financiële- en stedenbouwkundige bezwaren en zijn niet doeltreffend.

Wij zijn van oordeel dat hiermee voldoende is aangetoond, dat de bovengenoemde geluidsreducerende en geluidsafschermende maatregelen niet doelmatig/doeltreffend dan wel stuiten op bezwaren van financiële- en stedenbouwkundige aard.

Zienswijze

Onze reactie op de ingebrachte zienswijze is als volgt:

Bij uitwerking van het bestemmingsplan op bouwplanniveau dient het ontheffingenbeleid van de gemeente in acht te worden genomen om de in dit besluit vastgestelde hogere waarde te waarborgen.

We zijn bereid de door Dura Vermeer gewenste zekerheid omtrent de toe te passen ontheffingscriteria te geven door de voorwaarde als volgt te wijzigen:

'Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde dat bij invulling van het bestemmingsplan op bouwplanniveau de *ontheffingscriteria uit het vigerende ontheffingsbeleid zoals vastgelegd in de nota 'Haags ontheffingenbeleid Wet geluidhinder' (rv 232/1997)*' in acht worden genomen. Deze invulling verdient goedkeuring vooraf door het bevoegd gezag.'

Conclusie: wij achten de zienswijze gegrond en hebben dit definitieve besluit hier op aangepast.

Wijzigingen bestemmingsplan

Uit de akoestische berekeningen naar aanleiding van de wijzigingen in het bestemmingsplan blijkt dat aan de maximaal optredende geluidsbelastingen en daarmee ook de maximaal te verlenen hogere grenswaarden niets wijzigt. De wijzigingen van het bestemmingsplan hebben daarom geen invloed op dit besluit tot het verlenen van hogere grenswaarden.

4. Besluit

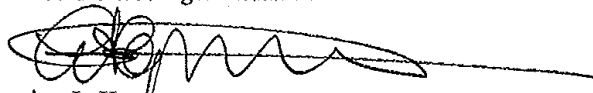
Gelet op de Wet geluidhinder stellen wij de volgende hogere grenswaarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast vanwege wegverkeerslawaai:

Geluidsgevoelige objecten		Geluidsbron	Hogere grenswaarden [dB] tot maximaal
Op de plankaart aangewezen gronden	Aantal		
GD 1	260 woningen (incl. zorgappartementen)	A12	53
		Ypenburgse Stationsweg	53
GD 2	113 woningen en één onderwijsgebouw	A12	53
		Ypenburgse Stationsweg	53
M	5 woningen en één onderwijsgebouw	A12	53
		Ypenburgse Stationsweg	53
W 2	15 woningen	A12	53

De genoemde waarden voor het wegverkeer zijn inclusief de aftrek op grond van artikel 110 g van de WGH.

Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde dat bij invulling van het bestemmingsplan op bouwplanniveau de ontheffingscriteria uit het vigerende ontheffingsbeleid zoals vastgelegd in de nota 'Haags ontheffingenbeleid Wet geluidhinder' (rv 232/1997)' in acht worden genomen. Deze invulling verdient goedkeuring vooraf door het bevoegd gezag.

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen:
hoofd Uitvoering Milieutaken



ing. L. Hopman

Beroep

Bent u het niet eens met dit besluit? Tegen deze beschikking kan tot beroep worden ingesteld door een belanghebbende die:

- al eerder een zienswijze heeft ingebracht n.a.v. de ontwerpbeschikking;
- bezwaren heeft tegen de wijzigingen die in de beschikking t.o.v. de ontwerpbeschikking zijn aangebracht;
- kan aantonen dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest om zienswijzen in te brengen n.a.v. de ontwerpbeschikking.

Stuur het beroepsschrift uiterlijk binnen zes weken na de bekendmaking naar:

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

In het beroepsschrift moet het volgende staan:

- naam en adres;
- de datum en handtekening;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u in beroep wilt gaan (stuur een kopie mee of noem ook het kenmerk);
- de reden of argumenten waarom u beroep instelt.

Op www.denhaag.nl/beroep vindt u meer informatie. Bij een spoedeisend belang kunt u een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De zienswijzen moeten worden gericht aan Burgemeester en wethouders van Den Haag en worden gezonden aan de Dienst Stadsbeheer, bedrijfssonderdeel Milieu en Vergunningen, Postbus 12651, 2500 DP Den Haag.