

Ontwerp-structuurvisie Prinses Beatrixlaan

maart 2011

Deel C Onderbouwing

Figuur: ligging van het plangebied in Rijswijk (rood)



Inleiding

1. Ambitie

Voor u ligt deel C van de ontwerp-structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk. Deze structuurvisie verwoordt en verbeeldt de ambitie voor de herontwikkeling van de Prinses Beatrixlaan en geeft u inzicht in de realisatie van die ambitie.

De op 1 februari 2011 door burgemeester en wethouders vastgestelde haalbaarheidsstudie richt zich op de technische en financiële haalbaarheid van een doeltreffende verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan, in combinatie met een kwaliteitsimpuls voor de gebouwde en ongebouwde omgeving. Op 31 maart 2011 heeft de gemeenteraad zich positief uitgesproken over de haalbaarheid van ambitie voor de Prinses Beatrixlaan.

2. Leeswijzer

Deel C van de ontwerp-structuurvisie onderbouwt de visie op basis van beleid, analyses en onderzoeken, waaronder de uitkomsten van de plan-MER.

De visie (deel A) beschrijft de ambitie voor het plangebied in 2030 aan de hand van een analyse van de huidige situatie en een beeld van de gewenste toekomstige situatie. De ontwerpstructuurvisie geeft daarmee een wensbeeld en houdt tevens rekening met gemeentelijk beleid op het gebied van onder andere milieu, waterhuishouding en cultuurhistorie. Ook fungeert de ontwerp-structuurvisie als integrale afweging tussen nationale, provinciale, regionale en lokale belangen.

Deel B van de structuurvisie beschrijft het uitvoeringsprogramma en richt zich op een kortere periode, tot 2020. Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke ruimtelijke maatregelen nodig zijn om de ambitie te verwezenlijken. Zo kan de gemeente Rijswijk de regie voeren op de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Het uitvoeringsprogramma heeft een directe link met de Rijswijkse Nota Grondbeleid.

3. Inhoud deel C

Ter voorbereiding van de structuurvisie is op relevante aspecten onderzoek verricht en zijn de rechtstreeks betrokken belangen afgewogen (Awb art. 3.2 en 3.4.). Het onderzoek heeft zich gericht op;

- het beleidskader geformuleerd door de verschillende overheidslagen, voor zover dit gevolgen kan hebben voor de voorgestelde ontwikkelingen ten aanzien van de Beatrixlaan en directe omgeving;
- maatschappelijke trends die van invloed zijn op het gebruik en de beleving van de Beatrixlaan en omgeving;
- een gebiedsanalyse, waarbij de belangrijkste kenmerken zijn beschreven en gewaardeerd, ontwikkelingen en knelpunten gesignaleerd en mogelijke oplossingsrichting geformuleerd;
- de haalbaarheid van de structuurvisie (haalbaarheidsstudie en plan-MER).

Inhoudsopgave

1	Beleidskader	8
1.1	Rijk	8
1.1.1	Nota ruimte	8
1.1.2	AMvB Ruimte	8
1.1.3	Structuurvisie Randstad 2040 (2008)	9
1.1.4	Nationaal waterplan	11
1.1.5	Waterwet	11
1.1.6	Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel)	12
1.1.7	Kaderrichtlijn water	12
1.1.8	Waterbeleid 21 ^e eeuw (WB21)	12
1.1.9	Nota wonen	13
1.1.10	Nota Mobiliteit	13
1.1.11	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020	15
1.1.12	Natuurbeleid	15
1.1.13	Cultuurhistorie en archeologie	17
1.1.14	Milieubeleid	19
1.1.15	Duurzaamheid	19
1.2	Regionaal	19
1.2.1	Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland	20
1.3	Provinciaal beleid	21
1.3.1	Provinciale structuurvisie; Visie op Zuid-Holland, ontwikkelen met schaarse ruimte	21
1.3.2	De regio Rotterdam-Den Haag in samenhang met andere stedelijke centra	23
1.3.3	Functieafstemming tussen verstedelijking en infrastructuur	28
1.3.4	Regionale infrastructuur	31
1.3.5	Provinciale Verordening Ruimte; ontwikkelen met schaarse ruimte	35
1.3.6	Woonvisie Zuid-Holland 2005 – 2014	36
1.3.7	Monitor Wonen 2009	36
1.3.8	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020	37
1.3.9	Provinciale Ecologische Hoofdstructuur	37
1.3.10	Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010	38
1.3.11	Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland	39
1.3.12	Cultuurplan 2009 – 2012 (2008)	39
1.3.13	Structuurvisie Detailhandel Zuid-Holland 2007	39
1.4	Stadsgewest Haaglanden	40
1.4.1	Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020	40
1.4.2	Regionale Woonvisie Haaglanden	42
1.4.3	Project waterkader Haaglanden	43
1.4.4	MIRT-verkenning Haaglanden	44
1.5	Gemeentelijk beleid	45
1.5.1	Herijking Toekomstarrangement: 'Verrassend veelzijdig Rijswijk' (2006)	45
1.5.2	Economische ontwikkelingsvisie	45

1.5.3	Kadernota woonvisie: 'Rijswijk: daar wil ik wonen!' (2006) en Woonvisie 2007+	45
1.5.4	Hoogbouwvisie	49
1.5.5	Toekomstvisie Landgoederenzone Rijswijk (2002)	51
1.5.6	"BomeNatuurRecreatie" Groenbeleidsplan 2010-2020	52
1.5.7	Waterplan 2008 - 2015	55
1.5.8	Bodembeheerplan (2006) en Bodemkwaliteitskaart (2005)	55
1.5.9	Structuurvisie mobiliteit Rijswijk 2020	55
1.5.10	Nota Fietsbeleid 2008-2015	56
1.5.11	Milieubeleidsplan 2006-2010	56
1.5.12	Duurzaam bouwen, plan van aanpak 2006	57
1.5.13	Ambitieniveau duurzaam bouwen	57
1.5.14	Monumenten- en Archeologiebeleid gemeente Rijswijk 2005-2009	60
2	Maatschappelijke trends	62
2.1	Beschrijving trends	62
2.1.1	Sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen	62
2.1.2	Demografische ontwikkelingen	62
2.1.3	Sociaal-economische ontwikkelingen	63
3	Gebiedsanalyse	66
3.1	Ontwikkelingsgeschiedenis	66
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen 2009-2020	69
3.2.1	Rijswijk	69
3.2.2	Ontwikkelingen in en rond het plangebied	69
3.2.2.1	Kleurenbuurt	70
3.2.2.2	Winkelcentrum In de Bogaard	71
3.2.2.3	Muziekbuurt	73
3.2.2.4	Steenvoorde-Noord	74
3.2.2.5	Steenvoorde-Zuid	75
3.3	Mobiliteit en bereikbaarheid	76
3.3.1	Gemotoriseerd verkeer	76
3.3.2	Lokaal verkeer	79
3.3.3	Omvang van het verkeer in 2020	80
3.3.4	Geluidssituatie	82
3.3.5	Luchtkwaliteit bestaande situatie	83
3.4	Waterberging en waterkwaliteit	84
3.5	Cultuurhistorie en Archeologie	90
3.6	Geotechniek	91
3.7	Geohydrologie	92
3.8	Bodemkwaliteit	93
4	Haalbaarheid	93
4.1	Haalbaarheidsstudie Prinses Beatrixlaan	94

4.1.1	Aanleiding haalbaarheidsstudie Prinses Beatrixlaan	94
4.1.2	Doel haalbaarheidsstudie	94
4.1.3	Uitgangspunten haalbaarheidsstudie	94
4.1.4	Conclusies haalbaarheidsstudie	95
4.1.4.1	Conclusies nut en noodzaak	95
4.1.4.2	Conclusies haalbaarheid	96
4.1.4.3	Conclusies financiële haalbaarheid	96
4.2	Plan-MER	97

1 Beleidskader

1.1 Rijk

1.1.1 Nota ruimte

De Nota Ruimte, de Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid uit 2006, heeft met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en op basis van het overgangsrecht de status van structuurvisie gekregen en vormt samen met de (ontwerp) Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zie ook hierna, het nationale ruimtelijke beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Momenteel wordt gewerkt aan de structuurvisie infrastructuur en ruimte die de Nota Ruimte zal vervangen.

1.1.2 AMvB Ruimte

Om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden door te laten werken zet het Rijk het instrument van de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) in.

In deze zogenaamde AmvB Ruimte vindt integratie plaats van de Realisatieparagraaf Nota Ruimte en de realisatieparagrafen voor de andere eerder opgestelde Planologische Kernbeslissingen (PKB's).

Het ontwerpbesluit AMvB Ruimte (d.d. 29 mei 2009) heeft inmiddels ter inzage gelegen, maar is na de val van het kabinet Balkenende IV controversieel verklaard en zal naar verwachting niet eerder dan 2011 in werking treden.

Het ontwerp van de AMvB Ruimte bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Hiermee kan bijvoorbeeld precies aangegeven worden in welke zones bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen bevatten die verdere verstedelijking toestaan. Andere beperkende regels zijn opgenomen voor snelwegpanorama's en voor Nationale Landschappen. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte. Bij de AMvB Ruimte zijn kaarten van onder andere de rijksbufferzones gevoegd.

De AMvB Ruimte blijft uiteindelijk niet beperkt tot de bestaande ruimtelijke kaders uit de PKB's. Ook het nieuwe rijksbeleid, dat moet doorwerken tot in de ruimtelijke plannen van andere

overheden, zal worden opgenomen in de AMvB. Dit zal gebeuren via een aanvulling die wellicht nog in het najaar van 2010 in ontwerp naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gezonden. Hierin zal mogelijk plaats worden ingeruimd voor onder meer de kaders voor het IJsselmeergebied, de Structuurvisie Randstad 2040 en het Nationaal Waterplan.

1.1.3 Structuurvisie Randstad 2040 (2008)

Inleiding

Internationaal excelleren met topfuncties, krachtige steden en een duurzame en veilige groenblauwe delta maken versterking van de Randstad voor de lange termijn noodzakelijk. Het kabinet heeft hoge ambities en wil dat de Randstad zich ontwikkelt tot een topregio in Europa.

In de 'Structuurvisie Randstad 2040' geeft het kabinet antwoord op lange termijnopgaven, die in het verlengde liggen van ontwikkelingen zoals achteruitgang van de leefbaarheid, klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen, een aanhoudend grote ruimtevraag en druk op de concurrentiepositie. Gekozen wordt voor een kwaliteitsstrategie, gericht op de volgende onderwerpen:

Veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta

Kustversterking en ingrepen in de waterhuishouding zijn nodig om van de Randstad een klimaatbestendige en veilige delta te maken. Als dat goed gebeurt, is er volgens het kabinet geen reden om terughoudend te zijn met investeringen in de Randstad.

De mogelijkheden en beperkingen van de wateropgaven gaan sterker meewegen bij de locatiekeuzen en inrichting van gebieden. Het kabinet wil de grotere eenheden van water, natuur en landschap op (inter)nationaal niveau meer in samenhang bezien en beter met elkaar verbinden.

Bij de grote steden is een groot tekort aan toegankelijk recreatief groen. "Metropolitane parken" kunnen daarop, als toegankelijke recreatieruimten voor de stedelingen, het antwoord zijn. Hieraan wordt al in een uitvoeringsalliantie gewerkt.

Wat sterk is sterker maken

Voortbouwend op een concurrerend vestigingsklimaat voor ondernemers kiest het kabinet ervoor om sterker te maken wat al sterk is. De vooraanstaande metropolitane positie van Amsterdam en de specifieke internationaal krachtige functies van met name Rotterdam, Den Haag en Utrecht, onze (lucht) havens en greenports wil het kabinet benutten en versterken om de Randstad internationaal tot een topregio te maken.

Daarbij passen ook robuuste en goede internationale verbindingen over spoor en weg en verbetering van de regionale bereikbaarheid. Deze inzet op de metropolitane kansen van de regio Amsterdam in samenspel met de topfuncties in Rotterdam, Den Haag en Utrecht komt de gehele Randstad ten goede. En wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland. Met het wegvallen van nationale grenzen, ontwikkelen steden en hun regio's zich tot de motor van de wereldeconomie en tot broedplaatsen van vernieuwing van producten en diensten. Voor de steden en regio's in de Randstad is het daarom van belang om al bestaande, specifieke

kwaliteiten te vergroten, potenties te benutten in relatie met de bestaande internationale krachten, de stedelijke economie te versterken en een internationaal onderscheidende identiteit te ontwikkelen. Het kabinet wil daaraan bijdragen.

Wonen en werken

Tot 2040 zijn er ten minste circa 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad. Allereerst door sterke verdichting en herstructurering van verouderde woon-werklocaties in de steden en transformatie van in onbruik geraakte terreinen tot nieuwe stedelijke gebieden met een woon-/werkfunctie. Als het betrokken partijen lukt de verdichting en herstructurering in de bestaande steden vorm te geven, zijn pas na 2030 nieuwe, grootschalige uitbreidingslocaties nodig. En dan alleen als de groei substantieel hoger is dan de trend in de afgelopen jaren.

De “bundelingsgebieden” rond de steden die de Nota Ruimte al aanwees als ruimte voor nieuwbouw, kunnen ook voor de langere termijn in belangrijke mate in de behoefte aan uitbreiding van woon- en werkruimte voorzien. Daar kunnen zowel de hoogstedelijke als meer landelijke woonmilieus worden gerealiseerd waarnaar naar verwachting een grote vraag is de komende decennia. Hierbij is wel extra inzet in de bestaande steden nodig. Realisatie van nieuwe woningbouw in de steden draagt namelijk bij aan de vitaliteit en kracht van de steden en verkleint de ruimtelijke druk op het landschap.

De woningmarkt eist dat diverse woonmilieus – van binnenstedelijk tot suburbaan – gelijktijdig en op meer locaties worden aangeboden om risico's te spreiden en om in te kunnen spelen op uiteenlopende woonwensen. De woningbouwprogramma's voor de noordelijke en zuidelijke Randstad moeten beide dan ook bewust opgebouwd worden uit een combinatie van diverse binnenstedelijke locaties, uitleglocaties en enkele kleine verspreide locaties. Voor de korte termijn is het belangrijk de afspraken die in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt over woningbouwaantallen en locaties binnen en buiten de bestaande steden waar te maken. Dit levert een groter en kwalitatief beter aanbod op met name in een aantal gespannen woningmarkten in de Randstad en draagt bij aan de verbetering van de doorstroming op de woningmarkt.

Ruimtelijke ontwikkeling en betere bereikbaarheid gaan hand in hand

In samenhang met de verstedelijking heeft de bereikbaarheid in de noordelijke en zuidelijke Randstad een aanpak nodig die meer gericht is op kwaliteit. Het beter functioneren van de woningmarkt en de bereikbaarheid behoren tot de grootste opgaven in de Randstad. Sterkere verdichting en centrumvorming moeten het mogelijk maken om het openbaar vervoer beter te benutten en te laten aansluiten op het autogebruik.

Investeren in openbaar vervoer, in wegen en het bouwen bij stations hangen in de visie van het kabinet nauw met elkaar samen. In de regio's rond de steden zijn de problemen het grootst en verwacht het kabinet het grootste rendement van investeringen. Het kabinet wil op termijn vooral de verbindingen binnen de regio's Amsterdam-Almere-Utrecht en Rotterdam-Den Haag verbeteren, waardoor deze sterker als een geheel kunnen functioneren. Snellere en betere verbindingen maken meer interactie mogelijk tussen de diverse woon- en werkomgevingen en dat komt de dynamiek van economie van de Randstad ten goede. Het kabinet haalt hiervoor haar inspiratie uit projecten als Stedenbaan, Randstadrail en de Zuidtangent.

Om ervoor te zorgen dat deze visie ook tot concrete resultaten leidt, is een onderzoek gestart naar de wenselijkheid van een nieuwe generatie ruimtelijke sleutelprojecten ('Randstad Sleutelprojecten') voor na 2020.

1.1.4 Nationaal waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009 - 2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepaaldheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

1.1.5 Waterwet

In de Waterwet zijn acht oude waterwetten samengebracht: de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de waterkering, de Grondwaterwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), de Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

1.1.6 Nationaal Bestuursakkoord Water (actueel)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

1.1.7 Kaderrichtlijn water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht geworden, deze geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn. Het beleid uit de Kaderrichtlijn Water is door de gemeente Rijswijk vertaald in het Waterplan Rijswijk.

1.1.8 Waterbeleid 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instant houden van

waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

In het verlengde van het Waterbeleid voor de 21e eeuw en het Nationaal Beleidsakkoord Water zijn verschillende overheden aan de slag om de landelijke en stedelijke wateropgave verder uit te werken. Dit houdt in dat men in het verlengde van de trits vasthouden-bergen-afvoeren actief op zoek gaat naar ruimte voor water (waterconservering en waterberging). Een procesinstrument van het beleidsakkoord vormt de watertoets. Dit is een verplicht onderdeel voor ruimtelijke plannen en besluiten waarin toetsing plaatsvindt aan waterhuishoudkundige doelstellingen. De gemeente Rijswijk heeft haar beleid op het gebied van water vastgelegd in het Waterplan Rijswijk, een gezamenlijk plan van de gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland.

1.1.9 Nota wonen

In de “Nota wonen; Mensen, Wensen, Wonen” uit 2002 wordt een visie gegeven op het wonen in de 21^e eeuw. Onder het motto “Mensen, Wensen, Wonen” stelt de nota de burger centraal in het woonbeleid. Het woonbeleid tot, grofweg, 2010, richt zich op vijf kernopgaven:

- het vergroten van de zeggenschap over de woning en de woonomgeving; Zowel huurders als kopers kunnen onvoldoende hun woonwensen waarmaken. Om dit te verbeteren moet de zeggenschap van beide groepen worden vergroot.
- kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities; Kwetsbare groepen in de samenleving dreigen aansluiting te verliezen met de sterkere, kansrijke groepen. Via het woonbeleid moet de aansluiting ten minste worden behouden en waar mogelijk worden verbeterd. Daarnaast is er meer aandacht voor startende huishoudens.
- bevorderen van wonen en zorg op maat; Het aantal mensen dat zorg nodig heeft, neemt in de toekomst fors toe. Het woonbeleid is daarom gericht op het bevorderen van op maat gesneden woon- en zorgarrangementen, die nauw aansluiten bij de (individuele) behoeftes en wensen van de zorgbehoevenden.
- verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit; De kwaliteit van het wonen in de steden blijft achter bij die elders in het land. Met het grotestedenbeleid en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) wordt de stedelijke woonkwaliteit verbeterd. De ambities op dit gebied worden aanzienlijk verhoogd.
- tegemoet komen aan de “groene woonwensen”; Er is bij de burgers een grote belangstelling om ruim en groen te wonen. Het woonbeleid richt zich op het faciliteren van deze woonwensen zonder dat daarbij natuurwaarden en ruimtelijke kwaliteiten worden geschaad.

1.1.10 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is feitelijk het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en daarmee de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). De nota heeft een PKB procedure doorlopen overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en is op 21 februari 2006 in werking getreden. In de Nota Mobiliteit worden de hoofdlijnen van het nationale

verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van beleid is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

In de Nota Ruimte is infrastructuur als structurerend ruimtelijk principe opgenomen. De Nota Mobiliteit werkt de erin genoemde uitgangspunten uit. Het MIRT is hierbij het uitvoeringsprogramma. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot.

Voor de Nota Mobiliteit geldt dat die – anders dan bij de andere PKB's - een wettelijke basis heeft in de planwet verkeer en vervoer en daarmee bindend blijft voor beleid van decentrale overheden op het gebied van verkeer en vervoer. De sturingsfilosofie die aan de Nota Mobiliteit ten grondslag ligt is net als bij de Nota Ruimte decentraal wat kan, centraal wat moet. De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit geven aan waar decentrale overheden rekening mee moeten houden bij het maken van hun verkeer- en vervoerplannen. Binnen die kaders formuleren zij zelf ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. Naar aanleiding van netwerkanalyses zijn de eerste bestuurlijke afspraken gemaakt in samenwerkingsagenda's.

Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, en bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling niet alleen gestreefd wordt naar relevante belangen als de ruimtelijke- en marktpotenties van de locatie en de ruimtelijke context, maar ook naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur. Anderzijds wordt bij de ontwikkeling van infrastructuur geanticipeerd op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming.

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen (bestemmingsplan, structuurplan, streekplan) worden de gevolgen van de ruimtelijke functies op onder meer de bereikbaarheid en de infrastructuur in kaart gebracht. Voor alle beheerders geldt dat ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur, anders dan om verkeersveiligheids- of milieutechnische redenen, geen dusdanige structurele effecten mogen hebben dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de beheergrenzen van de eigen infrastructuur overschrijden, overleggen de beheerders met de andere infrastructuurbeheerders in het gebied. Het rijk zal in zijn aansluitingenbeleid m.b.t. aansluitingen op de hoofdinfrastructuurnetten rekening houden met dit overleg.

In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. De inhoud van de nota werkt door in provinciale en regionale plannen. Zo is er zowel in het streekplan Zuid-Holland West als in het Regionaal Structuurplan Haaglanden vorm en inhoud gegeven aan de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit.

1.1.11 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen.

1.1.12 Natuurbeleid

Algemeen

Met betrekking tot natuurwetgeving is vooral wetgeving op Europees niveau van belang. De Europese Unie heeft richtlijnen uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. De richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar een concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen.

De Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn (samen Natura 2000-gebieden) zijn in de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Daarnaast zijn op nationaal niveau in heel Nederland gebieden als Ecologische Hoofdstructuur aangewezen, dit geldt ook voor het provinciale niveau die haar eigen Provinciale Ecologische Hoofdstructuur kent. Gezien de aard van de natuurwetgeving kan een opdeling worden gemaakt in gebiedenbescherming en soortenbescherming. Gebiedenbescherming betreft de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur. Soortenbescherming betreft de Flora- en faunawet. In deze paragraaf komt eerst gebiedsbescherming aan de orde, vervolgens soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Met betrekking tot gebiedsbescherming zijn de Ecologische Hoofdstructuur en de Nationale Natuurbeschermingswet relevant.

LNv heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

De gebieden die op grond van de Natuurbeschermingswet beschermd worden zijn de Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden), de Beschermde Natuurmonumenten en de Wetlands. Binnen beschermde natuurgebieden gelden (strengere) restricties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

In het plangebied liggen geen beschermde zones liggen. Meest nabij ligt de Zwethzone, onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Dit deel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur is de Zwethzone.

Soortenbescherming

Het beschermen, ontwikkelen en beheren van natuurgebieden is niet altijd genoeg om de verscheidenheid aan planten- en diersoorten in stand te houden. Bovendien komen veel soorten ook buiten natuurgebieden voor. Daarom is er soortenbescherming welke verankerd is in de Flora- en Faunawet.

Bij iedere ontwikkeling is het belangrijk dat in kaart gebracht wordt welke diersoorten in het gebied voorkomen, of deze beschermd zijn en hoe gehandeld dient te worden om ervoor te zorgen dat zij of hun leefomgeving niet onoverkomelijk beschadigd worden.

De Flora- en faunawet gaat uit van het “nee, tenzij”-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten. Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermd soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen. Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat “voldoende zorg” in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw (Min. LNV, 2000)

In juni 2000 is de Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw (NBL21) verschenen. Deze nota vormt een integrale herziening van het Natuurbeleidsplan, de Nota Landschap, het Bosbeleidsplan en het Strategisch Plan van Aanpak Biodiversiteit. Het NBL21 geeft de basis voor het natuur-, bos- en landschapsbeleid in het komende decennium. Dit beleid omvat onder meer de voortzetting van realisatie van de EHS en het op onderdelen versterken daarvan in de vorm van robuuste verbindingen, een offensieve landschapsaanpak, het werken aan hoogwaardig groen om de stad en een effectief internationaal natuurbeleid. De nota werkt door in de uitwerking van de EHS, natuurdoeltypen en het programma beheer.

De betekenis van de Landgoederenzone voor het omringende stedelijk gebied wordt versterkt. Het plan voldoet daarmee aan de doelstellingen van de Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw.

Natuurbeschermingswet 1998 (Ministerie van LNV, 2005)

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Hiermee is de gebiedsbescherming uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet biedt een beschermingskader voor natuurwaarden (leefgebieden en soorten) in

Natura 2000-gebieden en bepaalt dat projecten en andere handelingen in en nabij beschermde gebieden dienen te worden getoetst op (mogelijke) negatieve effecten op deze waarden. Er zijn geen beschermde gebieden in of in nabijheid van het plangebied gelegen.

Flora- en faunawet (Ministerie van LNV, 2002)

Naast de gebiedsgerichte natuurwetgeving is ook soortgerichte natuurwetgeving van belang. Sinds 1 april 2002 is in dit kader de Flora- en faunawet van kracht. In deze wet is de bescherming van inheemse wilde planten en dieren geregeld binnen en buiten natuurgebieden. Daarmee vormt de Flora- en faunawet de vervanging van een aantal eerdere wetten, alsmede de implementatie van de soortbescherming uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

Voor het bestemmingsplan 'Landgoederenzone' is een natuuronderzoek verricht om inzicht te krijgen in de aanwezige natuurwaarden die, met name ter plaatse van de herontwikkelingslocaties, mogelijk een rol kunnen spelen.

Boswet (1961)

De Boswet heeft tot doel om bossen te beschermen. Onder de Boswet vallen, op enkele uitzonderingen na, alle beplantingen die groter zijn dan 10 are of, als het rijbeplanting betreft, uit meer dan 20 bomen bestaan. Alleen bos dat buiten de bebouwde kom ligt, valt onder de Boswet. Voor percelen die worden gekapt en onder de Boswet vallen, moet een kapmelding worden gedaan bij het ministerie van LNV. Wanneer bomen worden gekapt, geldt een herplantplicht ter plaatse of op een ander perceel (compensatie).

De gemeente Rijswijk heeft in 1968 een bebouwde komgrens in het kader van de Boswet vastgesteld. Deze grens, die losstaat van de bebouwde komgrens in het kader van de verkeerswet, is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Hierdoor is de Boswet van toepassing op de Landgoederenzone.

1.1.13 Cultuurhistorie en archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: "de veroorzaker betaalt". Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief "in situ" (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Na de invoering van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving hebben provincies de bevoegdheid gekregen om zogenaamde attentiegebieden aan te wijzen. Dit zijn gebieden die archeologische waardevol zijn of naar verwachting waardevol zijn. Gemeenten zullen in dat geval verplicht worden hun bestemmingsplan(nen) in het desbetreffende gebied te herzien.

Wet op de archeologische monumentenzorg (Min. van OCW, 2007)

In de Wet op de archeologische monumentenzorg, aangenomen in 2007, is het doel van het in 1992 gesloten Verdrag van Valletta (Malta) verwerkt: bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Met de wet is het Verdrag van Valletta in de Nederlandse wetgeving (Monumentenwet 1988) geïmplementeerd.

De kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. Bij de vaststelling van bestemmingsplannen dient de gemeente rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

In het bestemmingsplan landgoederenzone is ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden een regeling opgenomen. Hierdoor wordt het archeologisch bodemarchief van een passende bescherming voorzien.

Nota Belvedere (Ministerie van VROM, OCW, LNV en V&W, 1999)

De Nota Belvedere bevat het rijksbeleid voor de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. De nota omvat tevens een kansenkaart (zonder wettelijke status) en een subsidieregeling. De nota wil bewerkstelligen dat aanwezige cultuurhistorische waarden actief worden meegenomen in de ruimtelijke planvorming. Verder streeft de nota naar behoud door ontwikkeling. Het plangebied ligt niet binnen een Belvederegebied, maar vormt een onderdeel van het Belvedereproject 'Landgoederen verbinden' van de provincie Zuid-Holland en de stadsregio's Haaglanden en Holland-Rijnland. In de omgeving van de Landgoederenzone zijn, op ruime afstand van het plangebied, de gebieden Midden-Delfland, Zoeterwoude-Weipoort en Den Haag-Wassenaar aangewezen als Belvederegebied.

In het kader van het Belvedereproject 'Landgoederen verbinden' is een relatie gelegd met een deel van de genoemde Belvederegebieden. Deze verbinding bestaat uit een (natte) ecologische zone ter plaatse van de wetering De Strijp en een droge ecologische zone langs de Schaapweg, Monseigneur Bekkerslaan en Van der Kooyweg, naar de Zwethzone en Midden-Delfland. Tevens is een relatie gelegd met de ecologische zone langs de Erasmusweg naar de zuidelijke hoofdgroenverbinding tussen de kust, Kijkduin en de Zweth, met Midden-Delfland. Voorts bevindt er zich een relatie langs de Broeksloot naar de Vlietrand. Deze relaties versterken de inbedding van het plangebied in de grotere ecologische structuur van 'Landgoederen verbinden'.

1.1.14 Milieubeleid

Voor het milieubeleid zijn de Wet geluidhinder (2007) en de Wet milieubeheer belangrijke wetten. De Wet geluidhinder bepaalt zoneringen voor geluid en bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer.

De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis. De Wet milieubeheer richt zich op verschillende milieuvergunningen, met name voor bedrijven. In de Wet milieubeheer is tevens een hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit.

1.1.15 Duurzaamheid

Teneinde de Kyotodoelstellingen te realiseren, is landelijk klimaatbeleid geformuleerd. De korte termijn doelstelling voor Nederland is de uitstoot van de belangrijkste broeikasgassen in de periode van 2008 - 2012 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Op de lange termijn wil de overheid de overgang naar een duurzame energiehuishouding bereiken (een aandeel van twintig procent duurzame energie in 2020) en verdere beperking van de CO₂-uitstoot realiseren (30% in 2020 ten opzichte van 1990). Dit is verwoord in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4).

De Nederlandse overheid wil de helft van de nodige emissiereductie behalen met binnenlandse maatregelen en de andere helft uit het buitenland met behulp van de flexibele instrumenten uit het Kyoto-protocol.

Het landelijke klimaatbeleid kent vier concrete doelstellingen die van toepassing zijn op de ontwikkeling in deze structuurvisie:

- in geval van nieuwbouw: het realiseren van een EPC (energieprestatiecoëfficiënt)-verscherping van tien procent ten opzichte van het bouwbesluit;
- in geval van nieuwbouwprojecten > 250 woningen (of 25.000 m² bedrijvigheid): het realiseren van een EPL (energieprestatie op locatie) van 7,2;
- in geval van herstructureringsopgaven > 250 woningen (of 25.000 m² bedrijvigheid): het realiseren van een EPL van 6,5;
- het realiseren van vijf procent duurzaam opgewekt energiegebruik in gemeenten in 2010.

Uit een energieonderzoek (of energievisie) met betrekking tot het te ontwikkelen gebied moet blijken in hoeverre de genoemde doelstellingen relevant en haalbaar zijn.

1.2 Regionaal

1.2.1 Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland

In de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland schetsen rijk en regio de gezamenlijke plannen voor de ruimtelijke inrichting van dit deel van de Randstad. Dit moet ten goede komen aan de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel.

De Zuidvleugel /Zuid-Holland staat voor een aantal belangrijke opgaven. De unieke ligging in de Delta en aan de kust betekent allereerst dat er grote uitdagingen zijn om de veiligheid van mens en dier in het gebied te blijven garanderen. Daarnaast staat de economische kracht van het gebied onder toenemende druk van de internationale concurrentie. Ten slotte wil dit deel van de Randstad ruimte blijven bieden aan mensen die hier wonen of zich willen vestigen. Om in die behoefte te voorzien moeten de komende tien jaar 165.000 woningen gebouwd worden.

De Zuidvleugel/ Zuid-Holland wil aantrekkelijke woonmilieus en woonkwaliteiten bieden voor de mensen die hier wonen en werken. Bij het rijk en de regio bestaat de overtuiging dat deze milieus en kwaliteiten voor een steeds groter deel aangeboden moeten worden binnen het bestaande stedelijke gebied. Dat biedt ook kansen om de stedelijke economieën verder te versterken en het voorzieningenniveau te verhogen. Als contramale moeten de groenblauwe kwaliteiten in de Zuidvleugel/Zuid-Holland versterkt en gebruikt worden. De karakteristieke en prachtige landschappen in dit deel van de Randstad blijven hiermee behouden en krijgen een belangrijke recreatieve functie.

Het gevolg hiervan is dat het huidige stedelijke netwerk van de Zuidvleugel zich steeds meer tot één metropool gaat ontwikkelen. Binnen het metropolitane gebied moet de bereikbaarheid, vooral met het openbaar vervoer, sterk verbeteren. Aan de randen ervan zullen de recreatieve verbindingen op orde moeten zijn.

De Zuidvleugel moet dus, zelfstandig en als onderdeel van de Randstad, een aantrekkelijke en sterke metropolitane regio worden om de internationale concurrentie aan te kunnen. Deze ambitie staat ook geformuleerd in de Structuurvisie Randstad 2040. Op dit moment functioneert de Zuidvleugel echter nog niet als één regio. De Zuidvleugel is een polycentrische regio (van Leiden, via Den Haag en Rotterdam naar Drechtsteden) met twee dominante centrumsteden. Hoewel de steden de afgelopen twintig jaar wel meer aaneen zijn gegroeid, is er nog onvoldoende samenhang in ruimtelijke en economische ontwikkeling, landschap, waterbeheer en infrastructuur.

Rijk en regio streven er daarom naar dat de Zuidvleugel in 2040 meer als één samenhangend gebied wordt beschouwd, en dat de relatie met het Groene Hart en de Delta steviger wordt. In zo'n metropolitane regio blijven de kwaliteit en identiteit van de verschillende steden en gebieden behouden, maar profiteren ze wel meer van elkaars nabijheid. Door de ontwikkeling in samenhang te benaderen kan bovendien de unieke ligging in de delta van Nederland en aan de kust beter benut worden.

Verdere metropoolvorming binnen de Zuidvleugel bevordert de kansen voor emancipatie van sociaal zwakkere groepen (people), het creëren van een veilige en duurzame leefomgeving (planet) en economische ontwikkeling (profit).

Stedelijk intensiveren

Er zal meer moeten worden gebouwd binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit in tegenstelling tot het voorgaande beleid dat de nadruk legde op zogeheten uitleglocaties rond de steden. Door minder uit te breiden en meer perspectief te bieden in de bestaande steden, zullen de steden aantrekkelijker worden voor sociale stijgers en hoogopgeleiden, waarmee de Zuidvleugel als geheel aan kracht zal winnen. Hierbij is het belangrijk om innovaties toe te passen voor klimaatbestendige en duurzame stedelijke ontwikkeling.

Deze keuze is noodzakelijk om de steden sociaaleconomisch te versterken, ze energiezuiniger te maken, het verkeer- en vervoerssysteem efficiënter te benutten en het landschap rond de steden open en groen te houden.

Landschap dicht bij huis brengen

De stedelijke intensivering maakt het noodzakelijk om de bestaande landschappen nabij de steden bereikbaar te maken en de kwaliteit ervan te verbeteren. De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe natuur- en recreatiegebieden. Er was minder aandacht voor de bereikbaarheid van deze gebieden vanuit omliggende steden en de waarde van de bestaande landschappen.

Deze keuze is noodzakelijk als tegenwicht voor de verstedelijking binnen het bestaande stedelijk gebied, en om ervoor te zorgen dat iedere inwoner van de Zuidvleugel snel in een aantrekkelijke groene omgeving kan zijn. Dit is gunstig voor het woon- en vestigingsklimaat.

Bereikbaarheid verbeteren

Deze ontwikkelingen vragen om een versterking van de netwerken in het metropolitane gebied: zowel voor het openbaar vervoer als de auto en de samenhang daartussen. Het gaat dan om de netwerken van nationale, regionale en stedelijke infrastructuur die van betekenis zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de Zuidvleugel. De nadruk komt hierbij te liggen op de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van openbaar vervoerverbindingen.

Deze keuze is noodzakelijk om de economische centra en binnenstedelijke woonmilieus bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

1.3 Provinciaal beleid

1.3.1 Provinciale structuurvisie; Visie op Zuid-Holland, ontwikkelen met schaarse ruimte

Op basis van de Wro moeten gemeenten, provincies en rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. Het provinciebestuur van Zuid-Holland heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Holland te ontwikkelen. Het uitgangspunt is “lokaal wat kan,

provinciaal wat moet". In de provinciale structuurvisie geeft de provincie aan wat zij als provinciaal belang beschouwt en hoe zij daarop wil gaan sturen.

Provinciale Staten stelden op vrijdag 2 juli 2010 de provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte (de realisatie van de structuurvisie, zie ook hierna) en de Uitvoeringsagenda definitief vast. Vanaf dat moment gelden de Streekplannen, inclusief eventuele partiële herzieningen, en de Nota Regels voor Ruimte (zie ook hierna) niet langer als vigerend beleids- en toetsingskader. De structuurvisie bevat het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2040. Het accent ligt op sturing vooraf en sturing op kwaliteit.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Gemeenten krijgen vrijheid om binnen de gestelde kaders de ruimte voor burgers en bedrijven optimaal in te richten. De ambitie van de provincie is om het aantal regels en procedures te verminderen. 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet' is ook uitgangspunt voor de provinciale Verordening Ruimte. Daarin staan dus alleen die zaken die provinciaal móeten. Voor uitvoering van de structuurvisie heeft de provincie vier rollen, namelijk ordenen, ontwikkelen, onderzoeken en agenderen. Deze rollen zijn uitgewerkt in de Uitvoeringsstrategie Integrale ruimtelijke hoofdopgaven. Dit zijn:

- Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- Divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- Stad en land verbonden.

De eerste twee hoofdopgaven plaatsen de provincie in de context van globalisering, klimaatverandering en energieschaarste. Zij zijn overkoepelend en richtinggevend voor de andere drie hoofdopgaven, die zich richten op de specifieke ruimtelijke structuur van Zuid-Holland.

Het Rijk heeft de provincie met de nota Randstad 2040 uitgangspunten meegegeven voor het Ruimtelijk beleid. De provinciale visie speelt in op ontwikkelingen op het gebied van klimaat en water, en bouwt voort op de Voorloper Groene Hart, afspraken in Zuidvleugelverband en regionale visies.

Als we kijken naar de inhoud van de visie dan vindt er in Zuid-Holland een belangrijke verschuiving plaats. Konden we in het verleden wellicht nog kiezen voor uitbreiding en fysieke

groei van stad en infrastructuur, het komende decennium zal het vooral gaan om herontwikkeling. In de structuurvisie, ligt zowel voor wonen als werken, het zwaartepunt binnen de bestaande contouren.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil de provincie bereiken door het realiseren van een samenhangend stedelijk netwerk en groenstructuur. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Bij deze structuurvisie horen meerdere documenten. Belangrijk zijn de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda. De verordening is gelijktijdig met de structuurvisie opgesteld en wordt ook gelijktijdig vastgesteld. De uitvoeringsagenda werkt de uitvoeringsstrategie verder uit in ruimtelijke projecten, programma's en geeft een beeld van de financiering.

De beleids- en onderzoekagenda zijn een belangrijk onderdeel van de uitvoeringsagenda. De provincie actualiseert deze jaarlijks.

1.3.2 De regio Rotterdam-Den Haag in samenhang met andere stedelijke centra

Mogelijkheden regio

In de regio is het prettig wonen en leven. Dit wordt versterkt door de groene dooradering van de steden en de nabijheid van aantrekkelijke landschappen. Zuid-Holland maakt onderdeel uit van een internationaal concurrerende, innovatieve en duurzame topregio binnen Europa. In 2040 leunt de regionaal samenwerkende economie op pijlers die elkaar overlappen en versterken: de mainport Rotterdam met havenindustriële en maritiem complex, greenports, kennisport en Den Haag als internationale stad van vrede, recht en veiligheid. Rotterdam en Den Haag groeien in samenwerking verder door als aantrekkelijke internationale toplocaties.

Kwaliteit steden

In de globale economie speelt Rotterdam als kruispunt van goederenstromen een belangrijke rol. Rotterdam vormt samen met andere havens het grootste logistieke en industriële knooppunt van Europa. Den Haag heeft een positie van gewicht in de internationale wereld van vrede, recht en veiligheid. Als vestigingsplaats van ministeries en de regering speelt Den Haag een belangrijke rol in het nationale bestuur. Rotterdam en Den Haag zijn daardoor een belangrijke vestigingsplaats voor diverse bedrijven en organisaties met een internationaal karakter. Delft en Leiden ontwikkelen zich tot kenniscentra voor innovatie en onderzoek voor economische clusters met potentie en Dordrecht en omgeving tot Vestigingsplaats voor maritieme clusters.

Ruimte voor kennisinstituten

Zuid-Holland is in 2040 een aantrekkelijke vestigingsplaats voor kenniswerkers. Naast de stedelijke kwaliteit draagt de sociale infrastructuur hieraan bij. Inspirerende ontmoetingsplaatsen zoals innovatiecampussen rond de universiteiten bieden hoogwaardige werkgelegenheid. Een uitstekende fysieke en ICT-infrastructuur is een randvoorwaarde voor deze ontwikkeling. Het gaat hierbij om de interne en externe bereikbaarheid, om kwantitatief en kwalitatief voldoende vestigingslocaties voor bedrijven en om telecommunicatie en breedband.

Bereikbaarheid

Een hoogwaardige externe en interne bereikbaarheid is essentieel voor een goede concurrentiepositie. In 2040 heeft Zuid-Holland een uitstekend infrastructureel netwerk dat verschillende modaliteiten met elkaar verbindt. Het stedelijk netwerk heeft een samenhangend openbaar vervoersysteem dat uitstekend aansluit op onder- en bovenliggende netwerken van wegen en water. Het verbindt belangrijke woon-, werk- en recreatielocaties met elkaar. Het systeem is in staat om grote aantallen mensen te verplaatsen en een snelle verbinding te vormen met andere stedelijke gebieden. Dit stedelijk netwerk is aangesloten op internationale netwerken (Schiphol Airport, Rotterdam/The Hague Airport, hogesnelheidslijn).

Naast het openbaar vervoersysteem is een goed functionerend wegen- en waternet beschikbaar. Deze netwerken functioneren samen als regionale infrastructuur en zijn de ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen. Via het hoofdwegennet zijn andere delen van de Randstad en de rest van Nederland goed ontsloten. De A4-zuid vormt de verbinding van de Zuidvleugel en de Noordvleugel met het zuiden (Antwerpen, Parijs).

Ook voor het goederenvervoer beschikt de provincie in 2040 over een uitstekend netwerk.

Rotterdam beschikt over goede achterlandverbindingen via water, weg en spoor. Om het vervoer van goederen te garanderen, zijn aanvullingen op het wegen- en spoorwegennet gerealiseerd (A4-zuid en RoBel). Ook zijn waterwegen beter benut. Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt buiten dichtbevolkte gebieden plaats.

Visie 2020: Sturen op functies en kwaliteiten

Inleiding

Tot dusver stond in het ruimtelijk beleid het ordenen van functies centraal. Actuele ontwikkelingen in de maatschappij, de ambities op de lange termijn en de daarop gebaseerde provinciale belangen vragen inmiddels om meer. Naast het bieden van ruimte aan en het ordenen van functies richt de visie 2020 zich nadrukkelijk ook op ruimtelijke kwaliteiten. Functie en kwaliteit staan niet los van elkaar.

Sturen op ruimtelijke kwaliteit is sterk verbonden met de uitwerking op regionaal en gemeentelijk niveau. Daarin werkt de provincie graag samen met betrokken partijen en overheden. Zij ziet er daarnaast op toe dat ruimtelijke kwaliteit wordt meegewogen en verbeterd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Betrokken partijen houden bij ruimtelijke ingrepen rekening met gebiedskenmerken als de ontwikkelingsgeschiedenis, schaal en maat, ruimtelijke opbouw, karakteristiek en verschijningsvorm en met de inpassing in de bredere omgeving.

De functiekaart

De functiekaart geeft de gewenste ruimtelijke functies weer die in de structuurvisie zijn geordend, begrensd en vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. Zo biedt de kaart ruimte aan de diverse belangen in Zuid-Holland. De functiekaart is vergelijkbaar met de voormalige streekplankaarten. Locatie, omvang en begrenzing staan erop. Kortom, wat komt waar. De kaart stuurt in samenhang met de tekst. Daarbij gaat het om zowel ordening als ontwikkeling.

De kwaliteitskaart

Terwijl de functiekaart stuurt op het 'wat en waar', stuurt de kwaliteitskaart op het 'waar en welke'. Op de kaart zijn zowel de bestaande als de gewenste kwaliteiten benoemd op een globale, regionale schaal. De kwaliteitskaart toont de diversiteit van Zuid-Holland en brengt de ruimtelijke kwaliteiten van provinciaal belang in beeld. De kaart geeft vanuit een kwalitatieve invalshoek richting en randvoorwaarden aan de ordening en ontwikkeling van de ruimte in Zuid-Holland.

Voor het stedelijk gebied richt de kwaliteitskaart zich vooral op kwaliteitsaspecten als functie in stedelijk netwerk, dichtheid, bereikbaarheid, voorzieningenniveau, evenals cultuurhistorische kwaliteiten. Ook krijgt de gewenste samenhang tussen stad en land een plaats, bijvoorbeeld in de vorm van het groenblauwe netwerk.

Het stedelijk netwerk

Het stedelijk netwerk bestaat uit de samenhangende stedelijke agglomeraties die gekoppeld zijn aan het railnetwerk van bovenregionale openbaar vervoerlijnen 6 van het Zuidvleugelnet. Het stedelijk netwerk is inmiddels omvangrijker dan het gebied van de Zuidvleugel. Het wordt gevormd door de volgende gebieden:

- het gebied van de Leidse Regio
- de zone Leiden - Alphen aan den Rijn
- de Goudse regio en de Zuidplaspolder
- de Stadsregio Rotterdam
- het Stadsgewest Haaglanden
- de Drechtsteden
- de Merwedezone
- de greenport Westland/Oostland

De mainport Rotterdam en de greenport Westland-Oostland (inclusief de inliggende kernen) worden ook tot het stedelijk netwerk Zuid-Holland gerekend, omdat ze ruimtelijk onmiskenbaar onderdeel vormen van de stedelijke agglomeratie, ook al is er geen directe verbinding met het Zuidvleugelnet. Daarnaast is sprake van enkele middelgrote kernen die geen onderdeel uitmaken van een stedelijke agglomeratie, maar wel aan het Zuidvleugelnet zijn gelegen. Het betreft de kernen Leerdam, Bodegraven, Boskoop, Hillegom, Voorhout en Sassenheim. Deze kernen behoren tot het stedelijk netwerk Zuid-Holland. De overige kernen liggen in het landelijk gebied of in een provinciaal landschap. De verstedelijkingsopgave wordt voor het overgrote deel gebundeld en geconcentreerd in het stedelijk netwerk. Binnen dit netwerk is sprake van een hiërarchie: Rotterdam en Den Haag vormen de economische en stedelijke zwaartepunten. Zij

ontwikkelen zich in de context van de Zuidvleugel en de Randstad geleidelijk tot een samenhangende metropoolregio. De samenhang in het stedelijk netwerk wordt gedragen door het (inter)nationale en regionale netwerk van spoor-, weg- en waterverbindingen. Op regionale schaal zorgt vooral het Zuidvleugelnets voor samenhang. Dit net is een belangrijke drager voor de verstedelijkingsopgave. Het Zuidvleugelnets vormt, met de Stedenbaan als ruggengraat, de belangrijke motor voor de ruimtelijke differentiatie in woon- en werkmilieus.

Wonen

De woningbouwprogramma's in Zuid-Holland zijn binnen de bestuurlijke kaders van Zuidvleugel, Groene Hart en Zuid-Hollandse delta gemaakt.

Wonen in de Zuidvleugel

Het nieuwbouwprogramma voor de Zuidvleugel voor de periode 2010-2020 telt 115.000 woningen. Naast de nieuwbouw is een vervanging van 60.000 woningen afgesproken. Dat betekent een bruto woningproductie van 175.000 woningen. In Haaglanden zijn daarvan 65.300 voorzien. Het overgrote deel (80 procent) van dit programma van 175.000 woningen wordt op basis van een gezamenlijk afgesproken verstedelijkingsstrategie binnen bestaand stedelijk- en dorpsgebied 2010 (BSD 2010) gebouwd. Een groot deel daarvan kan binnen BSD-2010 worden gerealiseerd via het concept Stedenbaan en langs het Zuidvleugelnets. Het programma voor de Zuidvleugel en de verdeling over de regio's is in de volgende tabellen uitgewerkt. Het programma Stedenbaan voorziet in Stadsgewest Haaglanden, rond de stations 10.000 – 20.000 woningen en 315.000 en 660.000 m² bvo kantoren.

Verbinding stad en land; Zuidvleugelgroenstructuur

Zuid-Holland wil stad en land beter met elkaar verbinden door uit te gaan van het concept Zuidvleugelgroenstructuur. Binnen de invloedssfeer van het stedelijk netwerk gaat het om een samenhangend stelsel van landschappen, natuur- en recreatiegebieden, de grote eenheden stedelijk groen en groenblauwe verbindingen.

Zes waardevolle landschappen in deze groenstructuur krijgen de status provinciaal landschap. Deze status is bedoeld om de gebieden te beschermen én te ontwikkelen als recreatief aantrekkelijke en economisch duurzame landschappen met een inzet op verbrede landbouw en verbetering van de recreatieve kwaliteit. De gebieden zijn gekozen omdat de stedelijke druk hier groot is vanwege de inklemming tussen stedelijke gebieden. De ligging nabij de stad biedt kansen voor verbetering van de recreatiemogelijkheden voor veel inwoners. De provinciale landschappen vormen de basis voor de Zuidvleugelgroenstructuur en ze waarborgen voor een groot deel de balans tussen stad en land. Deze basis wordt aangevuld met grote natuur- en recreatiegebieden nabij de stad.

Deze gebieden krijgen de benaming 'regiopark'. Voorbeelden zijn de Delflandse Kust en het gebied van de Balij en het Bieslandse Bos. De groenstructuur wordt ten slotte gecompleteerd door een samenhangend netwerk van groenblauwe verbindingen en de grote eenheden stedelijk

groen (zoals stedelijke parken, sport- en volkstuincomplexen, waarmee alle groengebieden in de stedelijke invloedssfeer, zowel binnen als buiten de stad, met elkaar verbonden zijn.

Divers en samenhangend stedelijk netwerk Zuid-Holland wil verstedelijking concentreren in en rond de steden in het stedelijk netwerk. Deze concentratie van stedelijke functies heeft agglomeratievoordelen voor bedrijven, voorzieningen en detailhandel. Ook geeft het mogelijkheden tot ketenvorming, efficiënte benutting van infrastructuur en mogelijkheden voor ontwikkeling van efficiënte duurzame energiesystemen. Hiermee wordt de concurrentiepositie versterkt van het stedelijk netwerk van Zuid-Holland, de Zuidvleugel van de Randstad en daarmee van de Randstad in zijn geheel. Zuid-Holland schept een aantrekkelijke leefomgeving en een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven. Het contrast tussen stad en land blijft behouden en gebiedskwaliteiten kunnen worden versterkt. De provincie reageert op demografische ontwikkelingen en veranderende maatschappelijke behoeften. Volgens de demografische trends zal de vraag naar stedelijke woonmilieus in de toekomst toenemen. Ontwikkeling van nieuwe woon- en werkmilieus in stedelijke gebieden kan gecombineerd worden met het herstructureren en transformeren van bestaande woon- en werkmilieus.

Gemengde milieus, broedplaatsen en onderwijsvoorzieningen zorgen voor een betere voedingsbodem voor de kenniseconomie. De sociale cohesie wordt door het tegengaan van segregatie versterkt. Intensief gebruik van het stedelijk gebied leidt tot een reductie van de uitstoot van broeikasgassen en een zuinig gebruik van grondstoffen. Hierdoor draagt intensief stedelijk ruimtegebruik bij aan de duurzaamheid van de Nederlandse samenleving.

Tot 2020 staan de volgende provinciale belangen centraal:

- Versterken van het stedelijk netwerk en versterken van vitaliteit en diversiteit van stedelijke centra.
- Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters.
- Verbeteren interne en externe bereikbaarheid.
- Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus.
- Voorzien in een gezonde leefomgeving.
- Versterken stedelijk netwerk
- Versterking van het stedelijk netwerk gaat uit van het intensief benutten van ruimte in bestaand bebouwd gebied door het ruimtegebruik op locaties en infrastructuur beter te benutten.
- Het provinciaal belang richt zich op de ambities:
- Bundeling van verstedelijking, infrastructuur, voorzieningen en economische activiteiten gericht op concentratie en functieafstemming (knopen- en locatiebeleid).
- Stedelijke detailhandelstructuur versterken.
- Culturele en toeristische voorzieningen versterken (stedelijk).

Bundeling van verstedelijking

Het uitgangspunt voor de leef-, werk- en woonomgeving in 2020 is bundeling van verstedelijking. Dit is meer dan het concentreren van wonen in steden. Zuid-Holland richt zich op een betere

relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied, vooral in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.

1.3.3 Functieafstemming tussen verstedelijking en infrastructuur

De verstedelijkingsopgave richt zich vooral op het bestaand stads- en dorpsgebied 2010

Gedifferentieerd ruimtegebruik maakt dit gebied aantrekkelijk voor mensen om te wonen en voor bedrijven om zich te vestigen. Dit betekent een verdergaande concentratie en intensivering van stedelijke functies in de stedelijke centra en rond haltes van het Zuidvleugelnets. Er is daarbij onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied met hoogwaardig openbaar vervoer en het 'overig' stedelijk gebied. Het eerste gebied valt binnen het invloedsgedied van het Zuidvleugelnets. Dit geldt niet alleen voor wonen en werken maar ook voor grootschalige voorzieningen (winkels, sport- en culturele voorzieningen). Deze benadering beperkt het stedelijk ruimtebeslag, stimuleert de benutting van het openbaar vervoer en vergroot het draagvlak van voorzieningen in het stedelijk gebied.

De intensivering van stedelijke functies mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het binnenstedelijke leef- en vestigingsmilieu. Dat betekent dat intensivering gepaard gaat met verbetering van de milieukwaliteit en dat grotere eenheden stedelijk groen hun groene functie en kwaliteit moeten behouden en in principe niet in aanmerking komen voor verdichting. De grotere eenheden stedelijk groen en de groenblauwe hoofdroutes in de stad worden beschouwd als een onderdeel van de Zuidvleugelgroenstructuur.

Intensief benutten, meervoudig ruimtegebruik, herstructurering en transformatie

Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Dit geldt ook buiten het stedelijk netwerk.

Intensiveren betekent in de praktijk vaak het combineren van verschillende functies. Dit kan door stapeling of bestaande bebouwing voor meerdere functies geschikt te maken. Voorbeelden zijn de mix van wonen en werken en het combineren van logistieke bedrijven en kassen zoals in de Zuidplaspolder ontwikkeld worden. Herstructurering is een goede methode om functies te herschikken in het kader van intensivering van het stedelijk gebied. In sommige gevallen verandert op kleine schaal het ruimtegebruik, maar herstructurering betreft vooral functiebehoud. Wanneer overwegend sprake is van functieverandering maar deze veranderingen in het ruimtegebruik nog niet volledig duidelijk zijn, is er sprake van een transformatieopgave.

Binnenstedelijke transformatie is gericht op intensivering en grotere functiemenging

Voorbeelden hiervan zijn De Binckhorst in Den Haag, de Delftse Schieoevers en Stadshavens Rotterdam. Via herstructurering en transformatie kan tegelijk ook de milieukwaliteit op een

locatie worden verbeterd. Dit gaat om geluidhinder, geurhinder, luchtkwaliteit en onveilige situaties. Een schone en veilige leefomgeving is van belang om het internationale profiel van het stedelijk netwerk te behouden en te ontwikkelen. Naast de intensiveringsopgave dient in en om het stedelijk gebied voldoende ruimte te blijven voor een robuuste groen- en waterstructuur. Dit is van belang voor de leefkwaliteit in de stad en goede verbindingen met het buitengebied.

Centra in het stedelijk netwerk Zuid-Holland

Intensivering van stedelijke functies en concentratie van voorzieningen vindt zoveel mogelijk plaats nabij knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer. Niet iedere functie past echter overal. Er is sprake van een zekere hiërarchie en differentiatie in knooppunten en centra. Daarvoor is onderscheid gemaakt naar enerzijds internationale, bovenregionale en regionale centra met een multifunctioneel karakter, anderzijds de kenniscentra en toeristische centra met een specifiek profiel. De internationale centra omvatten de centrumgebieden van Den Haag en Rotterdam. Met name hier is plaats voor concentratie van (inter)nationaal georiënteerde bedrijven, kantoren en centrumvoorzieningen. De centra van de middelgrote, historische steden Leiden, Delft, Dordrecht en Gouda worden beschouwd als bovenregionaal centrum, naast enkele belangrijke deelcentra in de grote steden. Regionale centra hebben binnen het stedelijk netwerk of in het landelijk gebied een regionale functie.

Stedelijke detailhandelsstructuur

De provincie wil de bestaande detailhandelsstructuur versterken, vooral in de stedelijke centra, stadsdeel- en wijkcentra. Nieuwe mogelijkheden voor detailhandel en vrije tijd ziet de provincie ook rond openbaar vervoerknooppunten, inclusief de nieuwe Stedenbaanlocaties. Dit betekent beperking van toelaatbare branches op perifere locaties. De provincie zet het huidige detailhandelsbeleid voort, zoals neergelegd in de Provinciale Structuurvisie Detailhandel 2007. Veel van de huidige grootschalige detailhandel is gevestigd op bedrijventerreinen. Vanuit het beleid om dit areaal juist voor reguliere bedrijven te behouden, wordt de uitbreiding van de perifere detailhandel op die locaties terughoudend benaderd.

Culturele en toeristische voorzieningen

Zuid-Holland wil culturele en toeristische voorzieningen versterken. In het stedelijk netwerk zijn vooral de grote steden en de historische steden van groot cultureel en toeristisch belang. In deze steden is veelal sprake van een breed cultureel en toeristisch profiel, bestaande uit een gaaf en bijzonder historisch karakter, moderne architectuur en/of een divers palet aan culturele en stedelijke voorzieningen. De kwaliteiten komen tot uiting in de aanduidingen internationaal, bovenregionaal en regionaal centrum, veelal in combinatie met de aanduiding historische kern op de kwaliteitskaart. Een aantal van de historische kernen is in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht. Iedere stad heeft een specifiek cultureel en toeristisch profiel met een eigen karakter. Zo is de badplaats Noordwijk tevens bekend als internationaal congrescentrum. Versterking van dit karakteristieke profiel is van belang voor zowel de aantrekkelijkheid en het vestigingsklimaat van de afzonderlijke steden als voor het totale stedelijk netwerk.

Verbeteren interne en externe bereikbaarheid

Bij het provinciaal belang 'verbeteren interne en externe bereikbaarheid' horen de ambities:

- (Inter)nationale bereikbaarheid verbeteren.
- Capaciteit vergroten en/of nieuwe capaciteit openbaar vervoer en weg, waaronder Stedenbaan.
- Ontwikkeling en kwaliteitssprong regionaal netwerk.
- Samenhang binnen complete infrastructuur netwerk (multimodaliteit en ketenmobiliteit).
- Ruimtelijke reserveringen voor (boven)regionale infrastructuur.
- Aansluiting tussen hoofd- en onderliggend wegennet verbeteren.
- Capaciteit vaarwegen voor goederen optimaliseren.

Voor de concurrentiepositie van de Randstad zijn de interne en externe bereikbaarheid essentieel. Bereikbaarheid vergroot de mogelijkheden voor een wervend internationaal vestigingsmilieu. Personen- en goederenvervoer moet vlot en zonder haperingen plaatsvinden. Tegelijkertijd dient de infrastructuur met het oog op de leefomgevingskwaliteit optimaal te worden ingepast. Bundeling van verstedelijking, functiemenging, herstructurering én een betere afstemming van de woon- en werkmilieus vermindert de totale mobiliteitsdruk.

Het hoofdwegennet, het regionale wegennet en stadshoofdwegennet moeten als één geheel beter functioneren. Ook is het noodzakelijk verschillende netwerken (auto, openbaar vervoer, waterwegen en fiets) te verknopen om vervoer van deur tot deur te verbeteren. Dit is de ketenbenadering die uitgangspunt is voor Zuid-Holland. Maatregelen in de sfeer van ketenmobiliteit moeten hieraan bijdragen. Hiervoor bieden nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van (dynamisch) verkeersmanagement en dynamische openbaar vervoerreisinformatie veel kansen die Zuid-Holland beter wil benutten. Zuid-Holland vindt capaciteitsvergroting van wegen en spoor op verschillende plekken onontkoombaar.

Delen van het onderliggend wegennetwerk verdienen een extra kwaliteitsimpuls. Er moet geïnvesteerd worden in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer. Vooral daar is een kwaliteitssprong nodig, omdat de ontwikkeling ervan ver is achtergebleven. De capaciteit van vaarwegen kan beter benut worden. Voor alle weg- en openbaar vervoerprojecten geldt in ieder geval het volgende:

- Het verkeers- en transportsysteem moet robuust zijn. Het geheel moet blijven functioneren bij wisselende verkeers- of weersomstandigheden.
- Het verkeers- en transportsysteem moet duurzaam zijn. Het moet een goed woon-, werken leefklimaat ondersteunen.
- Ketenbenadering is essentieel in het verplaatsing- en transportsysteem. Het geheel van aanwezige voorzieningen moet optimaal gebruikt worden. Investeren in goede overstapmogelijkheden is noodzakelijk.

Het hier beknopt beschreven mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan (PVVP) en de Beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart. Het PVVP is in de structuurvisie als uitgangspunt gehanteerd. Alle in de structuurvisie aangegeven nieuwe

verkeers- en vervoersinfrastructuur mogen in bestemmingsplannen ruimtelijk in ieder geval niet onmogelijk worden gemaakt.

1.3.4 Regionale infrastructuur

Zuidvleugelnet

Het regionale openbaar vervoernetwerk (Zuidvleugelnet) koppelt de belangrijkste stedelijke centra en economische clusters in Zuid-Holland met het (inter)nationale netwerk. Daarmee is het een cruciale onderlegger in het stedelijke netwerk. Het Stedenbaanconcept vormt de ruggengraat van dit Zuidvleugelnet. Verstedelijking wordt in dit concept gekoppeld aan railvervoer met een dienstregeling waarin treinen in een hoge frequentie rijden. Nieuwe stations worden gerealiseerd bij Sassenheim en Bleizo.

Het station Bleizo ligt aan de spoorlijn Den Haag-Gouda ter hoogte van de doorgetrokken Zoetermeerse oosttak van Randstadrail. De locatie rond deze vervoersknoop is bedoeld voor een combinatie van innovatieve en kennisintensieve werkfuncties gerelateerd aan de greenportactiviteiten in Lansingerland, de in Zoetermeer gevestigde werkfuncties en leisure. Deze nieuwbouw vervangt verouderde kantorenvorraad in Zoetermeer, gaat gepaard met het schrappen van planologische voorraad aan kantoren en draagt daarmee bij aan de beoogde kwaliteitsverbetering in het kantorenaanbod.

Na realisering van vier sporen kan er bij Schiedam Kethel ook een Stedenbaanstation geopend worden, waarbij nader bezien zal moeten worden op welke wijze verstedelijking op deze locatie vorm kan worden gegeven. Dit mede in relatie tot de directe nabijheid van Rotterdam/The Hague Airport.

Bij de ontwikkeling van het Zuidvleugelnet gaat het concreet om realisering en uitbouw van de lightrailverbindingen RijnGouwelijn Oost en West, Randstadrail en de MerwedeLingelijn.

Binnen het stedelijk netwerk zijn de volgende projecten aan de orde:

- ontwikkeling van het netwerk Randstadrail (tramlijnen 1, 9 en 11 in Den Haag);
- aanleg van de bustangent- Kijkduin, -Harnaschpolder, -Den Haag-zuidwest, -Delft, -Pijnacker, -Zoetermeer;
- doortrekken van Randstadrail (oostelijke richting) bij Zoetermeer;
- aanleg van de hoogwaardig openbaar vervoer-busverbinding Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de aanleg van de A13-A16;
- realisering van een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding Rotterdam-Rotterdam/The Hague Airport-Delft-Den Haag;
- realisering van de Hoekselijn en doortrekken daarvan naar het strand, inclusief de koppeling aan de Rotterdamse metro;
- aanleg van de Ridderkerklijn;
- realisering hoogwaardig openbaar vervoerverbinding van Noordwijk naar Sassenheim.

Het Zuidvleugelnets wordt gecompleteerd door de Zuidtangent in de Haarlemmermeer door te trekken naar het nieuwe station Sassenheim en door een hoogwaardige openbaar vervoerring in de Drechtsteden te realiseren. Verbetering is noodzakelijk van de buscorridor Duin- en Bollenstreek-Schiphol, waaronder de realisering van een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding van Noordwijk naar Sassenheim en de buscorridor Alphen-Schiphol.

Regionale wegverbindingen

Het regionale verkeer blijft zich ontwikkelen. Om het stedelijk netwerk goed te laten functioneren is daarom een kwaliteitssprong in het regionale netwerk vereist. In de As Leiden-Katwijk is de aanleg van de Rijnlandroute cruciaal voor de daar reeds geplande ontwikkelingen. Ook voor de regio en de greenport Bollenstreek is dit essentieel. Planning is dat de provincie op basis van het planMER begin 2011 een tracébesluit neemt. In samenhang met de Rijnlandroute wil Zuid-Holland dat de A44 een regionale weg wordt. Met het oog op de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder is een geheel nieuwe regionale wegenstructuur ontworpen. De parallelverbinding A12-Moordrechtboog is hierin een essentieel gegeven. Andere onderdelen zijn de omleiding van de N219 bij Zevenhuizen en het verleggen van deze verbinding bij Nieuwerkerk aan den IJssel.

De (regionale) bereikbaarheid van Den Haag wordt versterkt door aanleg van het Trekvliettracé en op termijn door de realisering van een volwaardige ringweg om/door de stad: de internationale ring Den Haag.

Voor Rotterdam geldt dat een betere binnenstedelijke noord-zuidverbinding kan leiden tot verbetering van de bereikbaarheid over de weg. Het gaat hier om de stadsweg, goed ingepast in het stedelijk weefsel. Ook de nieuwe stedelijke bouwlocatie Stadshavens moet een goede ontsluiting krijgen.

Andere verbeteringen in het regionale netwerk zijn het 3x1-project in het Westland, verbreding van de Doenkade (N209) vooruitlopend op de aanleg van de A13-16, aanleg van de Zuidwestelijke Randweg bij Gouda en capaciteitsverruiming van de N207 Alphen-Leimuiden/A4. Zuid-Holland wil aantrekkelijke woonmilieus bieden en aan de veranderde vraag voldoen. Het stedelijk gebied rond openbaar vervoerknooppunten biedt kansen om een multifunctioneel programma te realiseren. Hier wil de provincie een breed aanbod woonmilieus realiseren. Met name centrumstedelijke woonmilieus passen hier. Het 'overig' stedelijk gebied en de uitleglocaties binnen de bebouwingscontour bieden vooral ruimte aan groenstedelijk en landelijk wonen. Om aan de vraag van woonconsumenten te kunnen voldoen, is onder voorwaarden ruimte voor landelijk wonen mogelijk. Het gaat om woningbouw met een lage dichtheid per hectare, gekoppeld aan investeringen in het landschap. Belangrijk in Zuid-Holland is het aanbod van voldoende woningen in de sociale sector per regio. Voor de totale productie van woningen geldt in beginsel per regio een aandeel van 30 procent bouwen in de sociale sector.

Voorzien in een gezonde leefomgeving

Bij het provinciaal belang 'Voorzien in een gezonde leefomgeving' horen de ambities:

- Beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

- Ontvlechting van het vrachtgoederenvervoer in de Drechtsteden door de aanleg van RoBel en A4-Zuid.
- Provinciedekkend basisnet externe veiligheid toewijzen (vooralsnog alleen wegen) en risicovolle bedrijven hieraan koppelen.
- Gebiedsgericht differentiëren in milieukwaliteiten.
- Risicovolle bedrijven concentreren.

Leefomgevingskwaliteit neemt af door geluidhinder, geurhinder, overschrijding van de fijnstofnormen en onveilige situaties. Verstedelijking heeft gevolgen voor de sociale en fysieke veiligheid in de provincie. Fysieke veiligheid is een provinciaal belang. De fysieke veiligheid van de inwoners van Zuid-Holland wordt meegenomen in de ruimtelijke inrichting. Het gaat hierbij om het voorkomen van rampen waarbij grote groepen mensen tegelijk worden getroffen. Maatgevend is onder andere het overstromingsrisico en de externe veiligheid. Dit laatste heeft betrekking op ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Landgoederenzone

Landgoederen vormen een belangrijk onderdeel van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. Veel van deze landgoederen liggen op de oude strandwallen achter de duinen, zoals de landgoederenzone bij Wassenaar. Landgoederen dragen bij aan de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van hun omgeving. Een vrije ligging en zichtassen zijn daarbij belangrijk. Voor bescherming van de relatie tussen het landgoed en de omgeving van het landgoed ontwikkelt Zuid-Holland in samenwerking met andere partijen de landgoedbiotoop. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de kwaliteiten van deze landgoedbiotopen.

De landgoedbiotopen zijn aangegeven op kaart 12 van de Verordening. Voor de landgoederen zonder biotoop geldt dit ook, alleen al op grond van het gegeven dat landgoederen vrijwel altijd buiten de bebouwingscontour zijn gelegen. Ontwikkelingen buiten de contour hebben altijd rekening te houden met kwaliteitsaspecten van de omgeving. Een soortgelijke bescherming geldt ook voor landgoederenzones. Ontwikkelingen die afbreuk doen aan de landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden van de betreffende zone zal de provincie Zuid-Holland niet toestaan. De provincie zal hierop toezien.

Stad en land verbonden

De groene ruimte in en om de stad wordt hoog gewaardeerd. Met een verstedelijkingsopgave die vooral gericht is op intensivering en herstructurering, wordt de kwaliteit van de groene ruimte steeds belangrijker. Niet alleen vanuit het oogpunt van de leefbaarheid voor bewoners, maar ook vanwege een aantrekkelijk en onderscheidend vestigingsklimaat.

In Zuid-Holland is vooral in de omgeving van het stedelijk gebied sprake van grote recreatietekorten, is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het landschap onvoldoende en schiet de kwaliteit van het landschap tekort door versnippering en verrommeling. Er ligt een grote opgave om de samenhang tussen stad en land en de kwaliteit van de groene ruimte nabij de stad over de volle breedte aanzienlijk en duurzaam te versterken.

Alleen bescherming en het toevoegen van hectares recreatiegebied is daarvoor niet toereikend.

Het gaat om een nieuwe balans tussen bescherming en ontwikkeling voor alle groene ruimten in en nabij het stedelijk gebied. Naast de gesignaleerde tekortkomingen is ook de potentie aanwezig: de groene ruimte is in het stedelijk netwerk van Zuid-Holland nooit ver weg en ook nabij de stad kent de provincie een unieke variatie aan bijzondere landschappen en groengebieden.

Versterken recreatieve functie en groenstructuur

Bij het provinciaal belang 'Versterken recreatieve functie en groenstructuur' horen de volgende ambities:

- ontwikkelen van een volledig en gevarieerd recreatieaanbod binnen en buiten de stad;
- beschermen en ontwikkelen van de gebiedseigen kwaliteiten in de landschappen nabij de stad;
- verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid en zichtbaarheid van het landschap nabij de stad;
- ontwikkelen en compleet maken van een aantrekkelijk en veilig recreatief netwerk (fiets- en wandelpaden, wegen, waterwegen, recreatietransferia) dat zowel stad en land als groengebieden onderling verbindt;
- stimuleren van duurzame, op de stedelijke vraag gerichte (verbrede) landbouw;
- tegengaan van versnippering en verrommeling van het landschap;
- versterken van culturele en toeristische voorzieningen;
- wateropvang in stadsranden als onderdeel van de groenstructuur.

Samenvattend is het hoofddoel van dit provinciaal belang het verbeteren van de relatie tussen stad en land in zowel ruimtelijk, recreatief als economisch opzicht. Daartoe heeft de provincie voor de groene ruimte in en nabij de stad een nieuw concept ontwikkeld: de Zuidvleugelgroenstructuur. De groenstructuur omvat alle provinciale landschappen, regioparken en recreatieve verbindingen in de stedelijke invloedssfeer, alsmede de grotere eenheden stedelijk groen. De Zuidvleugelgroenstructuur vormt aldus een 'twee-eenheid' met het stedelijk netwerk. Het concept is te vergelijken met het concept "Green Belt of London" maar dan op de schaal van de Zuidvleugel. Buiten de groenstructuur liggen de grote landschappen waar de opgaven minder op de relatie met de stad zijn gericht.

De Zuidvleugelgroenstructuur beoogt bescherming van de bestaande groene ruimte in en nabij de stad met tegelijkertijd duurzame ontwikkeling van de kernkwaliteiten. Dit vraagt zowel een overkoepelende aanpak als regionaal maatwerk.

Zuidvleugelgroenstructuur

De ambities voor de Zuidvleugelgroenstructuur vertonen een grote veelzijdigheid. In deze groenstructuur worden vier gebiedscategorieën onderscheiden. Iedere gebiedscategorie heeft een eigen opgave. Daarnaast is het belangrijk dat zij met elkaar een samenhangend ruimtelijk stelsel gaan vormen met een eigen verantwoordelijkheidsverdeling en tevens een grotere samenhang met het stedelijk netwerk krijgen. Het versterken van die samenhang is een cruciale opgave.

De volgende vier categorieën worden onderscheiden:

1. de provinciale landschappen

Provinciale landschappen zijn regio-overschrijdende en begrensde landschappen in de stedelijke invloedssfeer en liggen tussen stedelijke agglomeraties. Ze hebben een unieke landschappelijke identiteit en ze zijn multifunctioneel van karakter (verbrede landbouw, recreatie, natuur, water, cultuurhistorie, dorpen). De provincie is hier de trekker.

2. de regioparken

Regioparken zijn de grote recreatie- en natuurgebieden nabij de stad buiten de provinciale landschappen. Primair bieden ze ruimte aan openluchtrecreatie, water en natuur, soms met ruimte voor verbrede landbouw. De regio is hier de trekker.

3. de grotere eenheden stedelijk groen

De grotere eenheden stedelijk groen liggen binnen het stedelijk gebied en bieden ruimte voor (intensieve) openluchtrecreatie, sport en natuur. De steden zijn hier de trekkers.

4. het verbindend groenblauw netwerk

Het samenhangend netwerk van aantrekkelijke en veilige recreatieve routes. Het betreft de belangrijke fietspaden, wandelwegen en waterwegen die zowel stad en land als groengebieden onderling verbinden. De provincie is hier de trekker.

In de Zuidvleugelgroenstructuur gaan bescherming en ontwikkeling samen. Aldus wordt beoogd meerwaarde toe te voegen aan het rijksbeleid voor nationale landschappen en rijksbufferzones. In het beleid voor deze gebieden ligt het accent op het beschermen van landschappelijke kwaliteiten en het weren van verstedelijking. Voor de groenstructuur ligt het accent op de ontwikkelopgave, gericht op een betere verbinding van stad en land. Op deze wijze vullen rijksbeleid en provinciaal beleid elkaar aan.

Grotere eenheden stedelijk groen

De grotere eenheden stedelijk groen vervullen een essentiële functie voor het leef- en vestigingsklimaat in de stad (recreatie, sport, natuur). Dit belang neemt toe met een verstedelijkingsopgave die grotendeels op binnenstedelijke intensivering is gericht. De provincie beschouwt daarom de grotere eenheden stedelijk groen als onderdeel van de groenstructuur en streeft ernaar deze beter in te bedden in de samenhangende groenstructuur.

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk mits behoud van de groene functies en kwaliteiten voorop staat. Enkele voorbeelden zijn het Kralingse Bos in Rotterdam en het Zuiderpark in Den Haag.

1.3.5 Provinciale Verordening Ruimte; ontwikkelen met schaarse ruimte

Om het provinciale ruimtelijke belang, zoals beschreven in de provinciale structuurvisie, te kunnen uitvoeren is, onder meer, de provinciale verordening opgesteld. In de provinciale verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang.

Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient daarom ook rekening te worden gehouden met ander provinciaal beleid. Bovendien moet worden voldaan aan de overige wet- en regelgeving.

1.3.6 Woonvisie Zuid-Holland 2005 – 2014

Op 26 januari 2005 stelden Provinciale Staten de Woonvisie Zuid-Holland 2005 – 2014 “Samenhang en samenspel” vast. Daarin staat hoeveel woningen er in deze periode in Zuid-Holland gebouwd moeten worden en welke kwalitatieve accenten daarbij worden gelegd.

De woningbehoefte is als gevolg van economische en sociaal maatschappelijke ontwikkelingen (individualisering, gezinsverdunning, vergrijzing, vluchtelingenbeleid) aan verandering onderhevig. Het provinciale beleid is erop gericht voor alle bevolkingsgroepen een voldoende en passend woningaanbod te realiseren. Dit betekent dat in de periode tot 2014 circa 214.000 woningen zullen moeten worden gebouwd om de bevolkingsgroei op te kunnen vangen.

De volgende kwalitatieve accenten worden hierbij gelegd:

- Het is de ambitie om 50% van de nieuwe behoefte aan woningen door middel van verdichting en inbreiding te realiseren;
- Het streven is om circa 30% van de woningbouwproductie als sociale woningbouw te realiseren, gecombineerd met het stimuleren van de doorstroming van de woningmarkt om te kunnen waarborgen dat alle doelgroepen in een geschikte woning kunnen wonen;
- De belangrijkste prioriteit is om te bouwen voor senioren en starters op de woningmarkt omdat het aanbod aan geschikte woningen voor deze doelgroepen erg beperkt is. Jaarlijks zullen circa 6.000 zogenaamde ‘nultredenwoningen’ worden gebouwd;
- Stedelijke woonmilieus dienen meer gedifferentieerd te worden in woningtypologieën en daarmee in inkomens- en bevolkingsgroepen;
- Er is een aantoonbaar tekort aan extreem stedelijke en landelijke luxe woonmilieus voor vermogende
- woningvragers. Jaarlijks worden 1.500 woningen in dit segment toegevoegd.

1.3.7 Monitor Wonen 2009

De Monitor Wonen geeft een beeld van de gerealiseerde woningbouw in de provincie tussen 2005 en 2009. De analyse van de afgelopen jaren die dit beleidsdocument biedt, kan ook worden gebruikt om voor de komende jaren de woningbouwopgave bij te stellen. In principe is de Monitor dan ook een beleidsevaluatie van de Woonvisie. In de monitor komt naar voren dat de bevolking in de provincie minder is gegroeid dan van te voren werd gedacht, in een deel van de gemeenten is zelfs al spraken van incidentele krimp.

Voor de regio Haaglanden komen de volgende resultaten en verwachtingen naar voren:

- Groei inwonertal.
- Naar verwachting wordt 82 procent van het programma gehaald.
- Naar verwachting wordt het aandeel binnenstedelijk op basis van de geformuleerde opgave inclusief Vinex gehaald.
- Naar verwachting wordt een aandeel van 24 procent sociaal gehaald.
- Tot 2015 is er voldoende planaanbod om het programma te kunnen halen. Na 2015 is er onvoldoende planaanbod.
- Er zijn geen gegevens over het geplande aandeel sociaal bekend.
- Er is op dit moment onvoldoende planaanbod binnenstedelijk.
- Er is op dit moment onvoldoende planaanbod rondom Stedenbaanstations.

1.3.8 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 - 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Daarbij komen onderwerpen aan de orde als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij moeten tegelijkertijd de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen niet uit het oog worden verloren. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist.

Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen.

Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

1.3.9 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

De provincie heeft de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur vastgelegd. De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) is het stabiele en ruimtelijk samenhangende netwerk van bestaande en nieuwe natuurgebieden. Soms maken ook recreatiegebieden deel uit van de

PEHS. Andere recreatiegebieden maken officieel geen deel uit van de PEHS, maar hebben er wel een belangrijke relatie mee.

1.3.10 Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

Op 28 juni 2006 hebben Provinciale Staten het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 vastgesteld. Centraal in dit plan staat het realiseren van kwaliteit, met andere woorden een duurzame ontwikkeling. Problemen en ontwikkelingen als stijging van de zeespiegel, verzilting van kustgebieden, verschuivingen in de aanwezigheid van planten en dieren, bodemdaling, problemen met afvoer van rivieren, luchtverontreiniging, geluidhinder en slechte waterkwaliteit liggen hieraan ten grondslag. In het beleidsplan worden voorstellen gedaan hoe deze ontwikkelingen het hoofd te bieden. De provinciale uitgangspunten op het gebied van groen en water komen terug in het gemeentelijk beleid en vormen de kaders waarbinnen het beheer en de ontwikkeling van de Landgoederenzone worden vormgegeven. Het Waterplan Rijswijk bevat het gemeentelijk beleid op het gebied van water.

De provincie Zuid-Holland heeft het waterbeleid geformuleerd in het “Beleidsplan Groen, Milieu en Water 2006 - 2010” van augustus 2006. Met dit plan wordt voortgeborduurd op het vigerende rijks- en provinciale beleid en de afspraken die met de Zuid-Hollandse waterpartners zijn gemaakt. In het beleidsplan is het provinciaal beleid voor milieu en water en voor natuur en landschap geïntegreerd. Het geeft de kaders en doelstellingen voor de periode 2006 - 2010 met een doorkijk naar 2020.

De provincie wil met haar beleid ook bijdragen aan een duurzame inrichting van het milieu volgens zo hoog mogelijke kwaliteitsmaatstaven. De nadruk ligt daarin op duurzaam stedelijk waterbeheer en op het voorkomen van wateroverlast. Wateraspecten zoals waterkwaliteit, riolering/afkoppeling, waterberging, veiligheid, (grond)wateroverlast en ecologische oeverinrichting dienen bij ruimtelijke inrichting en beheer van de openbare ruimte integraal te worden aangepakt. In het beleidsplan zijn de kansen en bedreigingen voor het leefmilieu in kaart gebracht. Eén van de uitkomsten ten aanzien van oppervlaktewater is dat meer dan de helft van de wateren in de provincie niet voldoet aan de doelstellingen van biologisch gezond oppervlaktewater. Het aantal ongezuiverde lozingen en riooloverstorten dient te worden teruggedrongen.

Daarnaast neemt door de verdergaande verstedelijking het waterbergend vermogen steeds verder af. Terwijl de wateroverlast als gevolg van de klimaatverandering en zonder het treffen van maatregelen verder zal toenemen.

In de nota “Regels voor Ruimte” stelt de provincie in ruimtelijke plannen voor nieuw te ontwikkelen gebieden of stedelijke herstructureringsgebieden het realiseren van voldoende open water als een harde voorwaarde. Als provinciale richtlijn geldt een percentage van 10% van het bruto oppervlak. In overleg en overeenstemming met de waterbeheerder kan hiervan worden afgeweken. Alleen in die gevallen waar het voorkomen van negatieve effecten op de

waterhuishouding niet mogelijk is en waar de planvorming maatschappelijk noodzakelijk wordt bevonden is compensatie buiten het plangebied mogelijk.

In de “Deelstroomgebiedvisies” in het werkgebied Zuid-Holland Zuid zijn voor het zuiden van Zuid-Holland procesafspraken gemaakt over de werkwijze waarop de wateropgave wordt berekend. Voor omgang met water in het stedelijk gebied wordt bovendien de volgende richtlijn genoemd: de drietrapsstrategie 1) vasthouden in de stad (dus binnen het bestaand stedelijk gebied oplossen), 2) bergen aan de rand (bij voorkeur binnen de rode contour) en 3) afvoeren naar het landelijk gebied. Daarnaast worden in het bestaand stedelijk gebied kansen gezien voor het combineren van water met andere functies. De combinaties met architectuur, recreatieverbindingen en openbaar groen treden hierbij het meest op de voorgrond.

1.3.11 Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft een overzicht van cultureel erfgoed in Zuid-Holland op drie thema's: archeologie, landschap en nederzettingen. Voor elk thema zijn steeds twee zaken in kaart gebracht: kenmerken (wat is het?) en waarden (wat is het belang ervan?). De vastgelegde waardering geldt als uitgangspunt van beleid.

1.3.12 Cultuurplan 2009 – 2012 (2008)

De provincie Zuid-Holland heeft zichzelf de opgave gesteld om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting te bewaken en ervoor te zorgen dat de provinciale identiteit bewaard blijft. Ze wil bevorderen dat gemeenten cultuur betrekken bij hun beleidsvorming en de vertaling daarvan in ruimtelijke plannen.

De ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van een gebied kunnen worden versterkt door de cultuur te betrekken bij de planologie. De inbreng vanuit architectuur, vormgeving, cultuurhistorie en kunsten kan ontwerpopgaven verrijken. Het is van belang om vanaf het begin de culturele waarden in Zuid-Holland in de ruimtelijke plannen mee te nemen: boerderijlinten, stads- en dorpsgezichten, molens, verkavelingspatronen, archeologische monumenten, forten, zandwallen enzovoorts.

1.3.13 Structuurvisie Detailhandel Zuid-Holland 2007

De detailhandel is niet alleen een belangrijke economische sector. Zij zorgt ook voor een betere ruimtelijke structuur, identiteit, aantrekkelijkheid en levendigheid in Zuid-Holland. Het publiek vindt een buurt, wijk of dorp zonder winkels snel als onleefbaar. Een aantrekkelijk winkelaanbod is daarnaast belangrijk voor de economische vitaliteit van centra. En recreatief winkelen is een grote hobby van de gemiddelde Nederlander. Het kabinet heeft daarom alle provincies opgeroepen detailhandelsbeleid te ontwikkelen. De provincies hebben hiervoor een gezamenlijk beleidskader ontwikkeld dat door het kabinet is goedgekeurd. Zuid-Holland voert van oudsher

detailhandelsbeleid. In Zuid-Holland gaat het om een kleine 22.000 winkels met 4,7 miljoen vierkante meter vloeroppervlakte.

De Structuurvisie Detailhandel legt de locaties vast voor 'gewone' regionale detailhandel en voor perifere detailhandel. De nota is gebaseerd op de regionale structuurvisies voor detailhandel, maar voegt de zogenaamde Stedenbaanlocaties toe: een aantal bestaande en nieuwe NS-stationslocaties, met mogelijkheden voor intensivering van de bebouwing, waaronder detailhandel. De provincie voert een actief detailhandelsbeleid vanwege de vaak bovenlokale gevolgen van bestemmings- of bouwplannen voor omvangrijke winkelcentrumprojecten of perifere detailhandel. De Structuurvisie Detailhandel Zuid-Holland 2007 vormt een toetsingskader voor zulke plannen. Voor lokale detailhandelsplannen tot 2.000 m² in winkelcentra wordt een grotere verantwoordelijkheid aan gemeenten toegekend. Belangrijke doelstelling is de dynamiek in de detailhandel te bevorderen en de bestaande structuur te versterken. De provincie laat iedere vijf jaar een groot koopstromenonderzoek houden. Het laatste onderzoek is in 2004 verricht.

1.4 Stadsgewest Haaglanden

1.4.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Het Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden 'Groene schakel in de Randstad' is vastgesteld op 16 april 2008. Het structuurplan geeft een visie op de ontwikkelingen in de regio tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Het ruimtelijke beleid van de regio, beschreven in dit structuurplan, kent drie hoofddoelstellingen:

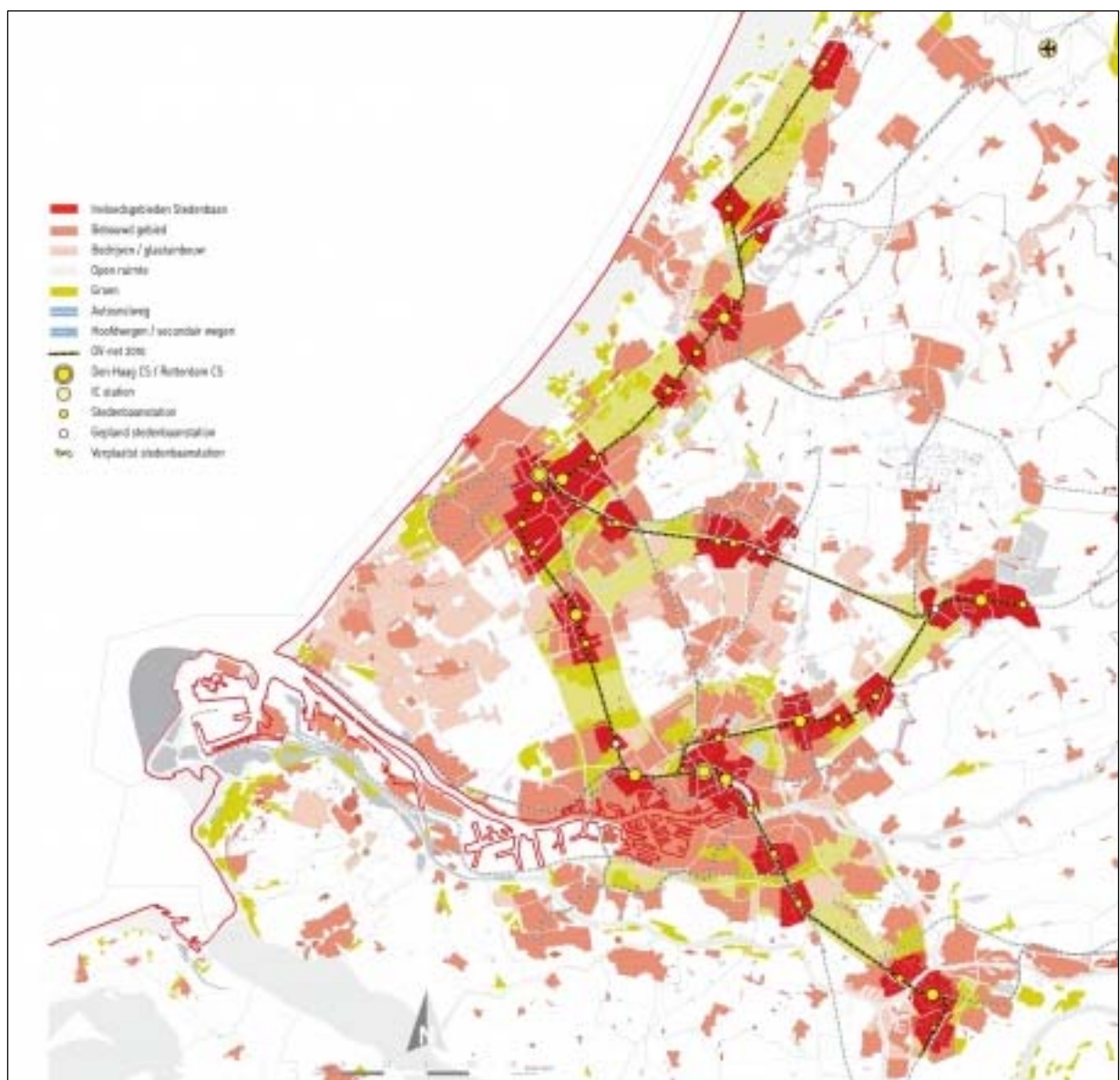
- Een internationaal concurrerende regio;
- Een goed functionerend regionaal stedelijk netwerk;
- Een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Deze hoofddoelstellingen worden vertaald naar tien beleidsacties. Het gaat hierbij om drie gebiedsontwikkelingen en zeven projecten voor een concurrerende Zuidvleugel:

- Internationale Zone/World Forum Den Haag;
- Internationale Stad: Binckhorst Den Haag;
- Technologisch Innovatief Complex Delft.

Zeven projecten voor een concurrerende Zuidvleugel:

1. Greenport Westland - Oostland;
2. Toerisme, recreatie en leisure;
3. Klimaatbestendige en klimaatneutrale regio;
4. Duurzame mobiliteit;
5. Regionale groenstructuur;
6. Herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken;
7. Herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen.



Stedenbaan, invloedsgebieden per station

Met name het punt 'regionale groenstructuur' is van belang voor het plangebied: de Prinses Beatrixlaan planlocatie staat aangegeven als Groen Blauwe schakel tussen de groengebieden landgoederenzone en de stadsparkzone en dient er dus ruimte gemaakt te worden voor een groenblauwe verbingszone.

De Landgoederenzone heeft volgens het RSP een functie als stadsrandpark, waar een kwaliteitsimpuls noodzakelijk is. De Landgoederenzone vormt bovendien een onderdeel van de regionale groenstructuur.

Een ander speerpunt is de klimaatbestendige regio. Het regionaal structuurplan geeft hierbij geen specifieke invulling, maar het is hierbij van belang om onder andere waterberging goed af te stemmen met het waterschap.

1.4.2 Regionale Woonvisie Haaglanden

De regionale woonvisie is op 26 november 2003 vastgesteld. De regio stelt in de Woonvisie dat haar ambitie is een kwaliteitsverbetering te realiseren van het woonaanbod. Daarnaast is er sprake van een gespannen woningmarkt op kwantitatief gebied, ook dit wil men oplossen. Om deze ambitie te realiseren wordt ingezet op grootschalige woningbouwontwikkeling op uitleglocaties en binnenstedelijke transformatie. Hierbij dient rekening gehouden te worden met een taakstelling voor sociale woningbouw en goedkope koopwoningen. Tevens wil men gebruik maken van creatieve oplossingen en het benutten van kansen die zich, soms onverwacht, voordoen. De Woonvisie is een document van de regio, waarbij de gemeenten binnen deze regio aandacht willen besteden aan:

- Samenhang brengen in het gevarieerde woonaanbod van Haaglanden;
- Duidelijk maken welke ambities de gemeenten samen hebben;
- Afstemming en bijsturing van lokaal beleid mogelijk maken;
- Inspiratie bieden voor uitwerking in concrete plannen en acties;
- Handvatten bieden voor uitvoeringsafspraken met beheerders en investeerders;
- Inzet in gesprekken met andere overheden.

Daarnaast wordt aangegeven dat de kernkwaliteiten van Haaglanden als woongebied - groen, blauw en compact - behouden dienen te blijven. Hiervoor worden drie beleidsrichtingen gegeven:

- Conserveren: de open ruimte behouden;
- Verbinden: het buitenliggende groen en het stedelijk groen verbinden;
- Gebruiken: de woonfunctie beter op de open ruimte oriënteren.

Naast het woningbouwprogramma beschrijft de regio gebiedsprofielen en accenten, die dienen te worden

uitgewerkt in lokale woonvisies en ruimtelijke plannen. Voor Rijswijk is het gebiedsprofiel 'Wonen in het groen aan de stad'. Dit gebiedsprofiel onderscheidt zich door de grote variatie in het woonaanbod. De regio streeft ernaar het imago van Rijswijk als ruime en rustige woongemeente te versterken. De gemeente onderschrijft dit beleid in haar reactie op de woonvisie: 'Uitgangspunt bij de differentiatie blijft het behoud van het groene karakter van Rijswijk, het onderscheidend vermogen ten opzichte van de andere stedelijke gemeenten in de regio'.

Het woonbeleid van de regio Haaglanden is vastgelegd in de Regionale Woonvisie Haaglanden (2003). Het beleid is gericht op een evenwichtige en een rechtvaardige verdeling van woonruimte. Het aanbod moet beantwoorden aan de vraag naar verschillende woningtypen, woonmilieus en prijsklassen. Belangrijke beleidsthema's zijn:

- afstemming van vraag en aanbod op de woningmarkt;
- optimale benutting en noodzakelijke transformatie van bestaande woningvoorraad;
- stimuleren van de noodzakelijke doorstroming;
- effectiviteit van de woonruimteregels;
- gelijke kansen en keuzevrijheid voor de verschillende categorieën woningzoekenden;
- kwaliteit van woningen.

In de Landgoederenzone worden in beperkte mate nieuwe woningen toegestaan, waarbij een bijzondere relatie tussen woningen en groene ruimte centraal staat. Hiermee wordt de diversiteit van woonvormen gediend en wordt een breder aanbod verkregen, waardoor beter kan worden ingespeeld op de marktvraag.

1.4.3 Project waterkader Haaglanden

In het kader van het project waterkader Haaglanden zijn onder andere de volgende afspraken gemaakt:

Wateropgave in gemeentelijke waterplannen

De gemeenten in Haaglanden stellen, samen met Delfland, een gemeentelijk waterplan op. Daarin maken zij afspraken over de realisatie van de wateropgave. Hiertoe doorlopen Delfland en de gemeenten de volgende stappen:

- Delfland berekent de omvang van kwantitatieve wateropgave en bespreekt dit met de gemeente;
- Gemeente en Delfland bepalen per waterstaatkundige eenheid hoe en wanneer ze de wateropgave realiseren en welke ruimtelijke consequenties de realisatie heeft;
- In een uitvoeringsprogramma leggen zij de inspanning van betrokken partijen vast, waaronder de afspraken over de financiering.

Ruimtelijke plannen

De wateropgave is in grote mate een ruimtelijke opgave. Voor realisatie van de wateropgave is het

nodig dat:

- Gemeenten de ruimtelijke aspecten van de kwantitatieve wateropgave (zonodig apart ondergebracht in een 'waterstructuurplan') vastleggen in bestemmingsplannen. Tegelijk dienen afspraken te zijn gemaakt over de financiering, inclusief eventuele planschaderegelingen;
- Stadsgewest Haaglanden de regionaal relevante aspecten van ABC Delfland en de gemeentelijke waterplannen opneemt in de herziening van het Regionaal Structuurplan (2006);

Vereenvoudigde toepassing van de watertoets

De watertoets is een wettelijk verplicht instrument bij ruimtelijke plannen. Het waarborgt aandacht voor een goed en veilig watersysteem bij nieuwe inrichting en bij herinrichting. Het is van belang dat de watertoetsprocedure effectief en snel kan worden doorlopen en dat onnodig werk zoveel mogelijk wordt vermeden. Zo'n vereenvoudiging is mogelijk als het waterplan, bestemmingsplan of waterstructuurplan een visie bevat op de gewenste structuur van de waterhuishouding.

1.4.4 MIRT-verkenning Haaglanden

De Netwerkanalyse Zuid-Holland uit 2006 en de landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen uit 2007 laten zien dat zonder aanvullend beleid de bereikbaarheid van de regio Haaglanden ook na 2020 een probleem blijft. Tegen deze achtergrond zijn Rijk en regio in het najaar van 2008 de MIRT-verkenning Haaglanden gestart. Met deze MIRT-verkenning moet een optimale ontwikkelings- en investeringsstrategie worden bereikt voor de regio Haaglanden voor de periode 2020-2040. De verkenning is integraal van karakter.

In fase A van de verkenning, afgerond in oktober 2009, hebben de partijen in kaart gebracht met welke vraagstukken de regio te maken krijgt in de periode 2020-2040. In Fase B is het accent verschoven naar de oplossingen. De oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt en worden beoordeeld op hun effecten. Fase B eindigt in 2011, met het vaststellen van een voorkeursbeslissing in het bestuurlijk overleg MIRT.

1.5 Gemeentelijk beleid

1.5.1 Herijking Toekomstarrangement: 'Verrassend veelzijdig Rijswijk' (2006)

De toekomstvisie van Rijswijk (het Toekomstarrangement 'Verrassend Veelzijdig Rijswijk') is in 2001 opgesteld. Sinds 2001 hebben de ontwikkelingen in Rijswijk niet stilgestaan. Het meest opmerkelijke hierbij is zonder enige twijfel de gemeentelijke herindeling van 2002. De gemeente Rijswijk veranderde daardoor van karakter, althans voor wat betreft de uitbreiding van het aantal woningen en de groei van de bevolking. Rijswijk was niet langer een groeigemeente, maar werd een herontwikkelingsgemeente. Dat stelde andere opgaven en bood andere uitdagingen. Daarom is op 31 januari 2006 de Herijking van het Toekomstarrangement van Rijswijk vastgesteld. In de Herijking Toekomstarrangement: 'Verrassend veelzijdig Rijswijk' wordt ook ingegaan op de ontwikkeling van de Landgoederenzone.

1.5.2 Economische ontwikkelingsvisie

Rijswijk is een belangrijke economische speler in de regio. De gemeente heeft ruim 39.000 arbeidsplaatsen en zo'n 3.000 ondernemingen. En dat op nog geen 47.000 inwoners! Om die economische positie te behouden en te versterken is een economische visie onmisbaar, waarin uiteen wordt gezet welke ambities en doelstellingen Rijswijk heeft en hoe zij deze denkt te bereiken. De gemeenteraad heeft de economische visie vastgesteld.

De Economische Visie is interactief samengesteld, met name met het bedrijfsleven en internationale organisaties. De gemeente heeft opdracht gegeven om kwalitatief onderzoek te doen onder de ondernemers door middel van een online community, welke in januari 2010 heeft plaatsgevonden. Het doel van deze community was om de visie en ideeën van de ondernemers met betrekking tot de Rijswijkse economie in beeld te krijgen. Ondernemers uit de winkelcentra In de Bogaard en Oud-Rijswijk en de kantoren- en bedrijventerreinen hebben de gelegenheid gehad om deel te nemen aan het onderzoek. Door middel van diverse online groepsdiscussies hebben in totaal 55 ondernemers hun mening en ideeën gegeven.

De online community heeft de gemeente veel informatie, advies en ideeën opgeleverd. Zo is onder meer duidelijk geworden dat het Bedrijfscontactpunt bij veel ondernemers onbekend is. Naast de online community, heeft de gemeente ook een aantal andere onderzoeken laten uitvoeren. Zo is er ook onderzoek gedaan naar de Rijswijkse kantorenmarkt en naar de behoeften van startende ondernemers. Ook deze onderzoeksresultaten zijn gebruikt bij het opstellen van de economische visie.

1.5.3 Kadernota voor de woonvisie: 'Rijswijk: daar wil ik wonen!' (2006) en Woonvisie 2007+

Momenteel wordt gewerkt aan de nieuwe woonvisie die volgens planning gereed is in de zomer van 2011.

De Woonvisie 2007+ is op 25 september 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. De visie geeft een blik tot 2015 met een doorkijk naar 2020. Uitgangspunten voor de visie zijn de volgende:

- Versterken van de kwaliteiten, de identiteit (groen, verschil tussen wijken, werken);
- Inspelen op de veranderende bevolkingssamenstelling;
- Inspelen op de veranderende woonwensen;
- Oplossen van knelpunten zoals de aanpak van eenzijdig samengestelde wijken.

Het behoud van de groene kwaliteit ziet de gemeente als een belangrijke leidraad bij het ontwikkelen van nieuwe woningbouwlocaties. Daarbij geldt, dat de belevingswaarde minstens zo belangrijk is als het exacte aantal vierkante meters. De gemeente houdt de groenbalans goed in de gaten, niet alleen op gemeentelijk niveau maar ook op projectniveau.

Assen en knopen

Langs de hoofdassen en knooppunten binnen Rijswijk liggen kansen om te komen tot onderscheidende, stedelijke milieus. Dit in aansluiting op onder meer de visie op hoogbouw. De doelgroep die hiermee beoogd wordt, is: kleine huishoudens, met een hoge kwaliteitsvraag en een voorkeur voor een stedelijke woonomgeving. Bij dit type woonmilieu passen kwalitatief hoogwaardige appartementen in toonaangevende gebouwen (zie In de Bogaard en omgeving). Kansen liggen aan de grote verkeersassen, zoals de Churchilllaan, de Generaal Spoorlaan of de Beatrixlaan. De bouwvisie op hoog- en laagbouw biedt een ruimtelijk kader voor dit type woonmilieu.

Functieveranderingslocaties: hotspots voor het wonen

Sommige (bedrijfs)locaties zijn niet langer aantrekkelijk voor de functie waarvoor de locatie ooit is ingericht. Deze locaties komen vrij. Het gaat vaak om goed gelegen locaties, nabij het centrum, met grote potentie als woongebied. Deze locaties liggen verspreid door Rijswijk. Voorbeeld is de HBG-locatie.

Groen als belangrijke drager: zoeken naar de juiste balans

Samen zorgen het grote en kleine, het rustige en drukke groen, binnen en buiten de stad voor een goede 'groenbalans' in Rijswijk. En toch is er ook in Rijswijk verbetering mogelijk. Omdat het behoud van de groene kwaliteit van Rijswijk belangrijk is (zie ook de mening van de inwoners), wordt bij elke ontwikkeling van woningbouwlocaties bekeken of en onder welke voorwaarden het acceptabel is daar groen voor in te leveren. Daarbij geldt, dat de belevingswaarde minstens zo belangrijk is als het exacte aantal vierkante meters. Zowel op stedelijk niveau als op projectniveau wordt de groenbalans in de gaten gehouden. Daarvoor wordt een stedelijke groenkaart ontwikkeld. Het moet mogelijk zijn op plekken in de stad groen te bebouwen en elders groen terug te brengen (rood voor groen – groen voor rood).

Energiebesparing, duurzame energie, verbetering binnenklimaat

Energiebesparing en duurzame energie staan maatschappelijk weer volop op de agenda. De belangrijkste reden hiervoor is de zorg voor het klimaat en de gevolgen ervan voor de leefbaarheid van ons land en de rest van de wereld. De woningvoorraad in Nederland is ten

behoefte van ruimteverwarming en verwarming van water verantwoordelijk voor 19% van de CO₂ uitstoot. De rijksoverheid heeft zich uitgesproken om voor 2020 tot een vermindering van de uitstoot van 30% broeikasgassen te komen. Om hier invulling aan te geven wordt o.a. vanaf januari 2008 de zgn. EPDB van kracht. Dit betekent dat alle huurwoningen een energielabel krijgen welke een indicatie geeft voor de woonlasten. (Koopwoningen moeten deze bij verkoop overleggen). De rijksoverheid zint verder op diverse maatregelen om het energieverbruik in de bestaande voorraad sterk te verminderen. Het stadsgewest is bezig de mogelijkheden te onderzoeken voor een regionaal warmtenet op basis van restwarmte en geothermie en verschillende regionale corporaties zijn actief met de ontwikkelen van duurzame energieprojecten.

Rijswijk heeft verder in haar duurzaam bouwen beleid ambities opgenomen voor energiebesparing in de nieuwbouw en bestaande –bouw. Parallel aan deze ontwikkeling speelt dat er een duidelijke trend is waarin de energieprijzen de komende decennia sterk gaan stijgen. Redenen hiervoor zijn naast geopolitiek spanningen vooral ook het opraken van de Nederlandse gasvoorraad, en de zeer sterk toenemende vraag op de wereldmarkt naar fossiele brandstoffen door met name de economische ontwikkelingen in Azië. Om als sociale verhuurders langdurig ook de betaalbaarheid van de woningen veilig te kunnen stellen is het noodzakelijk grote investeringen te doen energiebesparende maatregelen en het gebruik van duurzame energie zowel in de nieuwe als bestaande voorraad. Dit laatste kan op woningniveau, maar ook door geheel of gedeeltelijk de rol van warmteleverancier aan te nemen door direct leverancier te worden bij bijvoorbeeld een warmte-koude-opslagsysteem of aandeelhouder in een regionaal warmtebedrijf.

Samenhangend met energiebesparing groeit ook de aandacht voor de gezondheid van het binnenmilieu. Voorbeelden hiervan zijn de behoefte aan gebruiksvriendelijke ventilatievoorzieningen die zorgen voor voldoende frisse lucht zonder tocht en teveel energieverlies, de behoefte aan koeling in de zomer, en het niet langer toelaten van open verbrandingstoestellen als geisers.

Een grote kwaliteit van Rijswijk ligt in de combinatie van de voordelen van het wonen in de stad (voorzieningen, bereikbaarheid) en de sociale veiligheid en rust van groenstedelijke gebieden. Deze combinatie willen we in stand houden. Daarbij hoort het bieden van een woonklimaat waarin mensen uitgenodigd en geprikkeld worden om deel te nemen aan het sociale leven. Een visie op wonen is in die zin breder dan een visie op bouwen en verbouwen. Prettig wonen gaat om meer dan stenen stapelen alleen! Natuurlijk kent dit vanuit de optiek van een woonvisie grenzen: het is niet aan de orde om in deze visie het gehele sociale beleid van de gemeente uit de doeken te doen. Op drie aspecten is sociaal investeren zeer nauw gelieerd aan het woonbeleid:

- De wijkaanpak: een brede aanpak van naoorlogse wijken.
- Maatschappelijke opvang.

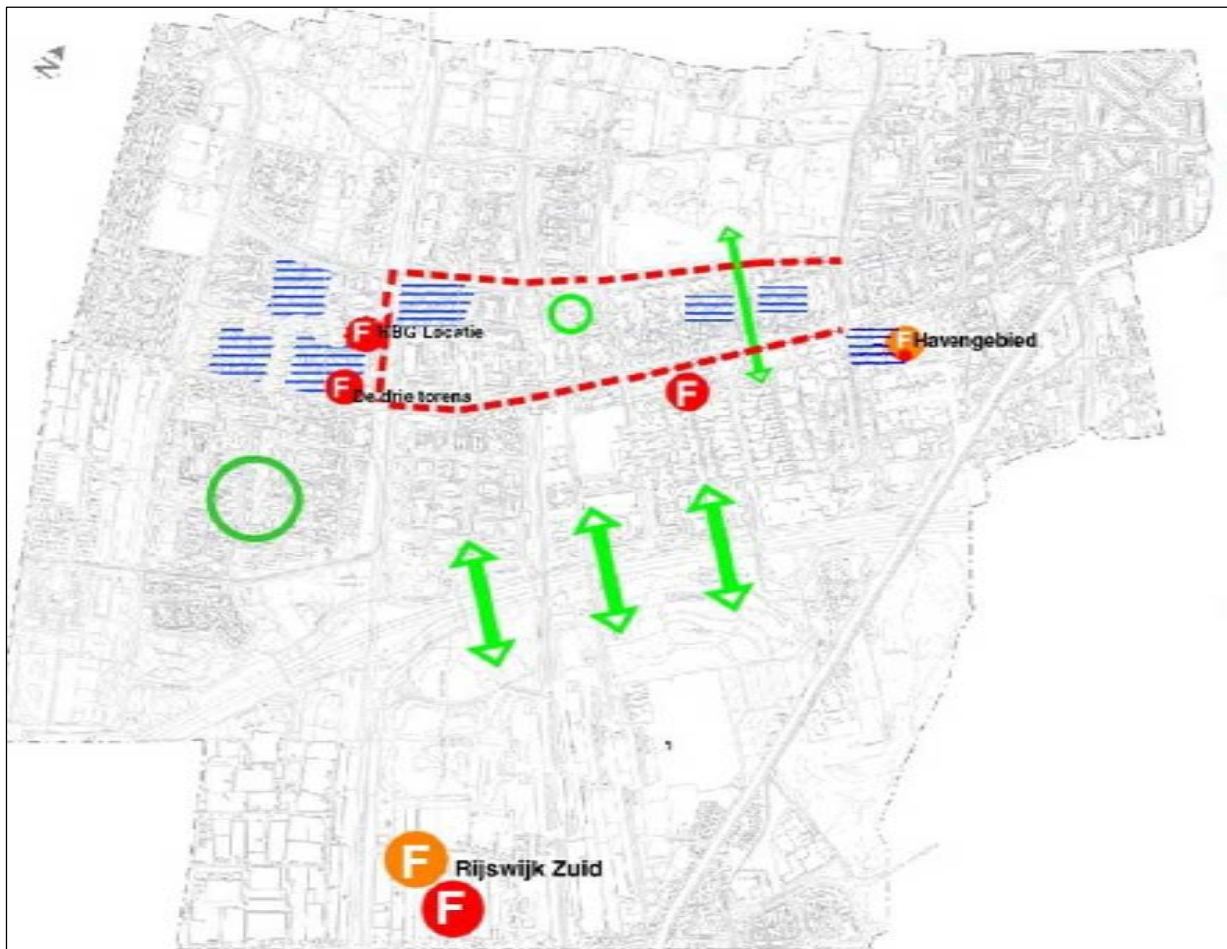
- Wonen-welzijn-zorg: een integrale, gebiedsgerichte aanpak gericht op wijken die geschikt zijn voor alle mensen (ook mensen met een zorgbehoefte), inclusief de culturele voorzieningen die voor het welbevinden van bewoners van groot belang zijn.

Focus op gebieden

Enkele locaties of gebieden in Rijswijk staan hoog op de agenda. Dit zijn locaties die voor Rijswijk extra belangrijk zijn, omdat zij iets bijzonders toevoegen aan de kwaliteit van het wonen en leven in Rijswijk en cruciaal zijn voor het realiseren van de doelstellingen van de woonvisie. Het gaat om de volgende locaties en gebieden:

- De twee pilots voor woonservicegebieden (in Steenvoorde en Stationskwartier)
- Stedelijk wonen met kwaliteit in het Havengebied (transformatie)
- Naast het Havengebied tevens transformatie Te Werve en Steenvoorde Noord
- Eikelenburg
- "Landelijk-stedelijk" Rijswijk Zuid.
- Wonen + werken in Plaspoelpolder.
- Hoogstedelijk wonen langs belangrijke stedelijke assen en in Stationskwartier en Artiestenbuurt.
- Verbinden van groen in en met de stad (ten behoeve van de kwaliteit van Groen Rijswijk).

De locaties en gebieden zijn uitgelicht op de kaart hierna.

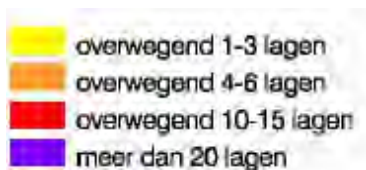


1.5.4 Hoogbouwvisie

De hoogbouwvisie van de gemeente Rijswijk is op 24 april 2007 vastgesteld. De visie analyseert de huidige hoogbouw binnen de gemeente en geeft aan waar in de toekomst hoogbouw gewenst of ongewenst kan zijn.

Figuur Locatie hoogbouw Rijswijk



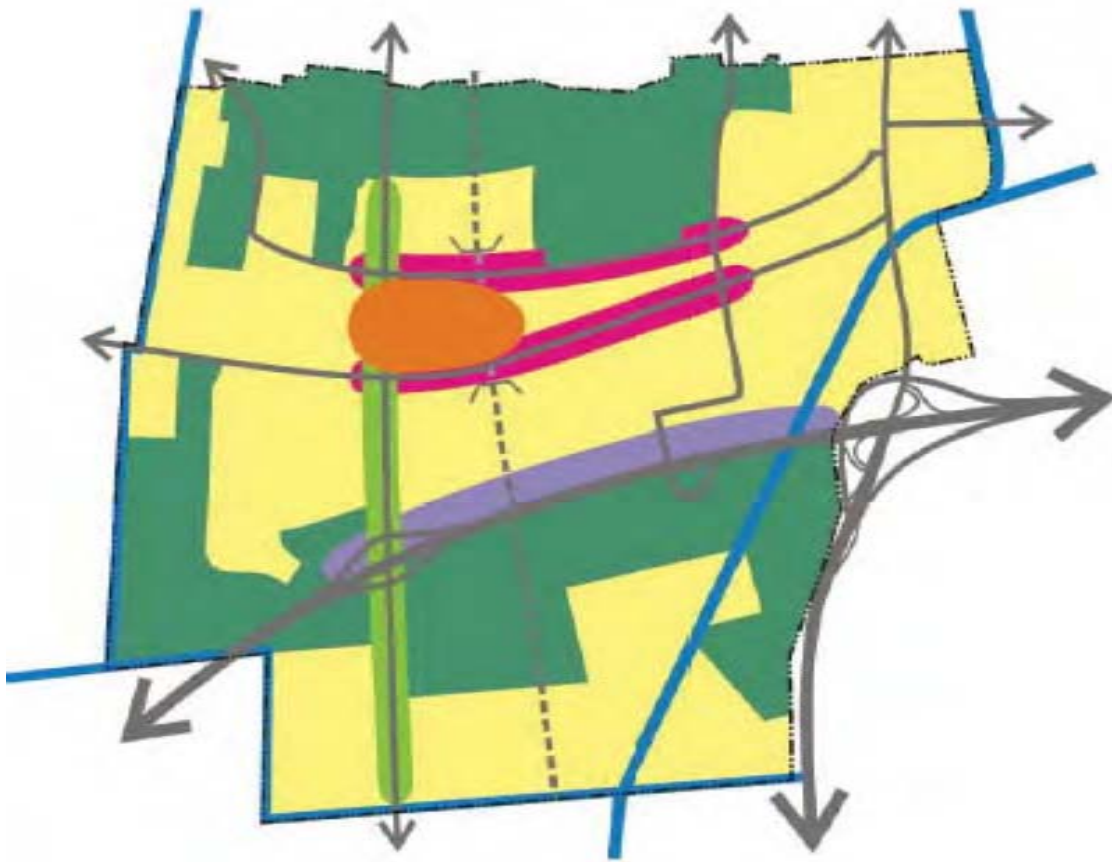


Nadat inzichtelijk was gemaakt waar alle hoogbouw in de gemeente is gerealiseerd kwam een beeld naar voren waarin weinig samenhang of structuur te vinden was. De gelaagdheid van de stad moet daarom versterkt worden met behulp van een stedenbouwkundig toetsingskader. Daarbij wordt gelet op:

- Visuele en architectonische kwaliteiten;
- Relatie met de omgeving;
- Uitzicht en skyline;
- Creëren van optimale bereikbaarheid en efficiënt parkeren;
- Creëren van woon- en werkgelegenheid dichtbij voorzieningen;
- Intensiveren van bebouwing.

Naast het beschreven stedenbouwkundig toetsingskader wordt gebruik gemaakt van zoneringen. Binnen Rijswijk worden vijf zoneringen met betrekking tot hoogbouw vastgesteld:

- 'Nee, tenzij' zone;
- Groene boulevard;
- Stedelijke boulevard;
- Markering van de stad langs A4;
- Concentratie hoogbouw rond voorzieningen.



1.5.5 Toekomstvisie Landgoederenzone Rijswijk (2002)

De Toekomstvisie Landgoederenzone Rijswijk is op 17 december 2002 vastgesteld. De Provinciale Planologische Commissie (PPC) heeft op hoofdlijnen ingestemd met deze Toekomstvisie. Met de visie wordt de toekomstige ontwikkeling van de Landgoederenzone in de gemeente Rijswijk aangegeven. De visie is een uitwerking van het in mei 2001 door de gemeenteraad vastgestelde Toekomstarrangement Rijswijk 'Verrassend Veelzijdig Rijswijk'.

Uitgangspunten van de visie zijn:

- buitenplaatsen (weer) herkenbaar maken;
- herstel Historische Zandweg, Zandvaart en oprijlanen;
- grazige tussengebieden inrichten;
- in het landschap detonerende functies verwijderen;
- sanering bebouwing;
- gemotoriseerd verkeer uitbannen en parkeren opvangen in de randen;
- sport blijft van harte welkom, maar beter inpassen ('parksport' in plaats van 'sportpark');
- rustige recreatie hoofdfunctie.

Voorliggend plan is, met inachtneming van de laatste ontwikkelingen, opgesteld aan de hand van de door de raad vastgestelde Toekomstvisie. In juni 2007 is de Voortgangsrapportage Landgoederenzone Rijswijk opgesteld. Hierin staat de stand van zaken van de verschillende deelprojecten benoemd, aangepast en geactualiseerd in november 2007.

1.5.6 “BomeNatuurRecreatie” Groenbeleidsplan 2010-2020

In februari 2010 heeft de raad het groenbeleidsplan 2010 — 2020 ‘BomeNatuurRecreatie’ vastgesteld. Daardoor is het groenbeleidsplan nu de groene input en het groene toetsingskader voor alle (nieuwe) ontwikkelingen in Rijswijk. Ook geeft het groenbeleidsplan richting aan: het denken over groen, prioritering bij uitvoering en keuzes in groenbeheer.

Het doel van het Groenbeleidsplan is het ontwikkelen en in stand houden van een duurzame en kwalitatief hoogwaardige groenstructuur. Het Groenbeleidsplan geldt als toetsingskader en input voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De uitgangspunten uit het Groenbeleidsplan zorgt ervoor dat het groen in de stad een hoge kwaliteit houdt en dat is essentieel voor een gezond leefklimaat en prettige woonomgeving. De hoofdgroenstructuur is opgebouwd uit drie lagen: de boomstructuur, de natuurstructuur en de recreatiestructuur.

In het groenstructuurplan wordt ingezet op de ontwikkeling van vier groen-recreatieve verbindingen tussen de Landgoederenzone en de Stadsparkzone, de twee belangrijkste groengebieden in de gemeente. Prinses Beatrixlaan, Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchillaan zijn aangemerkt als “Markante Bomenlaan”: 4 tot 8 rijen bomen van de 1^e grootte.

Het document is zo opgebouwd dat binnen de kaders van de wetgeving is aangegeven welke beleidskeuzes voor de thema's zijn gemaakt±

- Eén boom per inwoner;
- Elke straat heeft straatbomen;
- Doorlopende bomenrijen;
- Speciale aandacht voor markante lanen;
- De juiste boom op de juiste plaats;
- Grotere diversiteit in groeifasen ontwikkelen;
- Diversiteit in soort, kleur en vorm, maar uniformiteit per laan;
- Bescherming en behoud monumentale bomen.
- Inrichting en beheer van de natuurverbindingzones afstemmen op de doelsoorten;
- Goede zonering aanbrengen in landgoederenzone en stadsparkzone;
- Barrières in gebieden en verbindingen opheffen;
- Rekening houden met gebiedskaracteristieken en planten en dieren;
- Natuurwaarden en natuurbeleving in wijken vergroten;
- Groene daken en gevels op bedrijventerreinen stimuleren;
- Natuurbewustzijn inwoners vergroten.
- 77m² groen per woning op 500 meter (ook bij stadsvernieuwing en stadsuitbreiding);
- Behoud en ontwikkelingrecreatieve kwaliteiten van landgoederenzone en stadsparkzone;

- Behoud en ontwikkeling van recreatieve waarde;
- Verhoging van belevingswaarde en sierwaarde;
- Ontwikkelen van vier aantrekkelijke groene routes tussen landgoederenzone en stadsparkzone;
- Vergroting recreatieve betekenis van volkstuinencomplexen;
- Vergroening van bedrijventerreinen;
- De mogelijkheden voor natuurlijk spelen vergroten;
- Burgerparticipatie en bedrijfsparticipatie in het groen stimuleren.

Natuur

In het groenbeleidsplan is een paragraaf natuur en natuurstructuur opgenomen welke ingaat op de gemeentelijke hoofdstructuur betreffende natuurwaarden en de keuzes die de gemeente betreffende die natuur maakt voor onderhoud, gebruik en inrichting. De gemeente heeft daarvoor onderzoek gedaan zodat in beeld is welke flora en fauna in de gemeente en directe omgeving aanwezig is. De keuzes die op basis hiervan zijn gemaakt zijn weergegeven in een kaart met de “Hoofd natuurstructuur” Figuur 21 en “Verbindingen met de omgeving”.

De gemeente heeft verschillende gebieden en verbindingzones aangewezen om een duurzame natuurstructuur met soortenuitwisseling teweeg te kunnen brengen. De verbindingen worden onderscheiden in Primaire verbindingen en Nevenverbindingen.

Aan de oostrand van Eikelenburg (betreffende voorliggend bestemmingsplan) is een primaire verbindingzone geprojecteerd die bijdraagt aan ontwikkeling, versterking en bescherming van de natuurstructuur van Rijswijk. Deze verbindingzone loopt parallel aan de Mgr. Bekkerslaan en verbindt de zuidelijker gelegen groengebieden via de Schaapweg met de noordelijker gelegen groenzone in Rijswijk. De verbinding betreft een natte en droge verbinding. De inrichtingsvoorschriften uit het groenbeleidsplan die daar bij horen zijn als volgt te kenmerken:

- Tenminste 20 meter breed;
- Beplanting bestaat uit bosjes met boomgroepen, aan beide zijden een ruigte, bloemrijk gras;
- Natuurvriendelijke oever.

Verder is er aan de westzijde van het plangebied een verbindingzone naar de regio geprojecteerd. Deze verbindingzone loopt gelijk aan de Reijnerwatering, welke de westelijke grens van het plangebied vormt.



Recreatie

Het Rijswijkse groen is zeer divers en varieert van kleine plantsoentjes op de hoek van de straat tot grote groengebieden op fietsafstand. De omvang en het uiterlijk van dat groen bepalen de recreatieve mogelijkheden. Groen in de directe woonomgeving stimuleert de mensen om naar buiten te gaan en schept een aangenaam leefklimaat en een gezond werkklimaat.

Door buurtgroen en wijkparken met groene wandel- en fietspaden onderling te verbinden, ontstaat een aantrekkelijk recreatief groen netwerk door de stad. Een duurzame recreatiestructuur ontstaat door de kansen voor recreatie en de belangen van bomen en natuur goed op elkaar af te stemmen. Door uitbouw van aanwezige kenmerken en kwaliteiten kan de recreatieve waarde van de verschillende groen- en parkgebieden aanzienlijk worden vergroot.

Eén van de vier recreatieve hoofdverbindingroutes in de gemeente die de verschillende recreatiegebieden met elkaar verbinden loopt langs het plangebied: via de Mgr. Bekkerslaan en de Schaapsweg. Deze verbinding is gecombineerd met een natuurverbindingszone. Het is van

belang dat er een brede zone wordt benut om zowel de recreatieve- als de natuurlijke waarden goed tot uiting te laten komen.

1.5.7 Waterplan 2008 - 2015

Het Waterplan 2008-2015, vastgesteld op 30 juli 2008, is opgesteld in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Delfland. Het Waterplan geeft voor verschillende gebieden binnen de gemeente een uitleg over het watersysteem, de knelpunten, de ontwikkelingen en het streefbeeld voor de toekomst.

Het doel van het waterplan is te komen tot een visie en een beleidsonderbouwing ten aanzien van het integrale waterbeheer en een toetsingskader voor uit te voeren maatregelen en projecten. Dit doel dient te worden bereikt door een analyse van de relatie tussen het watersysteem en de hiermee verbonden functies. Op basis van de analyse, de visie en het toetsingskader is een uitvoeringsprogramma opgesteld voor de korte termijn.

Het watersysteem van de gemeente Rijswijk functioneert redelijk onafhankelijk van de buurgemeenten. De gemeentegrens valt grotendeels samen met de poldergrenzen, waarbij Rijswijk wordt omringd door boezemwater.

1.5.8 Bodembeheerplan (2006) en Bodemkwaliteitskaart (2005)

Het Bodembeheerplan van de gemeente Rijswijk is op 18 juli 2006 vastgesteld door het College van burgemeester en wethouders.

Het Bodembeheerplan beschrijft voorschriften, regels en juridische aspecten waarmee rekening gehouden dient te worden bij grondverzet in de gemeente en het hergebruik hiervan. De Bodemkwaliteitskaart beschrijft de historische en statistische informatie op basis waarvan het beheersgebied van de gemeente is ingedeeld in zones.

Het doel van het opstellen van de bodemkwaliteitskaart is om binnen de gemeente Rijswijk bij grondverzet op zorgvuldige wijze gebruik te kunnen blijven maken van de Vrijstellingsregeling grondverzet. Hergebruik van sterk verontreinigde grond moet voorkomen worden en de 'standstill' van de bodemkwaliteit op de schaal van bodemkwaliteitszones gehandhaafd. Ook worden de randvoorwaarden en uitgangspunten gegeven waaronder hergebruik van licht verontreinigde grond en natte baggerspecie als bodem kan plaatsvinden zonder dat daarbij een verslechtering van de bestaande bodemkwaliteit in Rijswijk optreedt. De bodemkwaliteit in Rijswijk is vastgelegd in de door Syncera De Straat opgestelde 'Gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart 2005, Rijswijk' van 14 december 2005.

1.5.9 Structuurvisie mobiliteit Rijswijk 2020

De groei van het verkeer zorgt voor een toenemende druk op het wegennet, vooral tijdens de spits en op de belangrijkste wegen naar de stad. Dit vraagt om duurzame oplossingen die tegelijk de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming waarborgen. Ook ruimtelijke ontwikkelingen zoals de woningbouw in Rijswijk-Zuid en Eikelenburg vragen om aanpassing en uitbreiding van de verkeersnetwerken, zoals autowegen, fietspaden en het openbaar vervoer. Om deze

uitdagingen aan te gaan is de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 opgesteld. Deze koppelt de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouw) met de mobiliteitseffecten en heeft als doel een efficiënt en betrouwbaar verkeersnetwerk. Binnen de belangrijkste verkeersthema's zijn tien overzichtelijke kernpunten voor het mobiliteitsbeleid gedefinieerd. Deze zijn opgesteld op basis van de nieuwste inzichten in de mobiliteit, de beleidsplannen van Rijswijk en de omliggende gemeenten en de reacties van belanghebbenden, burgers en raadsleden.

1.5.10 Nota Fietsbeleid 2008-2015

De nota "Fietsbeleid gemeente Rijswijk 2008 – 2015" is in juli 2008 door het college van Burgemeester en wethouders vastgesteld. De nota is opgesteld ter vervanging van de "Fietsnota 2000" en de "Uitwerkingsnota Fiets" uit 2001. De uitgangspunten van het beleid uit de Fietsnota 2000 blijven in de nieuwe nota grotendeels gelijk, ze zijn toekomstbestendig. In het nieuwe beleid wordt met name ingestoken op verbeteren van het fietsnetwerk en het (stimuleren van) het aanbieden van meer en betere fietsparkeervoorzieningen en het verbeteren van communicatie, voorlichting en educatie.

1.5.11 Milieubeleidsplan 2006-2010

In augustus 2005 heeft de gemeente Rijswijk haar Milieubeleidsplan 2006-2010 vastgesteld. Allereerst heeft het milieubeleid van Rijswijk tot doel een kwaliteitsniveau te realiseren en te bewaken, dat een gezonde en veilige leefomgeving garandeert in de hele gemeente. Deze milieukwaliteit ligt vast in de milieuwetgeving (o.a. normstelling) en in beleid. Dit gedeelte van het milieubeleid stelt voorwaarden voor andere beleidsvelden. Het gaat om milieuaspecten zoals geluidhinder, stank, bodemverontreiniging en luchtverontreiniging. Realisatie en bewaking vindt plaats door sectorale uitvoering van activiteiten en projecten, door adequate vergunningverlening, toezicht en handhaving en door het integreren van milieuaspecten in ruimtelijke plannen.

De structurele inbedding van milieu-inbreng in ruimtelijke planvorming voorkomt niet alleen problemen, maar biedt ook kansen voor kwalitatief betere oplossingen. De milieu-inbreng geldt voor het hele proces: van initiatieffase tot en met gebruiks- en beheerfase. Dat betekent 'milieu naar voren' in de planvorming. De gemeente wil dat milieuambities bij ruimtelijke ontwikkelingen, in de toekomst steeds in een vroeg stadium worden benoemd en bij bestuurlijke besluitvorming worden betrokken.

De gemeente Rijswijk hanteert daarbij drie uitgangspunten:

- realiseren en bewaken basismilieukwaliteit;
- kansen benutten;
- voortzetten in gang gezet beleid/milieutaken.

In het milieubeleidsplan komen de volgende thema's aan bod:

- bodem;
- water en groen (w.o. verbeteren groenvoorzieningen, creëren voldoende waterberging)

- luchtkwaliteit;
- (externe) veiligheid;
- geluid;
- afval;
- bedrijven;
- gemeentelijke Interne Milieuzorg;
- milieu in ruimtelijke plannen (nastreven milieumambities op basis van uitgangspunten MIRUP1)
- duurzaam bouwen en energie (gebruik klimaatscan voor input acties en activiteiten; ruimtelijke reserveringen in verband met het mogelijk maken van duurzame energie)
- milieu-informatie.

1.5.12 Duurzaam bouwen, plan van aanpak 2006

In het milieubeleidsplan 2006-2010 is gesteld dat het duurzaam bouwen beleid wordt geactualiseerd. Uitgangspunt is dat het vernieuwde beleid aansluit bij het rijksbeleid en de regio. Duurzaam bouwen heeft ook raakvlakken met overig gemeentelijk beleid zoals: het groenbeleidsplan, het verkeer- en vervoersplan, het rioleringsplan, interne milieuzorg en de milieuparagraaf in het bestemmingsplan. In de jaren negentig is Rijswijk gestart met duurzaam bouwen beleid. Het document was vooral gericht op nieuwbouwwoningen, waarbij de ontwikkeling van Ypenburg een grote rol speelde. In 2001 is het beleid vernieuwd in de vorm van een plan van aanpak en vastgesteld door de raad. Gezien de landelijke en regionale ontwikkelingen rond dit thema is ervoor gekozen om het plan van aanpak in 2006 te actualiseren. Dit plan van aanpak kan bij eerder genoemde beleidstaken dienen als leidraad, als hulpmiddel of als extra informatie.

1.5.13 Ambitieniveau duurzaam bouwen

(De handreiking Milieu in ruimtelijke plannen (MIRUP) biedt een structuur voor een traject van duurzame ruimtelijke planvorming waarbij alle stappen gezamenlijk door de betrokken disciplines worden doorlopen.)

De gemeente Rijswijk ziet duurzaam bouwen breder dan alleen de bouwmaterialen genoemd in het Nationaal pakket woningbouw. Het stedenbouwkundig niveau, de utiliteitsbouw, de renovatiefase en de sloopfase worden ook in het gemeentelijke beleid opgenomen.

De gemeente wil met dit plan van aanpak een situatie creëren waarin duurzaam bouwen standaard meegenomen wordt. Dit houdt in dat gedurende het gehele bouwproces aandacht is voor duurzaam bouwen. Zowel tijdens de planvorming op stedenbouwkundig niveau, de inrichting van de woonomgeving, woningbouw en utiliteitsbouw, renovatie en beheer op gebouwniveau en de sloopfase.

Daarnaast heeft de gemeente Rijswijk ambities opgesteld voor nieuwbouwprojecten. Het Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) en het Energie Prestatie op Locatie (EPL) zijn normen opgesteld door de rijksoverheid voor nieuw te bouwen woningen of woningbouwlocaties. Voor

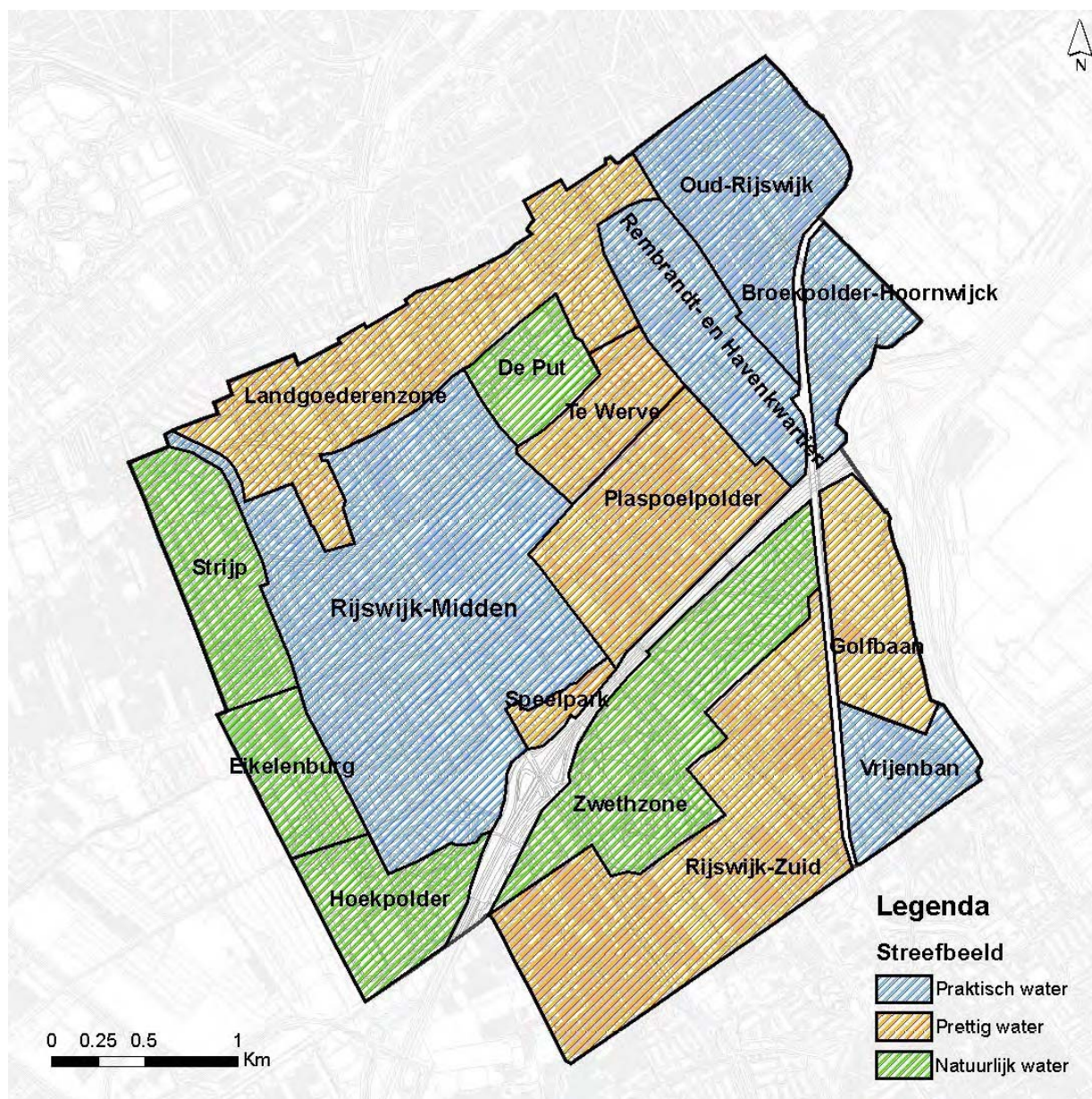
de EPC geldt dat 0 een energie neutrale woning is, hierbij wordt evenveel energie gebruikt als opgewekt wordt. De wettelijk norm voor het EPC is op 1 januari 2006 verlaagd van 1,0 naar 0,8. De norm voor EPL geldt voor de gehele woningbouwlocatie, hierbij wordt gewerkt met cijfers van 0 tot 10, waarbij 10 staat voor een CO₂ neutrale wijk. Ook deze norm is op 1 januari 2006 strenger geworden van 6,0 naar 6,6. De gemeente Rijswijk heeft deze norm voor haar grondgebied verhoogd naar 7,0 voor nieuwbouwlocaties. Deze norm correspondeert met een voorlopend klimaatbeleid volgens Senter-Novem. Daarnaast wil de gemeente dat bij de bouw van meer dan 250 woningen een energievisie wordt opgesteld.

De GPR Gebouw zet ontwerpgegevens van een gebouw om in duurzaamheidprestaties (bv energie, materialen, afval, water en gezondheid) en in kwaliteitprestaties (bv toegankelijkheid, flexibiliteit, toekomstwaarde en sociale veiligheid). Met het GPR rekeninstrument kunnen nog beter en vooral eenvoudiger duurzaam bouwen prestatie-eisen worden bepaald, omdat de gegevens in het instrument gebaseerd zijn op de zogenaamde LCA (levenscyclus analyse). Het instrument daagt ontwerpers uit om te presteren op de verschillende thema's. Ook kunnen ontwerpen ten aanzien van duurzaamheid eenvoudig vergeleken worden met elkaar. De norm van de gemeente Rijswijk is om gemiddeld minimaal een 7 te scoren op alle thema's van het GPR gebouw.

De gemeente tracht zelf het goede voorbeeld te geven. Zo gebruiken we groene stroom voor de gemeentelijke gebouwen en FCS gecertificeerd papier. Daarnaast rijdt de gemeente met zeven dienstauto's op duurzaam aardgas en vindt inkoop duurzaam plaats.

Het gemeentelijk beleid op het gebied van duurzaamheid is in een aantal beleidsstukken verwoord. Te noemen zijn onder andere het Milieubeleidsplan 2006-2010, het Beleidsplan 'Bouwen aan duurzaamheid in Rijswijk (2001)', de nota 'Duurzaam bouwen, plan van aanpak' (2006) en de (ontwerp)nota Duurzaamheid in bestemmingsplan (2007). Uitgangspunt is dat het beleid aansluit bij het rijksbeleid en het regionaal beleid. Duurzaam bouwen heeft raakvlakken met veel aspecten van het gemeentelijk beleid, waaronder het beleid op het gebied van groen, water en verkeer/vervoer. De gemeente hanteert de volgende definities voor duurzaam bouwen: het op zodanige wijze inrichten, bouwen, beheren en slopen van gebouwen en van de gebouwde omgeving, op zodanige wijze dat de schade aan het milieu in alle stadia van ontwerp tot en met sloop, zoveel mogelijk wordt beperkt of tot stand wordt gebracht. Duurzaam bouwen betekent ook het toevoegen van positieve milieuaspecten, waardoor de draagkracht van milieu wordt verhoogd. De ambities die zijn geformuleerd in het plan van aanpak dienen als uitgangspunt voor de duurzame kwaliteit van de woningen en gebouwen binnen deze gemeente. Indien mogelijk moet er ook gekeken worden naar duurzame energietoepassingen. Voor het bestemmingsplan zijn met name de duurzame stedenbouwkundige aspecten van belang. Ieder plan heeft hierbij zijn eigen (on)mogelijkheden. Milieuthema's zoals water, energie en groen moeten worden verwerkt in het plan.

Figuur: Deelgebieden met watertypering



Voor de Landgoederenzone geldt dat met de uitgangspunten voor zowel beheer als ontwikkeling zoveel mogelijk is aangesloten bij de unieke kenmerken van het plangebied. Door verantwoord beheer en gerichte herontwikkeling wordt gestreefd naar een kwalitatieve verbetering van de Landgoederenzone. Uitgangspunt is de ontwikkeling van een duurzaam gebied, waarin de huidige waarden behouden blijven en versterkt worden, zodat de Landgoederenzone, ook in de toekomst, een belangrijke rol blijft spelen als 'groene long' in het stedelijk gebied.

De wateropgave is in grote mate een ruimtelijke opgave. Voor realisatie van de wateropgave is het nodig dat gemeenten de ruimtelijke aspecten van de kwantitatieve wateropgave (zonodig apart ondergebracht in een 'waterstructuurplan') vastleggen in bestemmingsplannen. Tegelijk dienen afspraken te zijn gemaakt over de financiering, inclusief eventuele planschaderegelingen.

Watertoets

De watertoets is sinds 2003 een wettelijk verplicht instrument bij ruimtelijke plannen. Het waarborgt aandacht voor een goed en veilig watersysteem bij nieuwe inrichting en bij herinrichting. Bij de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 is de werkzaamheid van de watertoets, meer dan voorheen, afhankelijk van de een proactieve opstelling van initiatiefnemers en waterbeheerder bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan.

Waterbeheerders moeten zelf zorgen voor een goede borging van de waterbelangen. Dat begint al met het benoemen van die belangen in de structuurvisies van gemeenten, provincies en rijk. In de initiatieffase en de ontwikkelfase van een ruimtelijk plan blijft het de gangbare praktijk dat de waterbeheerder een wateradvies geeft. Hij moet zelf nagaan of de waterbelangen voldoende meewegen in een ontwerp-besluit. Het is van belang dat de watertoetsprocedure effectief en snel kan worden doorlopen en dat onnodig werk zoveel mogelijk wordt vermeden. Zo'n vereenvoudiging is mogelijk als het besluit een visie bevat op de gewenste structuur van de waterhuishouding.

1.5.14 Monumenten- en Archeologiebeleid gemeente Rijswijk 2005-2009

In de Nota Monumenten- en archeologiebeleid is aangegeven op welke wijze de gemeente Rijswijk omgaat met de zorg voor (archeologische) monumenten. Het doel van de nota is archeologie en monumentenzorg in te bedden in de gemeentelijke organisatie en het gemeentelijk beleid op dit gebied vast te leggen. Behoud en ontwikkeling dienen zoveel mogelijk samen te gaan waardoor de band tussen verleden, heden en toekomst wordt versterkt.

Voor de Landgoederenzone is in de nota de indicatie 'terrein van hoge archeologische waarde' opgenomen. Uitgangspunt van het archeologisch onderzoek is het behoud in situ (is beleid van de overheid, zie bijvoorbeeld Monumentenwet). Slechts wanneer behoud niet mogelijk is, dient definitief onderzoek (opgraving) plaats te vinden.

2 Maatschappelijke trends

2.1 Beschrijving trends

Dit hoofdstuk gaat over de belangrijke trends in de periode tot 2020. Trends waarvan we mogen aannemen dat ze in 2020 werkelijkheid zijn geworden of die een invloed hebben op ons leefgedrag.

2.1.1 Sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen

Individualisering

De laatste jaren vond, mede door economische en technologische ontwikkelingen (zoals internet), een individualisering van de samenleving plaats. Volgzaamheid en traditie hebben plaatsgemaakt voor zelfontplooiing en emancipatie. Mensen stellen steeds meer specifieke eisen aan hun woning en woonomgeving. De bereikbaarheid van banen, voorzieningen en recreatie is daarbij een belangrijke graadmeter voor hun keuze van een woonplaats.

Gemeenschapszin

De doorgaande individualisering leidt ertoe dat de invloed van instituties als kerken, vakbonden en politieke partijen verder afneemt, maar tegelijkertijd is er de hang naar meer gemeenschapszin. Omdat mensen de basisbehoefte hebben ergens bij te horen, gaan ze steeds meer op zoek naar nieuwe ankers ter vervanging van religie en herkomst. Die nieuwe ankers vinden ze in “communities” en sociale netwerken waar je gelijkgestemden treft. Keuzevrijheid vormt hier echter nog steeds een belangrijk aspect. Mensen dragen bij aan de gemeenschap wanneer het hen het beste uitkomt.

2.1.2 Demografische ontwikkelingen

Vergrijzing, ontgroening en huishoudensverdunning

Zuid-Holland heeft te maken met een veranderende demografische situatie. Dit heeft gevolgen voor economische en sociaal-maatschappelijke behoeften en heeft invloed op de ruimtelijke inrichting van de provincie. Het aandeel ouderen neemt sterk toe. Door de vergrijzing ontstaat meer vraag naar seniorenwoningen en woon-zorgcomplexen. Ook komen er steeds meer kritische, geëmancipeerde ouderen voor wie de woning, naarmate de gebreken komen, als zorgplek steeds belangrijk wordt. Ouderen worden koopkrachtiger, kritischer en wereldser. Ouderen hebben een groter behoefte aan voorzieningen, zowel in de woning als in de woonomgeving. Naast vergrijzing spelen ontgroening en woonverdunning ook een rol. Woonverdunning betekent dat per woning gemiddeld minder mensen wonen. Deze trend is al langer aan de gang, maar verwacht wordt dat het zich in de toekomst in verhevigde mate voortzet. Het gevolg hiervan is dat zelfs bij een gelijkblijvend inwonertal, toch extra woningen

gebouwd moeten worden. Verder gaat de potentiële beroepsbevolking (alle 15- tot 64- jarigen) in Zuid-Holland over tien jaar afnemen (2020).

Door wijzigingen in de bevolkingssamenstelling en toegenomen welvaart zijn de woonvoorkeuren veranderd. Uit onderzoek blijkt dat behoefte bestaat aan meer centrumstedelijk en landelijk wonen in de Zuidvleugel. De stad en directe omgeving worden de favoriete woonplek voor jongeren, senioren, alleenstaanden, tweeverdieners en immigranten. In stadsranden en in het landelijk gebied bij steden wonen tweepersoonshuishoudens en gezinnen met een wat hoger inkomen.

Krimp en ruimtelijke gevolgen

De daling van de bevolking is gaande in de periferie van Nederland: Groningen, Limburg en Zeeland. Verwacht wordt dat deze daling in steeds meer delen van Nederland zal optreden. Voor grote delen van het landelijk gebied geldt in de provincie Zuid-Holland geldt vanaf 2020 dat er sprake is van bevolkingsafname. Krimp kan behalve voor de woningbehoefte gevolgen hebben voor zaken als het voorzieningenniveau, gemeentelijke financiën en economische ontwikkeling.

Omdat het aantal personen per huishoudens daalt, kan de vraag naar woningen nog lange tijd stabiel blijven. In de toekomst zal in het ruimtelijk beleid rekening moeten worden gehouden met een meer ontspannen woningmarkt in delen van Zuid-Holland. Deze trends geven kansen om de herstructurerings- en transformatieopgaven in bestaand stedelijk gebied te combineren met woonmilieus die meer zijn afgestemd op de vraag. Dit is een belangrijke opgave voor Zuid-Holland.

2.1.3 Sociaal-economische ontwikkelingen

Economische structuur

De belangrijkste pijlers van de Zuid-Hollandse economie zijn de Mainport Rotterdam, Den Haag als internationale stad van vrede, recht en veiligheid, de greenports en de kenniscentra. Tot de Mainport Rotterdam behoort het maritieme complex van de havenindustriële clusters procesindustrie en petrochemie en de kennisintensieve clusters van transport en logistiek, water- en deltatechnologie in de regio Rotterdam/Drechtsteden/Delft. Den Haag heeft zich op de kaart gezet als centrum voor openbaar bestuur op nationaal en internationaal niveau. De drie Zuid-Hollandse greenports - de glastuinbouw in het Westland/Oostland, de sierteelt in Boskoop en de bollenteelt in de Bollenstreek – vormen een derde belangrijke pijler. Drie van de vijf nationale greenports liggen in Zuid-Holland en meer dan 50 procent van het areaal glastuinbouw van Nederland ligt in deze provincie. De ontwikkeling van de greenports gaat gepaard met een forse schaalvergroting in de sector. Steeds belangrijker wordt de pijler kennisport: het geheel van creatieve en regie- en onderzoeksfuncties van de belangrijkste economische clusters. Voor Zuid-Holland gaat het om de talrijke kennis- en onderzoeksinstellingen in de as Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam.

Schaalvergroting

Mobiliteit zorgt samen met schaalvergroting in de winkel en supermarktbranche voor het wegtrekken van kleinere buurtwinkels met een beperkter assortiment. Door de toenemende mobiliteit gaan mensen sneller naar een plek waar het voorzieningenaanbod groot is (multipurpose shopping trips). De consument wil een breed aanbod van producten, zodat ineens voorzien kan worden in alle benodigdheden. Vooral de schaalvergroting in de supermarktbranche en de stijgende internetverkoop geven voor de lokale bakker, groenteboer en slager zwaardere concurrentie. Mensen gaan sneller naar een supermarkt waar alles onder één dak te verkrijgen is of bestellen vanuit huis.

Belevingseconomie

In de 'belevingseconomie' staat niet langer het product, maar de ervaring met het product centraal. Sport- en leisuraanbieders, maar ook retailformules spelen hierop in: veel winkels zijn niet meer sec het aanbod van een verzameling producten, maar een beleveniswereld op zichzelf. Daarnaast hechten Nederlanders steeds meer waarde aan vrije tijd, echter in de afgelopen decennia is de te besteden vrije tijd relatief minder geworden. Consumenten willen de schaarse tijd die overblijft zo efficiënt mogelijk invullen. Bereikbaarheid speelt dan een belangrijke rol en men is bereid veel geld voor de vrijetijdsbesteding uit te geven, zolang de beleving is gegarandeerd.

Onderwijs

Van belang bij het aantrekken van (boven)regionaal functionerende opleidingscentra is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ook in het onderwijs is de trend van schaalvergroting merkbaar. Het aantal onderwijsinstellingen dat één bepaalde richting biedt wordt kleiner en leerlingen moeten verder reizen om hun opleiding te volgen. Concentratie is de tendens, scholen zoeken elkaars nabijheid op. Locaties rond openbaarvervoerstations met een goede regionale bereikbaarheid worden daarbij steeds meer gekozen als vestigingsplaatsen. Investeren in de OV-bereikbaarheid creëert dus een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor dit type scholen.

Mobiliteit en digitalisering

De mobiliteit neemt nog steeds fors toe. Mensen verplaatsen zich over steeds grotere afstanden. Oftewel in de woonplaats hoeft niet ook gewerkt, gewinkeld of gerecreëerd te worden. Hiermee is het voorzieningen- en woonvraagstuk sterker een regionaal vraagstuk geworden. Daarentegen zal door de vergrijzing de minder mobiele doelgroep groter worden. Deze mensen zijn afhankelijk van de voorzieningen in de omgeving of van zorg aan huis (zogenoeten extramuralisering). Dat leidt tot nieuwe betaalde werkgelegenheid in de zorg en in de persoonlijke dienstverlening. Een trend die haaks staat op de toename van de mobiliteit is de toepassing van internet en e-mail, waardoor personeel en zelfstandigen vanuit huis kunnen werken en niet de weg of het spoor op hoeven.

Werklocaties

Binnen de kantorenmarkt is er sprake van een wijziging in de marktvraag. Van snelweglocaties als interessante vestigingslocaties heeft een verschuiving plaatsgevonden naar locaties met een multimodaal (met meerdere soorten vervoer bereikbaar, zowel auto als openbaar vervoer) en multifunctioneel karakter. Plekken waar niet alleen gewerkt wordt en waar een mix wordt geboden van voorzieningen en een goede auto- en OV-bereikbaarheid zijn in toenemende mate interessant voor ondernemingen. Op termijn is te zien dat er een tekort ontstaat aan dit type knooppuntlocaties, met een hoge vervoerswaarde (met een treinstation) en een gemengd stedelijk gebied. Verder zet de scheiding tussen werk en woongebieden door. Mensen wonen niet meer altijd dichtbij het werk. De kwaliteit van de woonomgeving is belangrijker dan de nabijheid van het werk. Telewerken en tweeverdieners versterken dat effect.

Duurzaamheid

De economische ontwikkeling in de nabije toekomst heeft te maken met globalisering, vergrijzing, energieschaarste en klimaatverandering. Inspelen op deze uitdagingen vraagt een kennisintensieve, innovatieve en duurzame economie. Er worden zoveel mogelijk duurzaamheidsmaatregelen ingevoerd op allerlei gebieden. Zo wordt bij bouwplannen vereist dat er voldoende waterberging is en wordt een toename van mobiliteit zo veel mogelijk voorkomen. Op de lange termijn is van belang dat de auto's stiller en schoner worden. Dit betekent dat in de toekomst dichterbij (snel)wegen gebouwd kan worden. Verder wordt veel geïnvesteerd in ontwikkeling en herstel van biodiversiteit.

3 Gebiedsanalyse

3.1 Ontwikkelingsgeschiedenis

Rijswijk is ontstaan op een van de noord-zuidlopende strandwallen die na de laatste ijstijd (ca. 3000 voor Chr.) werden gevormd en waarop de eerste duinenrijen ontstonden. De Van Vredenburgweg ligt op zo'n zandrug. Van oorsprong was Rijswijk een klein dorp, rond de 7^e en 8^e eeuw ontstaan rond de verhoogd gelegen Oude Kerk. De lager gelegen moerasgronden ten noorden en zuiden van de kerk werden tussen de 8^e en 12^e eeuw ontgonnen, waardoor het mogelijk werd om daar akkerbouw en veeteelt uit te oefenen.



Vanaf de 13^e eeuw werd het met name voor de ridderschap aantrekkelijk om zich op de verhoogd gelegen gronden te vestigen. Nadat er enkele kleine kastelen werden gebouwd, bleek vanaf de 16^e eeuw de droge en bosrijke omgeving geliefd om buitenplaatsen aan te leggen, waardoor de landgoederenzone ontstond.

De huidige ruimtelijke verschijningsvorm van Rijswijk is in belangrijke mate gevormd in de laatste honderd jaar toen Rijswijk onder dreiging van annexatie door Den Haag grote gebieden voor woningbouw moest bestemmen.

Zo is er tot ca. 1900 sprake geweest van een rustig dorp met een in hoofdzaak op de agrarische sector drijvende economie, aangevuld met kleinschalige industrie langs de waterwegen. De ontwikkeling die Rijswijk voor 1900 doormaakte, heeft echter ook landschapselementen en -structuren voortgebracht, die de basis hebben gevormd voor de ruimtelijke ontwikkeling gedurende de 20^{ste} eeuw.

Als belangrijkste onderliggende structuur geldt het slagenlandschap van de ontginningen, met langwerpige kavels en afwateringssloten, die haaks op grotere tochten of boezemwateren zijn gesitueerd. De belangrijkste infrastructuur, zoals de rijksstraatwegen Haagweg, Delftweg, Kleiweg en Geestbrugweg volgt, die orthogonaal patroon.

Diagonaal door deze structuur is ca. het midden van de 12 eeuw de Delf gegraven (later Delfse Vliet en tegenwoordig Rijn-Schiekanaal genoemd).

In 1847 werd de spoorlijn Den Haag-Rotterdam in gebruik genomen met stations aan het Haantje, de Kleiweg en aan de Van Vredenburgweg. De stations werden resp. 1903, 1906 en 1938 wegens te weinig reizigers opgeheven. Pas in 1965 werd Rijswijk weer van een nieuw station voorzien.

Voor de ontwikkeling van de oude dorpskern was onderwijl de stoomtram tussen Delft en Den Haag van belang geweest.



Na enkele kleinschalige uitbreidingen op initiatief van particulieren ontstonden eind 19^e eeuw de eerste planmatige uitbreidingen (Tuinstraat/Schoolstraat en Blekerslaan/Tulpstraat/Starthoudersstraat), begin 20^{ste} eeuw gevolgd door de bouwplannen Leeuwendaal, Nieuw Rijswijk (Herenstraat/Willemstraat), beide in tuinstadstijl volgens het ontwerp van Mutters, en Mon Plaisir (Haagweg/Lindelaan/Verhagen Metmanstraat). Pas in de jaren twintig van die eeuw ging de gemeente zelf meer initiatieven ontplooiën op het gebied van woningbouw. Bij de wijken die dan worden gerealiseerd is een strakkere opzet gehanteerd dan Mutters voor ogen had.

Het uitbreidingsplan Mutters werd pas in 1929 herzien. Daarbij werden de volgende nieuwe uitgangspunten geformuleerd:

- de wegen moesten voldoen aan de eisen van het (toegenomen) verkeer;
- het natuurschoon moest zoveel mogelijk behouden blijven;
- het uitbreidingsplan moest een stimulans tot werkgelegenheid betekenen;
- het moest mogelijkheden bieden aan kleine bedrijven om zich te ontwikkelen;
- er moesten mogelijkheden komen voor het bevorderen van een geestelijk en lichamelijk welzijn van de burger door de aanleg van sportvelden.

Op basis van deze uitgangspunten ontwierp Van der Kloot Meijburg het zogenaamde “Randplan”, voor de randen van de toenmalige bebouwde kom, dat in 1935 werd vastgesteld.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de plannen weer ingrijpend gewijzigd. Vanwege de grote woningnood in Den Haag werden in het “Structuurplan Groot 's-Gravenhage” (Dudok, 1949) op het grondgebied van Rijswijk woningbouw, industrie en groengebieden gepland. Door zelf veel te bouwen kon Rijswijk wederom haar zelfstandigheid behouden. In een relatief korte tijdspanne van 25 jaar werden het industrieterrein Plaspoelpolder, het winkelcentrum In de Bogaard, de stadsparken Wilhelminapark en Elsenburgerbos, sportcomplexen en 15.000 woningen gerealiseerd. Rijswijk werd hiermee voornamelijk in westelijke richting uitgebouwd, mede met de bedoeling een barrière op te werpen tegen het oprukkend Den Haag. De uitbreiding vond plaats onder invloed van de CIAM-filosofie, met scheiding tussen de functies wonen, werken en recreatie. De gebieden werden onderling verbonden (en gescheiden) door brede ruime wegen met groenstroken als de Generaal Spoorlaan, De Burgemeester Elsenlaan en de Huis te Landelaan.

Tot circa 1960 bleef de bouwhoogte beperkt tot flats van vier verdiepingen, daarna werd er ook hogere gebouwd, veelal als galerijflats van 6 of meer lagen (Kleurenbuurt, Muziekbuurt en delen van de Ministerbuurt en Stervoorde). Als reactie hierop werd er in de loop van de jaren zeventig weer meer laagbouw gerealiseerd in de vorm van eengezinswoningen in een kleinschalig vorm gegeven woonomgeving (Stervoorde en Huis te Lande). De jaren tachtig brachten vervolgens een grotere diversiteit aan woningtypen (delen van de Ministerbuurt en Stervoorde). In de jaren negentig is gebouwd volgens meer formele principe in overwegend laagbouw met incidenteel accenten (Strijp).

Toen in de jaren negentig de spoorverdubbeling tussen Den Haag en Delft moest worden gerealiseerd heeft dit geleid tot een ondergrondse aanleg ter hoogte van het station Rijswijk. Daarmee werd in 1997 de barrière die Rijswijk jarenlang ruimtelijk in tweeën deelde voor een belangrijk deel opgeheven.

Bronnen:

Anita van Breugel; “Het Dorp Voorbij, honderd jaar stedenbouw en architectuur in Rijswijk”, Rijswijkse historische reeks deel 10; Rijswijk 1993

Sylvia Roes, Rob Doesburg en Richard van Hout; "Rijswijk, een barrière geslecht, een verslag van een ontwerpproces"; Rijswijk 1997

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen 2009-2020

3.2.1 Rijswijk

De gemeente Rijswijk kent in 2009 ongeveer 46.700 inwoners en 39.000 arbeidsplaatsen. Op basis van recente ruimtelijke ontwikkelingsplannen zal de gemeente Rijswijk in 2020 ongeveer 60.100 inwoners (+29%) hebben. Dit is een absolute toename van 13.400 inwoners. Belangrijke bouwlocaties zijn in Rijswijk Zuid de projecten in de wijken Sion, Stationkwartier en Parkwijk. Daarnaast wordt woningbouw gerealiseerd langs de Sir Winston Churchilllaan (de Drie Torens) en is woningbouw voorzien op de HBG-locatie ter hoogte van de Minister van Houtenlaan en op Eikelenburg ter hoogte van de kruising Sir Winston Churchilllaan/Endehoeksweg.

Voor het toekomstjaar 2020 is in de gemeente Rijswijk een toename van 5000 arbeidsplaatsen voorzien tot een totaal van 44.000. Relatief gezien is dit een toename van 13%. Nieuwe werklocaties zijn op het bedrijvenpark Rijswijk Zuid, Plaspoelbrug, „t Haantje en Plaspoelpolder. Deze cijfers zijn van belang voor de berekeningen van de verkeersdruk en het draagvlak voor voorzieningen.

3.2.2 Ontwikkelingen in en rond het plangebied

Landgoederenzone

De Landgoederenzone heeft een functie als stadsrandpark voor de bewoners van Rijswijk en Den Haag en vormt bovendien een onderdeel van de regionale groenstructuur. Het streven is gericht op het versterken van de betekenis van de Landgoederenzone voor het omringende stedelijk gebied. Daarvoor zijn kwaliteitsimpuls noodzakelijk is. In 2010 is het bestemmingsplan Landgoederenzone vastgesteld. In het kader daarvan is een aantal ontwikkelingen relevant.

Langzaam verkeersroutes

De Van Vredenburgweg en het Julialaantje vormen de basis van de Landgoederenzone. Het is dan ook de bedoeling deze wegen als belangrijke fiets- en wandelroutes uit te bouwen. De wens bestaat om het Julialaantje als oude lijn door de Landgoederenzone te herstellen. De nadruk ligt daarbij op de wandelroute. Op plaatsen waar dit mogelijk is zullen water en knotwilgen hersteld worden. De verharding op het Julialaantje zal zodanig gekozen worden dat deze minder aantrekkelijk wordt voor fietsers. Er worden mogelijkheden onderzocht om het Julialaantje over de bestaande spoorlijn (barrière) door te trekken.



Van Vredenburgweg

De van Vredenburgweg is de belangrijkste doorgaande lijn in de Landgoederenzone. In de huidige situatie straalt deze lijn geen eenheid uit, doordat er met name geen eenheid in het profiel is. De wens is deze weg zo verkeersluw mogelijk te maken. Voornamelijk wandelaars en fietsers zullen gebruik maken van de route. Autoverkeer is slechts als gast gewenst.

Momenteel worden studies verricht om tot een eenduidig profiel te komen. Uit de vormgeving en inrichting moet duidelijk blijken dat autoverkeer te gast is. Om de route voor recreatief fietsverkeer aantrekkelijker te maken zal daar in de materiaalkeuze op ingespeeld worden. Verder zal voor een betere aansluiting op de recreatieve mogelijkheden van de landgoederen zelf moet worden gezorgd.

Inrichting & ruimtelijke kwaliteit

De waterpartijen zijn soms slecht zichtbaar door bosschages langs het water. Deze bosschages leiden daarnaast tot veel bladinvall, hetgeen nadelig is voor de waterkwaliteit. Sommige van de waterpartijen vertegenwoordigen een zekere cultuur-historische waarde.

Archeologie

De Landgoederenzone is in het bestemmingsplan mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Dit betekent dat voor er gebouwd of gegraven kan worden eerst een onderzoek naar de archeologische waarden moet worden verricht en maatregelen moeten worden getroffen voor het behoud ervan, indien deze waarden worden aangetroffen.

De Prinses Beatrixlaan in dit gebied een barrière tussen de twee delen van de Landgoederenzone, zowel ecologisch alsook voor recreanten op de fiets en te voet.

3.2.2.1 Kleurenbuurt

De Kleurenbuurt is een 'grijze' buurt: het aandeel 65-plussers ligt hier hoog en het aandeel kinderen laag. Dat is ook te merken aan de huishoudenssamenstelling: veel één en tweepersoonshuishoudens. Opvallend is dat vrij veel woningen door één particuliere verhuurder worden aangeboden.

In deze wijk staan woningen die schikt zijn voor zowel jonge als oudere mensen, in verschillende prijs categorieën. Qua ligging nabij voorzieningen is de wijk geschikt voor senioren. Vermeldenswaard is daarbij, dat in deze wijk relatief veel woningen van Vesteda staan: duurdere galerijflats en koopwoningen. Er is sprake van twee verschillende sferen binnen de wijk.

De mix aan woningtypen is waardevol. Daarbinnen wordt eraan gewerkt om de kansen voor starters en "doorstarters" (jonge gezinnen en jonge kleine huishoudens) te vergroten. Voor starters is de sociale voorraad al geschikt; doorstroming in de wijk is voor hen de sleutel tot een woning. Om de kansen voor "doorstarters" te vergroten worden bovendien op beperkte schaal huurwoningen verkocht. Langs de stedelijke as Generaal Spoorlaan behoort transformatie tot de koers: aansluiting bij het hoogstedelijk wonen.

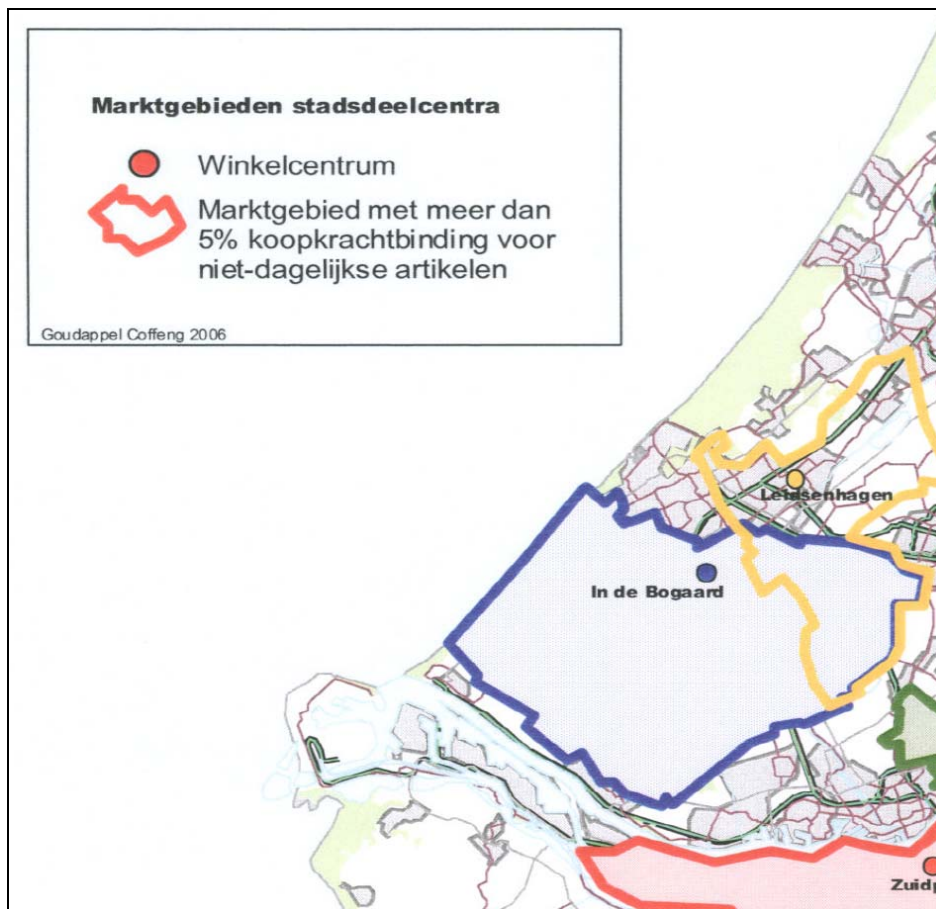
De koers: behoud van mix aan doelgroepen, maar kansen voor kwaliteit pakken



3.2.2.2 Winkelcentrum In de Bogaard

Het winkelcentrum wordt begrensd door de Generaal Spoorlaan, Stervoordelaan, Sir Winston Churchillaan en Prinses Beatrixlaan. Het is oorspronkelijk gebouwd begin jaren zestig en heeft sindsdien een sterke positie opgebouwd in Rijswijk en omgeving. In de Haagse regio vervult het winkelcentrum de functie van een stadsdeelcentrum. Rond de eeuwwisseling is besloten tot een revitalisering van het winkelcentrum, waarbij onder meer een nieuw entreegebied is gerealiseerd. Ook zijn er woningen gerealiseerd en een parkeergarage gerealiseerd.

Het winkelcentrum heeft ongeveer 174 winkels, waaronder de meest voorkomende grootwinkelbedrijven en een grote branchediversiteit. Elke donderdag is op het Bogaardplein een markt.



Het winkelcentrum In de Bogaard is vanuit alle richtingen goed bereikbaar voor alle verkeersdeelnemers. Het winkelgebied zelf is autovrij. Automobilisten bereiken het winkelcentrum langs de hoofdwegen van Rijswijk. In totaal zijn er In de Bogaard 2681 betaalde parkeerplaatsen, waarvan 1424 in garages. Het winkelcentrum In de Bogaard is overigens ook per openbaar vervoer goed te bereiken.

De uitstekende parkeermogelijkheden maken dat het winkelcentrum zeer in trek is bij bezoekers ook van buiten Rijswijk (met name het Westland). De verkeerssituatie op de Prinses Beatrixlaan vormt echter een bedreiging voor de bereikbaarheid. Ook de uitstraling van de omgeving, waar veel woningen aan vernieuwing toe zijn, doet afbreuk aan het opgebouwde imago.

Winkelcentrum In de Bogaard is een van de weinige winkelcentra in Nederland die met drie sterren gecertificeerd is volgens het klassieke driesterrensysteem van het Keurmerk Veilig Ondernemen (1). Met name de intensieve samenwerking op het gebied van veiligheid tussen

1 Eind 2009 heeft Rijswijk met het samenwerkingsprogramma Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) in winkelcentrum In de Bogaard de Europese UDITE Award in de wacht gesleept in de categorie "Economic". De prijs is ingesteld door UDITE (udite.eu), de Europese beroepsvereniging voor gemeentesecretarissen. De doelstelling van UDITE is om uitwisseling van ervaringen tussen professionals te bevorderen, de rol van lokale overheden te optimaliseren en een bijdrage te leveren aan de Europese Unie.

ondernemers, politie, brandweer en de gemeente zorgen voor afname van delicten, verhogen van veiligheidsgevoel en toename van brandveiligheid. Dit bevordert de populariteit en aantrekkingskracht van het winkelgebied en voorkomt leegstand.



De Prinses Beatrixlaan vormt in dit centrumgebied van Rijswijk een barrière tussen het winkelcentrum In de Bogaard en de wijk Steenvoorde. In aanvulling hierop remt de huidige situatie op de Prinses Beatrixlaan de ambities om van In de Bogaard een levendig stadshart te maken met het Bogaardplein als levendig stadsplein.

3.2.2.3 Muziekbuur

Muziekbuur: interessante wijk voor jongeren (Woonvisie Rijswijk)

De Muziekbuur is een afspiegeling van de tuinstadwijken als geheel: veel 65-plussers, weinig kinderen, veel relatief goedkope woningen. Tussen veel gestapelde bouwblokken staan grondgebonden woningen.

De koers: doorstroming en transformatie

Voor de Muziekbuur is als onderdeel van de wijkontwikkelingsplannen een impulsenplan vastgesteld. Daarbij wordt aangesloten. Een hoge mutatiegraad en daarmee instroom van lage inkomens maken dat de bevolkingssamenstelling verandert. Om een gevarieerde bevolkingssamenstelling te borgen wordt er in nieuwbouw en bestaande voorraad gedifferentieerd, zoals het 'upgraden' van galerijwoningen, samenvoeging en verkoop van portieketagewoningen, nieuwbouw en sloopnieuwbouw van (sociale) huur en koop.



De Prinses Beatrixlaan vormt een barrière tussen de Muziekbuit en Steenvoorde-Zuid.

3.2.2.4 Steenvoorde-Noord

De Tuinsteden: meer verschil maken

In de vroeg-naoorlogse wijken is er de noodzaak om meer verschil aan te brengen aansluitend op bestaande kwaliteiten (herstructureren).

Weer andere buurten bieden perspectieven voor meer groenstedelijk wonen, met meer grondgebonden woningen voor bijvoorbeeld gezinnen en jongere stellen (Steen Voorde-noord). Belangrijk hierbij is, dat er geen nieuwe monoculturen ontstaan.

Steen Voorde is een groene wijk; er staat veel echte hoogbouw met daartussen en aan de rand van de buurten ruime groenzones. Steenvoorde-Noord krijgt een profiel waarin ruimte is voor meer startende gezinnen en kleine jonge huishoudens, naast senioren. Hier spelen twee overwegingen die bij initiatieven in samenhang bekeken moeten worden:

- Voor starters biedt de goedkope voorraad goede kansen binnen Rijswijk;
- Zowel voor senioren en gezinnen is het woningaanbod nu kwalitatief te beperkt.

Opwaardering van verouderde of minder gewilde appartementen of vervanging door nieuwe appartementen of grondgebonden woningen is dan een optie, die echter ook een prijskaartje heeft.

De mate waarin de goedkope voorraad in omvang afneemt in deze wijk is afhankelijk van de ontwikkelingen in andere wijken in Rijswijk. Langs de stedelijke assen wordt geïnvesteerd in gestapeld, stedelijk wonen, gericht op (ook jonge) doorstromers. Aan de andere kant van de wijk, grenzend aan de suburbane gebieden De Strijp en Endezant, is een vloeiender overgang naar het suburbane wonen gewenst. De Ministerbuurt, die onderdeel uitmaakt van Steenvoorde Noord, verdient aparte vermelding:

- Kansen bij herontwikkeling portiekwoningen voor stedelijk georiënteerde grondgebonden woonmilieus in het middeldure segment (koop en huur).

- Randen langs de Beatrixlaan: centrumstedelijke woonmilieus, in het dure segment en middelduur vanaf de aftoppingsgrens.
- Betaalbare woningen voor senioren (bereikbaar, nultreden).



3.2.2.5 Steenvoorde-Zuid

Sommige buurten bieden goede perspectieven om nog aantrekkelijker te worden voor senioren "blijvend thuis in eigen wijk" (Steenvoorde-zuid).

De Tuinsteden: meer verschil maken

In de vroeg-naoorlogse wijken is er de noodzaak om meer verschil aan te brengen aansluitend op bestaande kwaliteiten (herstructureren).

Steenvoorde Zuid is daarbij wat recenter en grootschaliger van opzet met grotere complexen en grootschaliger groen en de huurwoningen in Zuid zijn er vaak wat ruimer dan in de andere tuinstadwijken in Rijswijk en ook wat beter geschikt voor gezinnen.

De koers voor Steenvoorde-Zuid: uitvalsbasis wonen, welzijn, zorg

Steenvoorde Zuid ontwikkelt zich tot uitvalsbasis voor wonen, welzijn en zorg. Het centrale gebied van Steenvoorde-Zuid wordt een belangrijke woonservicezone. Dit betekent ook inzet op een gevarieerde wijk, met verbetering van de woonkwaliteit voor senioren en / of mensen met een beperking. Blijvend voldoende sociale voorraad is een belangrijk uitgangspunt.

Het opwaarderen van woningen tot nultredenwoningen leidt ook tot doorstroming vanuit de eengezinswoningen die ook in de wijk aanwezig zijn. Daarmee worden kansen geboden aan jonge huishoudens. Enige vergroening treedt dan op, hoewel de wijk vooral veel oudere bewoners zal blijven kennen.



3.3 Mobiliteit en bereikbaarheid

3.3.1 Gemotoriseerd verkeer

De Prinses Beatrixlaan vormt binnen het orthogonale patroon van wegen in Rijswijk een essentiële verkeersader. Enerzijds is het een belangrijke verbinding voor doorgaand verkeer tussen de Rijksweg A4 en Den Haag. Anderzijds heeft de weg een belangrijke functie voor bestemmingsverkeer in Rijswijk en de voorzieningen langs de Prinses Beatrixlaan zoals winkelcentrum In de Bogaard.

Het gedeelte van de Prinses Beatrixlaan tussen de Landgoederenzone in Rijswijk en de Rijksweg A4 kenmerkt zich door veel gelijkvloerse kruisingen en verkeerslichten. Hierdoor belemmert de doorstroming van het verkeer, er staan dikwijls files, er ontstaan leefbaarheid problemen door overlast van geluid en verontreinigde lucht en de weg vormt een barrière tussen de naast gelegen wijken. Dit betekent dat de Prinses Beatrixlaan zowel op regionaal niveau als op lokaal niveau als probleem wordt ervaren. De voorziene gebiedsontwikkelingen in de regio en de ontwikkeling van het wegennet zal deze problematiek in de komende jaren doen toenemen.

Binnen de Randstad vormt Rijswijk een belangrijk schakel in het stedelijk netwerk vanwege de ligging aan de belangrijke snelwegen A4 en A13 en de spoorverbinding Den Haag –Rotterdam. Met de doortrekking van de A4 naar Delft, Rotterdam en verder zuidelijk neemt die belang nog toe.

In de regio Haaglanden vervult Rijswijk eveneens deze schakelfunctie. De Prinses Beatrixlaan is daarin een bijzonder belangrijk onderdeel van de infrastructuur met hoofdroutes voor auto, tram, bus, fietsers en voetgangers. De doorstroming op de Prinses Beatrixlaan is van belang voor de verkeersafwikkeling op de A4.

De situatie op de Beatrixlaan vormt dus zowel een regionaal verkeersprobleem als een lokaal verkeers-en leefbaarheidsprobleem. In het kader van de haalbaarheidsstudie zijn de knelpunten in een verkeerskundige studie geanalyseerd. De resultaten uit het statisch verkeersmodel zijn gebruikt als input voor berekeningen in een op de lokale situatie toegesneden “dynamisch

verkeersmodel". Met dit model zijn knelpunten op een lager schaalniveau, zoals op kruispunten en wegvakken, opgespoord en zijn mogelijke oplossingen getoetst op hun effect. Een uitgebreide beschrijving van deze modellen is opgenomen in de haalbaarheidsstudie.

De berekening zijn gemaakt voor het jaar 2009 en voor het jaar 2020. Daarmee zijn belangrijke gegevens zoals de omvang van het verkeer, de herkomst en bestemming van de automobilisten en de belasting van het netwerk verkregen. Verder is op regionaal niveau gekeken naar de aantrekkende werking van nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld een tunnel).

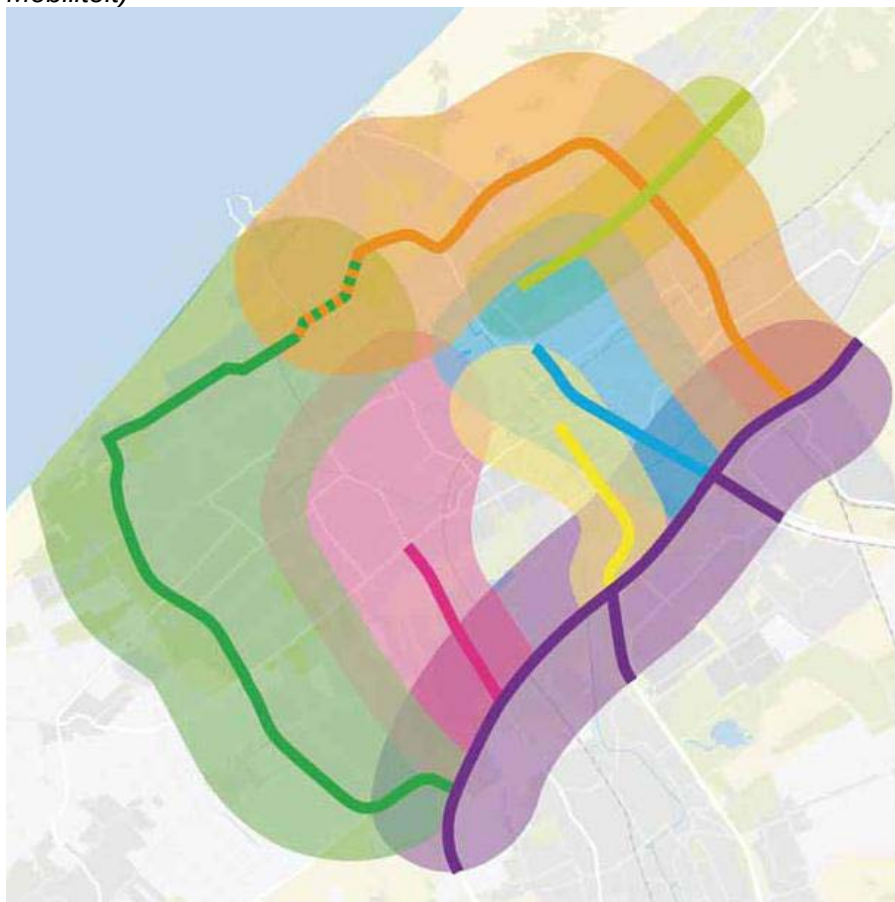
Om de situatie in 2020 goed te kunnen voorspellen is rekening gehouden met de regionale ontwikkeling in en rond het studiegebied, de ontwikkeling van het wonen en werken in en rond het plangebied, de ontwikkeling van het winkelgebied en het parkeren en de functie van de hoofdroute auto voor doorgaand en lokaal verkeer.

Regiofunctie

De Prinses Beatrixlaan vormt een belangrijk onderdeel van de hoofdinfrastructuur van de regio Haaglanden. In de MIRT-Verkenning wordt bij deze hoofdinfrastructuur gesproken van de internationale ring en inpridders richting het centrum van de regio. De Prinses Beatrixlaan is een van deze belangrijke inpridders. Deze rol van de Prinses Beatrixlaan wordt door de gemeente Rijswijk onderschreven in de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2010-2020, die momenteel wordt opgesteld.

In 2009 maakt ruim 12% van het totale verkeer op deze inpridders gebruik van de Prinses Beatrixlaan. In 2020 wanneer de Rotterdamsebaan en de A4 Midden Delfland naar verwachting zijn gerealiseerd, maakt zal nog steeds 12% van het verkeer gebruikmaken van de Prinses Beatrixlaan. In absolute zin neemt het aantal motorvoertuigpassages op de Prinses Beatrixlaan echter toe met bijna 13.000 motorvoertuigen.

Figuur: Invloedsgebied Internationale ring en inprikkers Regio Haaglanden (bron: Haagse Nota Mobiliteit)



Het aandeel op de overige inprikkers neemt als gevolg van realisatie van de Rotterdamsebaan en de A4 Midden Delfland iets af. Op de Utrechtsebaan is dit effect het grootst, met een afname in de periode 2009-2020 van 58% naar 51%.

“inprikkers” regio	2009	2020
vanaf de A4		
Zuidelijke Ringweg	14%	13%
Prinses Beatrixlaan	12%	12%
Rotterdamsebaan	N.v.t.	8%
Utrechtsebaan	58%	51%
Noordelijke Ringweg	16%	15%
totaal	100%	100%

Aandeel motorvoertuigpassages op noord-zuid-‘inprikkers’ Regio Haaglanden 2009-2020 (autonome ontwikkeling, gemiddelde werkdag, doorsnede totalen, bron Verkeersmodel Rijswijk).



3.3.2 Lokaal verkeer

Naast een belangrijke regionale verbinding vormt de Prinses Beatrixlaan ook een belangrijke verbinding voor lokaal verkeer met een herkomst en/of bestemming in Rijswijk. Door de verwachte toename van het aantal inwoners (+13.000), het aantal arbeidsplaatsen (+5.000) en de autonome groei van de mobiliteit wordt een toename van 36% van de verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming binnen de gemeentegrenzen van Rijswijk in 2020 verwacht

Samen met de verwachte groei van de mobiliteit resulteren de ruimtelijke ontwikkelingen in een toename van 36% van het aantal verplaatsingen per personenauto met een herkomst en/of bestemming binnen de gemeentegrenzen van Rijswijk. Deze toename ligt aanzienlijk hoger dan de toename die berekend is voor geheel Nederland. Op landelijk niveau neemt in de periode 2009-2020 het personenautoverkeer toe met 21%.

Wanneer het vrachtverkeer beschouwd wordt, neemt het aantal verplaatsingen toe met 23% (in absolute zin zijn dit ruim 2.700 extra verplaatsingen). Deze ontwikkeling van het vrachtverkeer komt redelijk overeen met wat op landelijk niveau wordt verwacht: een toename van 21% in de periode 2009-2020.

Door deze toename van het aantal verplaatsingen wordt het verkeersnetwerk uiteraard zwaarder belast. Aangetoond is dat, wanneer er geen uitbreiding/aanpassing van het wegennetwerk plaatsvindt, het aantal locaties waar het verkeer niet goed meer afwikkelt sterk toeneemt. Er blijkt in 2020 in de spits meer congestie op te treden bij de Prinses Beatrixlaan en de op-en afritten van de A4.

Tezamen met de regionale groei betekent dit een toename van het totale autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan met circa 30%.

Uit het dynamische verkeersmodel dat voor deze studie is gebouwd, blijkt dat het verkeer in het studiegebied, zonder infrastructurele ingrepen, in 2020 vastloopt. Overigens is het goed mogelijk dat het verkeer al voor 2020 vastloopt. Dit betekent concreet dat met name in de avondspits het verkeer op de Prinses Beatrixlaan niet goed meer afwikkelt en de kruispunten op de Sir Winston Churchilllaan, Generaal Spoorlaan en bij de aansluitingen op de Rijksweg A4 vollopen. In 2020 ligt het drukste gedeelte van de Prinses Beatrixlaan tussen de Rijksweg A4 en Admiraal Helfrichsingel met 47.000 voertuigen per etmaal. Op het deel ter hoogte van In de Bogaard zijn dit 30.000 voertuigen en op het gedeelte ten noorden van de Generaal Spoorlaan 28.000 voertuigen.

De Prinses Beatrixlaan vervult meerdere functies binnen het wegennetwerk. Het merendeel van het huidige verkeer op de Prinses Beatrixlaan betreft herkomst en/of bestemmingsverkeer uit Rijswijk zelf. Dit zal ook zo zijn in 2020. Bij de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel - Wethouder Brederodelaan - Sir Winston Churchilllaan en Generaal Spoorlaan is er veel afslaand verkeer, dat voor het belangrijkste deel herkomst of bestemming Rijswijk heeft.

Het doorgaand verkeer² op de Prinses Beatrixlaan bedraagt in 2020 op een gemiddelde werkdag ongeveer 8.000 motorvoertuigen.

3.3.3 Omvang van het verkeer in 2020

Het verkeer groeit op de Prinses Beatrixlaan tussen 2009 en 2020 met meer dan 30%. De analyses uit het dynamische verkeersmodel laten zien dat het verkeer in de avondspits van 2009 nog goed afwikkelt op de kruispunten, maar dat in 2020 het netwerk vastloopt. Op het drukste deel van de Prinses Beatrixlaan zullen in 2020 47.000 motorvoertuigen zich per etmaal over de weg willen verplaatsen. Volgens het statische en dynamische verkeersmodel kan de huidige infrastructuur dit verkeer niet verwerken. Er zal iets moeten gebeuren aan de wegvakken en/of de kruispunten. In 2020 ontstaat er op de kruising van de Prinses Beatrixlaan met de Sir Winston Churchilllaan en bij de op-en afritten van de A4 filevorming en loopt tenslotte het netwerk in de spitsen volledig vast.

De voor het jaar 2020 voorziene knelpunten op de Prinses Beatrixlaan zijn de volgende:
kruising met de Generaal Spoorlaan

2 Onder het begrip doorgaand verkeer Prinses Beatrixlaan wordt in deze studie verondersteld dat de Prinses Beatrixlaan noord ter hoogte van de A4 passeert en de noordelijke gemeentegrens van Rijswijk met Den Haag passeert.

Onder het begrip doorgaand verkeer Prinses Beatrixlaan wordt in deze studie verondersteld dat de Prinses Beatrixlaan noord ter hoogte van de A4 passeert en de noordelijke gemeentegrens van Rijswijk met Den Haag passeert.

Deze wordt erg druk. De drukke linksaf-bewegingen verminderen de capaciteit van het kruispunt sterk. Een vergroting van de capaciteit van het kruispunt is nodig, naar verwachting zelfs ongelijkvloers.

kruising met de Sir Winston Churchilllaan

Deze wordt te druk om het verkeer goed af te wikkelen. Ook hier zijn er drukke linksaf bewegingen, die de capaciteit van het kruispunt teveel beperken. Het verkeer kan niet meer op maaiveld worden afgewikkeld, ook niet door aanleg van extra opstelvakken. Een ongelijkvloerse kruising is hier noodzakelijk.

Kruising met de Admiraal Helfrichsingel - Wethouder Brederodelaan

Dit kruispunt levert een beperking van de doorstroming op. Alle verkeersbewegingen zijn mogelijk, waardoor de capaciteit voor de doorgaande stroom beperkt is. Als gevolg daarvan treedt congestie op bij de aansluitingen vanaf de A4. Een vergroting van de capaciteit van de kruispunten en wellicht van de op- en afritten is nodig.

De conclusies uit het verkeersonderzoek luidt dat als er geen maatregelen worden getroffen het verkeer op de Prinses Beatrixlaan in 2020 op alle kruispunten in de avondspits vaststaat tot aan de op- en afritten van de A4.

In 2020 loopt het verkeer op de kruispunten van de Prinses Beatrixlaan Noord in de ochtend-en avondspits vast. De overlast van geluid zal verder toenemen.

Verkeerstechnische en milieukundige ingrepen op de Prinses Beatrixlaan zijn op korte en lange termijn nodig.

Eenvoudige kleinschalige ingrepen zullen de knelpunten ten aanzien van verkeer en milieu op termijn niet kunnen oplossen. Waar de Beatrixlaan nu een belangrijke schakel vormt in het regionale netwerk van Haaglanden (met een achtste deel van het verkeer naar Den Haag) zal dit zonder structurele ingrepen in de infrastructuur over enkele jaren niet meer mogelijk zijn.

In het plangebied van de Prinses Beatrixlaan zijn verschillende deelgebieden met verschillende opgaven voor 2020 vast te stellen:

Deelgebied A: Landgoederenzone

Op dit trajectdeel zijn er geen verkeerskundige en/of geluidknelpunten in 2020.

Deelgebied B: Van Vredenburgweg - Generaal Spoorlaan

Op dit trajectdeel is met name het kruispunt met de Generaal Spoorlaan erg druk in 2020. Deze kruising kent drukke linksaf bewegingen, die de capaciteit van het kruispunt sterk verminderen. Een vergroting van de capaciteit van het kruispunt lijkt nodig, wellicht ongelijkvloers. Daarnaast is er een knelpunt ten aanzien van de geluidsbelasting voor de woongebouwen langs de Prinses Beatrixlaan.

Deelgebied C: Generaal Spoorlaan - Sir Winston Churchilllaan

Op dit trajectdeel is het kruispunt Sir Winston Churchilllaan te druk om het verkeer goed af te wikkelen in 2020. Ook hier zijn er drukke linksaf bewegingen, die de capaciteit van het kruispunt ernstig beperken. Het verkeer kan niet meer op maaiveld worden afgewikkeld, ook niet door aanleg van extra opstelvakken. Een ongelijkvloerse kruising is hier noodzakelijk. Daarnaast is er een knelpunt ten aanzien van de geluidsbelasting, met name ter hoogte van de mogelijke toekomstige woningen op de HBG-locatie.

Deelgebied D: Sir Winston Churchilllaan – Rijksweg A4

Op dit traject levert het kruispunt met de Admiraal Helfrichsingel – Wethouder Brederodelaan een beperking van de doorstroming op in 2020. Alle verkeersbewegingen zijn mogelijk, waardoor de capaciteit voor de grote doorgaande stroom beperkt is. Daarnaast is er een stevig knelpunt ten aanzien van de geluidsbelasting.

Knoop A4/Prinses Beatrixlaan

De knoop van de Prinses Beatrixlaan en de Rijksweg A4 vormt geen onderdeel van het plangebied. De verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan heeft echter wel invloed op de verkeersafwikkeling op de op- en afritten van de Rijksweg. Uit het verkeersmodel blijkt dat zonder verkeerskundige ingrepen op de Prinses Beatrixlaan gericht op 2020, de congestie op de Prinses Beatrixlaan richting Den Haag zodanig ernstig is dat dit leidt tot congestie op de op-en afritten van de Prinses Beatrixlaan. Dit leidt vervolgens tot congestie op de Rijksweg A4.

3.3.4 Geluidssituatie

Geluid bestaande situatie

Met het akoestisch rekenprogramma Geonoise is conform de SRM-2 rekenmethode de geluidssituatie rondom de Prinses Beatrix berekend. Daarbij is gebruikt gemaakt van het rekenmodel waarmee in 2007 de “geluidbelastingskaart EU-richtlijn Omgevingslawaaï Rijswijk” is opgesteld. De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de berekende verkeersintensiteiten met het statische verkeersmodel van de gemeente Rijswijk. Op een dertigtal rekenpunten nabij geluidgevoelige gebouwen langs de Prinses Beatrixlaan zijn de optredende geluidbelastingen berekend voor 2009 en voor de referentiesituatie 2020.

Toetsingskader

Als er geen wijziging van de inrichting van de weg plaatsvindt, is voor bestaande geluidgevoelige bestemmingen de Wet Geluidhinder niet van toepassing. Voor de toetsing van de toekomstige situatie waarbij de inrichting van de Prinses Beatrixlaan wordt gewijzigd en voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen is toetsing aan de geluidseisen uit de Wet Geluidhinder (Wgh) aan de orde.

Gemeentelijke beleid

De plandrempels ($L_{night} < 59$ dB en $L_{den} < 69$ dB) kunnen worden gebruikt voor de toetsing van de bestaande situatie, waarin geen aanpassingen van de weginfrastructuur plaats vinden. Dit zijn plandrempels, die de gemeente zelf heeft vastgesteld in kader van de Europese Richtlijn

Omgevingslawaaï en zijn opgenomen in het actieplan geluid. Op de rekenpunten waar een overschrijding plaatsvindt van de toetsingswaarden voor Lden, vindt tevens een overschrijding plaats van de andere toetsingswaarde Lnight. Tevens kan in het algemeen worden gesteld dat de overschrijding van de Lnight groter zijn dan die van Lden. Voor de optredende geluidniveaus is de nachtperiode bepalend voor de uitwerking van geluidmaatregelen.

Situatie 2009

In de nachtperiode vindt de hoogste overschrijding plaats van de toetsingswaarde voor Lnight van ten hoogste 4 dB en een overschrijding van ten hoogste 1 dB van de toetsingswaarde Lden (deelgebied D).

3.3.5 Luchtkwaliteit bestaande situatie

De Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5 titel 2, onderdeel luchtkwaliteitseisen, is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Omdat hoofdstuk 5 titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat deze nieuwe titel ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de Wet luchtkwaliteit is de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de daarbij behorende EU-dochterrichtlijnen in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de Wet luchtkwaliteit (Wlk) zijn grenswaarden opgenomen voor onder meer de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO).

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De concentraties van deze twee stoffen liggen in Nederland over het algemeen dichtbij en soms boven de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Overschrijdingen van grenswaarden van de andere stoffen komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor. Zo kan de grenswaarde voor benzeen bijvoorbeeld overschreden worden in een parkeergarage. Overschrijding van de grenswaarden van andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof komt langs de Nederlandse wegen vrijwel niet voor. In Rijswijk betreft het alleen overschrijdingen van NO₂ en PM₁₀.

Voor de berekeningen en toetsing is voor stikstofdioxide met name de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie relevant (40 µg/m³). Voor de berekeningen en toetsing is voor fijnstof met name de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie maatgevend. De grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie wordt al overschreden bij concentraties hoger dan 32,5 µg/m³ (zonder toepassing van de zeezoutcorrectie).

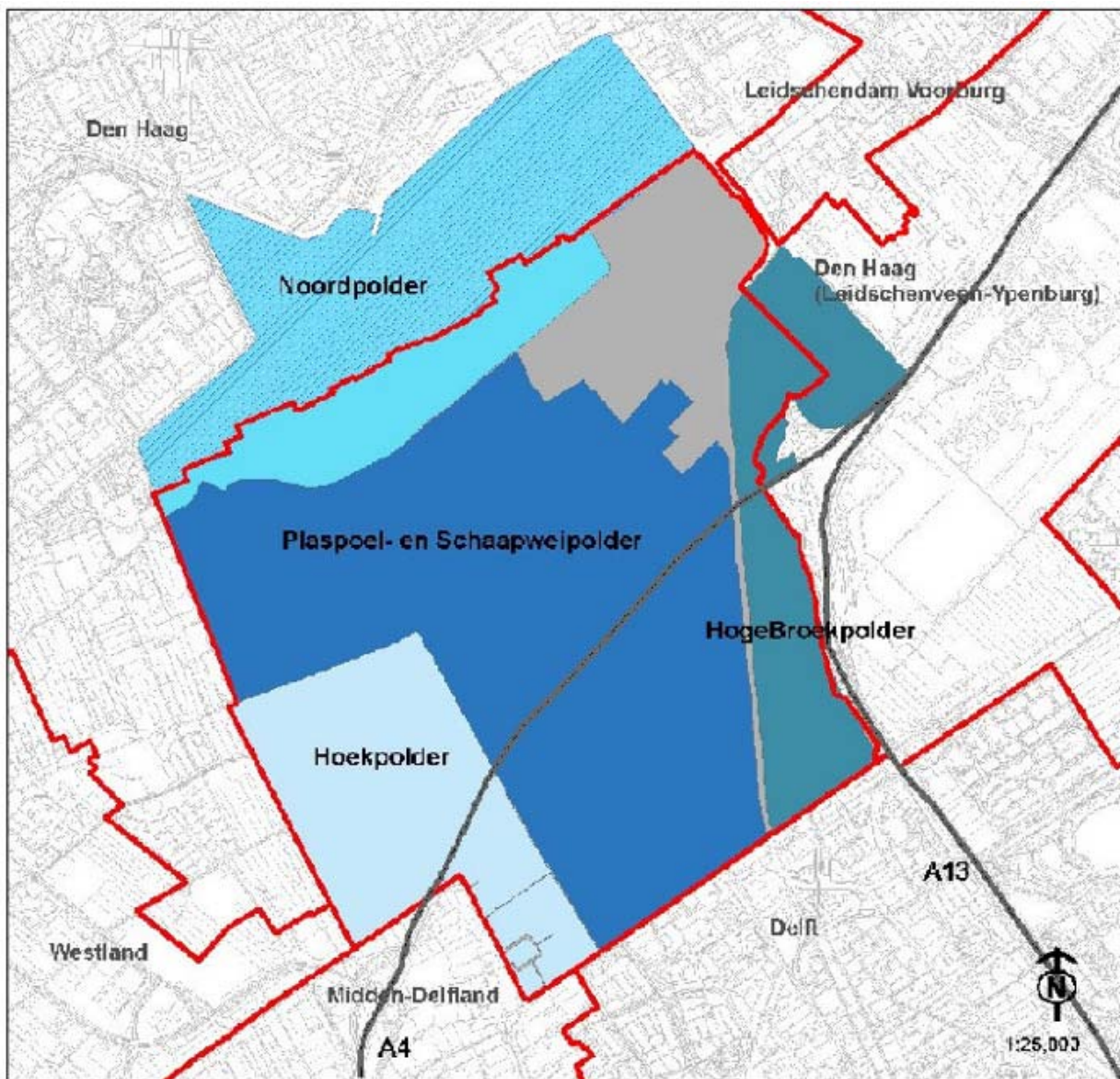
In 2009 is er een aantal wegvakken waar grenswaarde-overschrijdingen voorkomen, zowel voor de NO₂ jaargemiddelde grenswaarde als voor de PM₁₀ etmaalgemiddelde grenswaarde. In 2020 komen deze overschrijdingen niet meer voor.

3.4 Waterberging en waterkwaliteit

Inleiding

Het aspect water moet in alle ruimtelijke plannen worden meegenomen (watertoets). Daarom is hieronder op dit aspect ingegaan.

Vanwege de specifieke ontstaansgeschiedenis kent de Landgoederenzone, die op de hogere strandwal is gelegen, een ander systeem van waterhuishouding dan de zuidelijke daarvan gelegen lagere ontginningsgronden. De Prinses Beatrixlaan ligt in twee verschillende polders, de Landgoederenzone in het noorden ligt in de Noordpolder, het overige deel van de Prinses Beatrixlaan ligt in de Plaspoel- en Schaapweipolder.



Door de peilscheiding tussen het hoofdpeilvak en de Landgoederenzone te verbeteren kan worden voorkomen dat water vanuit de Broeksloot de Landgoederenzone instroomt. Een goede peilscheiding is gunstig in verband met de in de Landgoederenzone nagestreefde hogere waterkwaliteitsdoelstellingen. Wel dient rekening te worden gehouden met drempelhoogten van overstorten.

Door vereenvoudiging van de peilstructuur (kleine peilvakken samenvoegen tot grotere eenheden) kunnen de mogelijkheden om water vast te houden in de Landgoederenzone worden verbeterd. De huidige peilvakken zijn vaak zo klein dat geen adequate afvoerregeling met stuwen mogelijk is: de afvoercapaciteit van de stuw is veel te groot ten opzichte van het peilvak. In principe kan de afvoercapaciteit worden gereduceerd door de doorstroomopening van de stuw te verkleinen. Er is echter altijd een zekere breedte aan doorstroomopening nodig in verband met gevaar van verstopping door drijfvuil e.d.

[illegible]

Water(bodem)kwaliteit

Door overbelasting van het rioolstelsel komt bij hevige neerslag overstortwater in de Landgoederenzone terecht waardoor het peil in de Broeksloot stijgt tot boven de kruin van de stuwtjes in de Landgoederenzone; dit is nadelig voor de waterkwaliteit daar.

- Er zijn regelmatig waterkwaliteitsproblemen in het oppervlaktewater als gevolg van lozing van overstortingen en door bladval van bomen die langs of vlakbij de watergangen staan.
- De schouwperiode is niet afgestemd op periode waarin veel bladval (in watergang) optreedt.
- Vervuiling als gevolg van rioleringsoverstorten aan de Haagse zijde en van septic tanks in het gebied zelf hebben een aanzienlijke negatieve invloed op de kwaliteit van het water.
- Het fosfaat gehalte in het oppervlaktewater laat een overschrijding van de norm (0,15 mg/l) zien van 2 tot 5 keer. Bladval en verontreiniging door overstorten en septic tanks zijn daar de oorzaak van.
- Sliblaag waterbodem is licht verontreinigd (klasse 0 tot maximaal 3). Alleen een deel van de boezemwatergang die loopt tussen de Noordpolder en de Plaspoel- en Schaapweipolder is zwaar verontreinigd (klasse 4).

Inrichting & ruimtelijke kwaliteit

De waterpartijen zijn soms slecht zichtbaar door bosschages langs het water. Deze bosschages leiden enerzijds tot veel bladval. Anderzijds belemmeren ze het zicht op het water. Kansen zijn er volgens het waterplan ook, waarmee een deel van bovenstaande knelpunten opgelost kan worden. De ontwikkeling van de Landgoederenzone als geheel wordt beschouwd als een meekoppelkans RO-ontwikkeling. Specifiek gelden voor het gebied de volgende kansen:

In de notitie 'Standaard aanpak ruimtelijke vertaling waterplan in bestemmingsplannen Rijswijk' (van 13 september 2007) wordt aangegeven op welke wijze de gemeente in haar bestemmingsplannen met de waterbergingsopgave wil omgaan. De notitie 'Ruimtelijke vertaling waterplan' geeft onder andere specifiek voor de Landgoederenzone aan hoe innovatieve waterbergingsoplossingen mogelijk gemaakt kunnen worden.

Als eerste stap wordt bepaald wat de omvang van de te accommoderen waterbergingsstekort betreft. Zoals hierboven al vermeld betreft de extra bergingsbehoefte binnen het bestemmingsplangebied zelf 1.450 m³. Volgens de notitie 'Ruimtelijke vertaling waterplan' is het daarnaast gewenst om zoveel als mogelijk een oplossing te bieden voor een waterbergingsbehoefte van 33.000 m³ van het Haagse deel van de Noordpolder. In ieder geval het Haagse deel van de Noordpolder te ontlasten van het water in het hoger gelegen Rijswijkse deel van de polder.

De tweede stap omvat het aangeven van de doorwerking van de waterbergingsopgave in het bestemmingsplan.

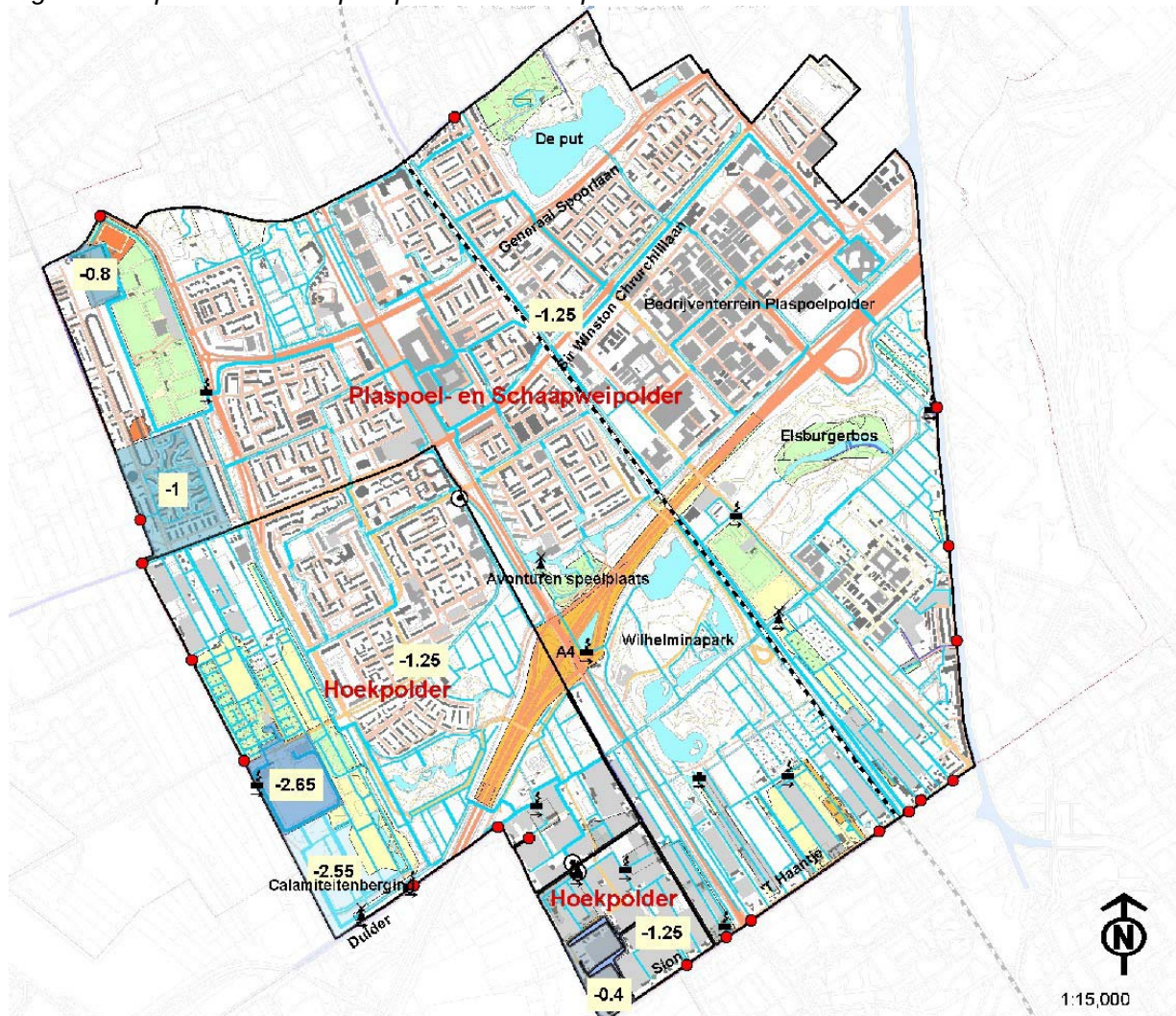
De waterbergingsopgave kan plaats vinden door het water in het Rijswijkse deel van de Noordpolder vast te houden via dynamisch peilbeheer. In de notitie 'Ruimtelijke vertaling

waterplan' worden twee opties voorgesteld voor de bestemmingsplanregelingen voor de Landgoederenzone:

- als meest eenvoudige optie: de bestaande waterstructuur met gewenste uitbreidingen positief als water bestemmen;
- (een deel van) de bestemmingen sportvelden en parkeerterreinen e.d. mede bestemmen voor waterberging.

De bestaande waterstructuur wordt als zodanig bestemd in het nieuwe bestemmingsplan. Waterberging is via wijziging mogelijk langs de Broeksloot, in het plandeel tussen de Schaaapweg en de Prinses Beatrixlaan. Uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse van het Sportpak Vredenburg geen waterberging onder de sportvelden mogelijk is.

Figuur: Plaspoel- en Schaaapweipolder en Hoekpolder



Plaspoel- en Schaaapweipolder en Hoekpolder

De Plaspoel- en Schaapweipolder vormen samen met de Hoekpolder een waterhuishoudkundige eenheid. De Plaspoel- en Schaapweipolder hebben een oppervlak van circa 755 ha en de Hoekpolder circa 254 ha. In afbeelding 2.8 is de Plaspoel en Schaapweipolder weergegeven. De beide polders staan in open verbinding met elkaar via 3 duikers onder de Sir Winston Churchilllaan (ten noorden van de A4), een duiker onder de Prinses Beatrixlaan ten noorden van de A4 en een duiker onder de Prinses Beatrixlaan ten zuiden van de A4. Het hoofdpeilvak heeft een winter streefpeil van NAP - 1,25 m, het zomer streefpeil bedraagt NAP - 1,15 m. De Prinses Beatrixlaan vormt in de Plaspoel- en Schaapweipolder een fysieke barrière voor het watersysteem. In de huidige situatie is er 1 duikerverbinding onder de Prinses Beatrixlaan door, ter hoogte van het winkelcentrum de Bogaard. Deze verbinding is in afbeelding 2.8 ook duidelijk zichtbaar.

De waterhuishouding rondom de Prinses Beatrixlaan wordt gekenmerkt door een hoge mate van verstedelijking. In het waterplan Rijswijk 2008 - 2015 zijn de volgende knelpunten aangegeven:

- veel lange duikers en overkluizingen onder andere bij winkelcentrum 'In de Bogaard'. De lange duikers zijn nadelig voor de waterkwaliteit en de hoeveelheid beschikbare berging. Bovendien is het ondergronds wegstoppen van het water nadelig voor de beleving van water;
- onvoldoende berging in de Noordpolder. De bergingsopgave in de Landgoederenzone bedraagt totaal 1.450 m³;
- onvoldoende berging in de Plaspoel- en Schaapweipolder. De bergingsopgave bedraagt totaal 20.000 m³ ten noorden van de A4 en 18.200 m³ ten zuiden van de A4.

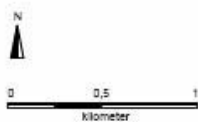
Door middel van het vergroten van de berging kunnen de hierboven beschreven knelpunten worden opgelost. In het kader van de herstructurering van het stedelijke gebied dient meer berging aangelegd te worden. Men kan meer berging toevoegen door meer open wateroppervlak te realiseren eventueel in combinatie met natuurvriendelijke oevers. Meer berging leidt tot een robuuster watersysteem, tevens is dit gunstig voor de waterkwaliteit en ecologie en verhoogt het de beleving van water. De gemeente heeft de wens om bij een herstructurering een versterking van de beleving van water aan te brengen.

In het gebied is een tekort aan berging van oppervlaktewater aanwezig. In het waterhuishoudingsplan 2008 - 2015 zijn hiervoor echter oplossingen aangedragen. De aanpak van de Prinses Beatrixlaan biedt mogelijkheden om meer oppervlaktewater te creëren en daarmee een verbetering van het watersysteem door te voeren. Daarnaast kan ook iets gedaan worden aan de lange duikerverbindingen ter plaatse van het winkelcentrum.

Figuur: Cultuurhistorisch waardevolle wateren (Waterplan Rijswijk)

Overzichtskaart Cultuurhistorisch Waardevolle Wateren in Rijswijk
versie juli 2006

- Watergang met grote cultuurhistorische waarde
- Watergang met cultuurhistorische waarde
- Gebied waarin de middeleeuwse strokenverkaveling nog grotendeels intact is
- Verkaveling van tuindergebied Sion
- Overige watergangen



met Hoge Archeologische Waarde. In bijlage I is een nadere omschrijving van beide gebieden opgenomen. Voor het overige deel ligt het plangebied in een gebied met hoge tot middelhoge trefkans (Indicatieve kaart archeologische waarden).

Op de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk zijn in de nabijheid van de Prinses Beatrixlaan twee vindlocaties aangegeven:

- R19: Prinses Beatrixlaan 1984. hier zijn sporen aangetroffen uit het Mesolithicum (de periode van 5000-9500 v. Chr.);
- R5: Kasteel Steenvoorden. Ter plaatse van het Kruisvaarderspark stond vroeger kasteel Steenvoorde (tussen de Prinses Beatrixlaan en de Broeksloot). Reeds in de 12e eeuw stond hier een stenen huis, later werd er een stenen burcht gebouwd. Tijdens diverse oorlogen werd het kasteel tot 2 maal toe afgebroken en later weer opgebouwd. In 1887 is deze buitenplaats afgebroken. Bij opgravingswerkzaamheden in 1964 en 1983 heeft men funderingsresten van het kasteel aangetroffen.

3.6 Geotechniek

Ten einde een indruk te krijgen van de ondergrond ter plaatse van de Prinses Beatrixlaan, is een aantal sonderingen geïnterpreteerd¹. De ondergrond van Rijswijk wordt gekenmerkt door een Holocene lagenpakket bestaande uit zand, klei en veen. Het Pleistocene zand vangt, over het algemeen, niet aan boven de NAP -15m en wordt afgedekt door een laag basisveen met een dikte van 0,2m tot 1m. Bovenop het basisveen rust een Holocene kleilaag, welke over het algemeen een dikte heeft van 4m tot 6m. De afsluitende kleilaag die in de sonderingen is aangetroffen, kan wellicht gebruikt worden voor aanleg van een tunnel door middel van een zogenaamde 'polderconstructie'. Het NS station in Rijswijk, de parkeergarage onder het Bogaardplein en de verdiept liggende A4 zijn ook met deze (meestal goedkope) bouwmethode gerealiseerd.

Conclusie geotechnische situatie

De ondergrond van het studiegebied wordt gekenmerkt door een Holocene lagenpakket bestaande uit zand, klei en veen. Het Pleistocene zand vangt, over het algemeen, niet aan boven de NAP - 15m en wordt afgedekt door een laag basisveen met een dikte van 0,2m tot 1m. Bovenop het basisveen rust een afsluitende Holocene kleilaag welke over het algemeen een dikte heeft van 4m tot 6m. Het aanvangsniveau van de kleilaag begint op NAP - 10m tot NAP - 15m. Het organische stofgehalte neemt toe met de diepte.

3.7 Geohydrologie

Deze paragraaf beschrijft de geohydrologische situatie zoals die op dit moment aanwezig is.

Geohydrologische bodemopbouw

Allereerst is de geohydrologische opbouw van het studiegebied bestudeerd. Dit is gedaan door gebruik te maken van het geohydrologische model van de provincie Zuid-Holland in REGIS II en sonderingen die op en rondom de Prinses Beatrixlaan zijn uitgevoerd.

Regionaal

Uit REGIS blijkt dat er in het studiegebied globaal een dikke deklaag (circa 15 m) aanwezig is, met daaronder een watervoerend pakket dat in dikte toeneemt in noordelijke richting. De dikte van dit watervoerende pakket is aan de zuidzijde van het studiegebied circa 25 m, terwijl hij aan de noordzijde een dikte heeft van circa 35 m. Onder dit watervoerende pakket bevindt zich een slecht doorlatende laag van 20 m - 30 m. De diepere pakketten zijn gezien de aard van de geplande aanpassingen voor dit onderzoek niet van belang.

Lokaal

In 1999 is er een uitgebreid bodemonderzoek uitgevoerd aan de noordwest zijde van het studiegebied voor het nieuwbouwproject Buitenplaats Steenvoorden2. De bodemopbouw die naar voren komt uit dit onderzoek, geeft een meer gedetailleerd beeld van de aanwezige lagen.

Naast het onderzoek voor Buitenplaats Steenvoorden zijn er sonderingen beschikbaar, die op andere locaties op of rondom de Prinses Beatrixlaan zijn uitgevoerd. Deze sonderingen zijn gebruikt om de bodemopbouw in tabel 2.2 te toetsen. Hierbij is vooral het voorkomen van de zandlaag in de deklaag (de dikte, het aantal kleilaagjes, aaneengeslotenheid kleilaagjes) bestudeerd. Uit deze toetsing blijkt de bodemopbouw, zoals geschetst in REGIS, representatief te zijn voor het gehele studiegebied. De zandlaag met daarin een aantal kleilagen blijkt overal aanwezig te zijn. In hoeverre de kleilagen aangesloten zijn, is uit de sonderingen niet op te maken, doordat deze te ver uit elkaar liggen om dit uit te kunnen sluiten. Of de zandlaag watervoerend is, zal uit de grondwaterstanden moeten blijken.

Grondwaterstanden en stroming

In DINO van TNO zijn voor de Prinses Beatrixlaan en omgeving weinig meetreeksen van grondwaterstanden beschikbaar. De meetreeksen die wel beschikbaar zijn stammen voornamelijk uit de jaren 60 en 70 en zijn daardoor niet bruikbaar voor het karakteriseren van de huidige grondwaterstanden.

Door Wareco-ingenieurs is in 2009 een rapportage³ aan de gemeente Rijswijk geleverd over het DSM grondwatermeetnet. In dit onderzoek zijn aanvullende peilbuizen in Rijswijk geplaatst.

Uit de rapportage van Wareco Ingenieurs blijkt dat de grondwaterstand gemiddeld rond de NAP - 1,0 m schommelt. De hoeveelheid beschikbare gegevens is echter te klein om een

representatief beeld te geven. Daarom is een aanvullend geohydrologisch veldonderzoek aan te raden.

DSM

De grondwaterstanden in Rijswijk en omgeving worden voor een groot deel bepaald door de grondwaterwinning van DSM Gist te Delft⁴. Deze onttrekking bedraagt 12,3 Mm³/jr (gem. 1.400 m³/uur). DSM heeft echter in 2005 aangegeven het onttrokken water niet meer nodig te hebben en is daarom van plan met de onttrekking te stoppen. Eind 2005 heeft DSM het debiet al verlaagd naar 1.200 m³/uur en DSM is voornemens om de gehele onttrekking te stoppen. Gezien de grote gevolgen die het stopzetten van deze onttrekking op het studiegebied zal hebben en de planhorizon van 2020 van dit project dient deze grote wijziging meegenomen te worden bij de haalbaarheidsstudie.

Conclusie geohydrologische situatie

In het studiegebied is globaal een dikke deklaag (circa 15 m) aanwezig is met daaronder een watervoerend pakket dat in dikte toeneemt in noordelijke richting. De dikte van dit watervoerende pakket is aan de zuidzijde van het studiegebied circa 25 m terwijl hij aan de noordzijde een dikte heeft van circa 35 m. Onder dit watervoerende pakket bevindt zich een slecht doorlatende laag van 20 m - 30 m. De grondwaterstand ligt op gemiddeld NAP - 1,0 m. De hoeveelheid beschikbare gegevens is echter te klein om een representatief beeld te geven. Daarom is een aanvullend geohydrologisch veldonderzoek aan te raden.

3.8 Bodemkwaliteit

Volgens de bodemkwaliteitszonekaart ligt de Prinses Beatrixlaan in de 'Woon west' zone. De woonwijken in deze zone zijn gebouwd in de jaren 1960 - 1980 op een ophoging van diverse oorsprong. Volgens de Bodemkwaliteitskaart worden er geen noemenswaardige verontreinigingen verwacht. Ten einde een indruk te krijgen van de bodemkwaliteit ter plaatse van de Prinses Beatrixlaan zijn de gegevens van het bodemloket (www.bodemloket.nl) geïnterpreteerd. Het Bodemloket is een initiatief van de gezamenlijke bevoegde overheden in het kader van de Wet Bodembescherming.

In de middenberm van de Prinses Beatrixlaan en ter plaatse van het winkelcentrum de Bogaard zijn veel (verkennende) bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen sterke bodemvervuiling aanwezig is. In de nabije omgeving van de Prinses Beatrixlaan zijn in het verleden 3 locaties gesaneerd. De vervuilingsbronnen van deze locaties waren een tankstation en een autowasstraat.

De huidige autowasstraat (gelegen in de middenberm van de Prinses Beatrixlaan) en het benzinstation (gelegen aan de Prinses Beatrixlaan nabij de kruising met de Prinses Irenelaan) vormen een risico op mogelijke bodemverontreiniging. Op deze locaties is nader bodemkundig onderzoek dan ook noodzakelijk.

4 Haalbaarheid

4.1 Haalbaarheidsstudie Prinses Beatrixlaan

4.1.1 Aanleiding haalbaarheidsstudie Prinses Beatrixlaan

De Prinses Beatrixlaan in de gemeente Rijswijk is een essentiële verkeersader. Enerzijds is het een belangrijke verbinding voor doorgaand verkeer tussen de Rijksweg A4 en Den Haag. Anderzijds heeft de weg een belangrijke functie voor bestemmingsverkeer in Rijswijk en de voorzieningen langs de Prinses Beatrixlaan zoals winkelcentrum In de Bogaard (zie figuur hiernaast).

Het gedeelte van de Prinses Beatrixlaan tussen de Landgoederenzone in Rijswijk en de Rijksweg A4 kenmerkt zich door veel gelijkvloerse kruisingen en verkeerslichten. Dit belemmert de doorstroming van het verkeer, er staan dikwijls files, er ontstaan leefbaarheidsproblemen met name ten aanzien van geluid en lucht, de weg vormt een barrière tussen de naast gelegen wijken en de invulling van de openbare ruimte wordt als laagwaardig gezien. Dit betekent dat de Prinses Beatrixlaan zowel op regionaal niveau als op gemeentelijk en lokaal niveau als probleem wordt ervaren. De voorziene gebiedsontwikkelingen in de regio en nabije omgeving en de ontwikkeling van het wegennet zullen deze problematiek in de komende jaren doen toenemen.

Gezien de noodzaak hiervoor een oplossing te vinden is de gemeente Rijswijk in opdracht van het Stadsgewest Haaglanden een brede haalbaarheidsstudie gestart naar oplossingsrichtingen.

4.1.2 Doel haalbaarheidsstudie

Het doel van de haalbaarheidsstudie is als volgt geformuleerd:

Zorg dat de Prinses Beatrixlaan in 2020 geschikt is om al het verkeer op een goede wijze af te wikkelen en dat de inpassing van de Prinses Beatrixlaan past in de visie van de gemeente Rijswijk op de ontwikkeling van het gebied.

Om dit doel te realiseren is een probleemanalyse opgesteld, onderzoek naar nut en noodzaak uitgevoerd, visie en ambitie ontwikkeld op oplossingsrichtingen, onderzoek naar oplossingsrichtingen gedaan en zijn deze oplossingsrichtingen getoetst op haalbaarheid.

4.1.3 Uitgangspunten haalbaarheidsstudie

In de haalbaarheidsstudie, met een planhorizon tot 2020, staan de aanpassing van de infrastructuur én de mogelijkheden van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de Prinses Beatrixlaan centraal. De haalbaarheidsstudie vormt een stap in het traject dat zal leiden tot een structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan, van de Rijksweg A4 tot en met de Landgoederenzone (plangebied). De haalbaarheidsstudie is gestart in september 2009, met als belangrijkste uitgangspunten:

- De huidige situatie op de Prinses Beatrixlaan vormt zowel een regionaal verkeersprobleem als een, mede daaruit voortvloeiend, Rijswijks verkeers- en leefbaarheidsprobleem; (uit: Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden);
- De Prinses Beatrixlaan vormt een onwenselijke barrière in het nieuwe centrum van de gemeente Rijswijk;
- Het concept van “De Groene Halter”: de realisatie van een groene ruimtelijke verbinding tussen de twee groene ruimtelijk zones in Rijswijk aan weerszijde van de Prinses Beatrixlaan: Stadsparkzone en de Landgoederenzone (zie ook hoofdstuk 4) (uit: Forum gemeenteraad Rijswijk);
- Het faciliteren van de Rijswijkse ambities om het winkelcentrum In de Bogaard door te ontwikkelen tot een nog levendiger centrumgebied, onder meer door het mengen van functies.

4.1.4 Conclusies haalbaarheidsstudie

4.1.4.1 Conclusies nut en noodzaak

In de haalbaarheidsstudie is breed gekeken naar de problematiek van de Prinses Beatrixlaan. De probleemanalyse leidt tot de conclusie dat de Prinses Beatrixlaan een belangrijke verkeersader is voor zowel regionaal verkeer tussen Den Haag en de Rijksweg A4 als voor lokaal Rijswijks verkeer. In de huidige situatie staat de verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan onder druk. Als gevolg daarvan ontstaan leefbaarheidsproblemen in Rijswijk die zich uiten in overschrijding van de normen voor geluid en fijnstof, barrièrewerking van de Prinses Beatrixlaan en laagwaardige invulling van de openbare ruimte. De huidige situatie wordt zowel regionaal als lokaal als problematisch ervaren.

Doordat het autoverkeer tot 2020 met 30% zal groeien op de Prinses Beatrixlaan zal, zonder ingrepen, de verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan in 2020 onacceptabel zijn, zodanig dat de verkeersafwikkeling op de op- en afritten van de Rijksweg A4 naar de Prinses Beatrixlaan stagneert en congestie ontstaat op de A4. Als gevolg hiervan zullen de leefbaarheidsproblemen in omvang toenemen. Dit leidt tot de conclusie dat verkeerstechnische en stedenbouwkundige ingrepen op de Prinses Beatrixlaan gericht op 2020 en verder noodzakelijk zijn.

Om passende oplossingen te genereren voor de noodzakelijke ingrepen is een integrale benadering essentieel. Infrastructurele oplossingsrichtingen zijn bekeken in samenhang met de visie van de gemeente Rijswijk op de toekomstige ontwikkeling van het plangebied. Dit betekent het ontwikkelen van de Prinses Beatrixlaan als een zo groen mogelijke verbindingszone, conform de “Groene Halter”, verstedelijken van het centrumgebied en een toekomstvaste benadering voor ruimtelijke, stedenbouwkundige en infrastructurele ontwikkelingen.

De oplossingsrichtingen die in de haalbaarheidsstudie geformuleerd zijn voldoen aan deze integrale benadering en bieden de kans alle voorziene problemen in 2020 op de Prinses Beatrixlaan te kunnen oplossen.

4.1.4.2 Conclusies haalbaarheid

Met de geschetste ontwerpen is het goed mogelijk het verkeersprobleem van de Prinses Beatrixlaan op te lossen en tegelijkertijd een belangrijke en noodzakelijke impuls te geven aan de verstedelijking van het gebied.

De parkeerplaatsen die moeten wijken voor het oplossen van het verkeersvraagstuk kunnen in het gebied boven- dan wel ondergronds worden gecompenseerd.

Met het creëren van ruimte voor de ontwikkeling van commercieel vastgoed, voorzieningen en woningen wordt invulling gegeven aan de ambitie om het gebied levendig, multifunctioneel en economisch voortvarend te houden/maken en hierin voor de toekomst te versterken. Hiermee ontstaat tevens een kostendrager voor de plannen.

In alle deelgebieden is het goed mogelijk de doorstroombaan van de weg te combineren met de aantrekkelijkheid van een doorlopend groen landschap. Dit landschap leidt tot een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en zorgt voor een goede oversteekbaarheid per fiets en te voet van de Prinses Beatrixlaan. Hierbij vindt dusdanige reductie van de geluidsbelasting plaats dat (ruim) binnen de normen wordt gebleven. Ook de luchtkwaliteit zal binnen de normen vallen.

Een complexe en omvangrijke infrastructurele ingreep leidt tot bouwoverlast. De risico's zijn echter te beheersen en door de beschikbare ruimte zal de Prinses Beatrixlaan ook tijdens de uitvoeringsfase beschikbaar blijven voor verkeer. Tevens blijft tijdens de uitvoering voldoende parkeergelegenheid beschikbaar voor bewoners en bezoekers van het winkelcentrum.

4.1.4.3 Conclusies financiële haalbaarheid

Met het oplossen van het verkeersprobleem op de Prinses Beatrixlaan en het investeren in de stedelijke ontwikkeling in het gebied is een ongeïndexeerde investering nodig tussen de € 139.000.000 (basismodel korte tunnel) en € 267.000.000 (basismodel lange tunnel met alle opties).

Gezien het regionale belang van deze opgave mag de gemeente Rijswijk er vanuit gaan dat Rijk en Regio hun verantwoordelijkheid nemen en mee zullen investeren in de oplossingsrichting. Dit neemt niet weg dat de gemeente Rijswijk zelf bereid zal moeten zijn stevig te investeren in het gebied.

De gemeente kan een gedeelte van dit bedrag terugverdienen met de inkomsten uit vastgoedontwikkelingen in het gebied. Deze opbrengsten worden geraamd op circa 15 miljoen euro.

Het is mogelijk de kosten te faseren en stap voor stap op zichzelf staande investeringen te doen die ieder voor zich een kwaliteitsimpuls geven aan het gebied.

4.2 Plan-MER

Ontwikkeling Prinses Beatrixlaan

Hieronder wordt de samenvatting gegeven van het plan-milieueffectrapport (plan-MER) bij deze structuurvisie. Drie belangrijke onderdelen van de structuurvisie die van belang zijn voor de MER zijn:

- de reconstructie van de Prinses Beatrixlaan waarbij het doorgaande verkeer met een tunnel van het lokale verkeer gescheiden wordt;
- de realisatie van overkluizingen over de Prinses Beatrixlaan waarmee een landschappelijke en groene verbinding (Groene Halter) tussen verschillende deelgebieden gerealiseerd wordt;
- de toevoeging van diverse functies aan het centrumgebied In de Bogaard.

Rijswijk wil hiermee een oplossing genereren voor de verkeersproblematiek, de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied verhogen en nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken.

De Prinses Beatrixlaan is, zoals ook blijkt uit deze onderbouwing (deel C), een belangrijke verkeersader. Enerzijds heeft de weg een belangrijke functie voor het bestemmingsverkeer in Rijswijk en de voorzieningen langs de Prinses Beatrixlaan, zoals winkelcentrum In de Bogaard. Anderzijds is het een belangrijke verbinding voor doorgaand verkeer tussen de Rijksweg A4 en de gemeente Den Haag. De Prinses Beatrixlaan wordt zowel regionaal als in Rijswijk als een probleem ervaren. Er is veel verkeer en er staan dikwijls files, waardoor de bereikbaarheid en ook de leefbaarheid van het gebied onder druk staan (geluidshinder en barrièrewerking). Onderzoek wijst uit dat de hoeveelheid verkeer in de toekomst verder zal toenemen. De gemeente Rijswijk heeft een onderzoek gedaan naar haalbare oplossingen voor de problematiek op de Prinses Beatrixlaan. De uitkomsten van dit haalbaarheidsonderzoek liggen aan de basis van de structuurvisie die voor het gebied is opgesteld. Ten behoeve van de besluitvorming over deze structuurvisie is dit plan-MER opgesteld.

Plan-MER

De structuurvisie legt het kader vast waarbinnen verschillende oplossingen mogelijk zijn. Zo blijft flexibiliteit voor de toekomst behouden. Met de structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt voor één van de specifieke oplossingen uit eerdere haalbaarheidsstudies en verkenningen. Het plan-MER past bij het abstractieniveau van de structuurvisie. Dat betekent dat het plan-MER tenminste de minimale en maximale milieueffecten van de verschillende mogelijkheden binnen de structuurvisie in beeld brengt. Hiertoe zijn de oplossingen en maatregelen uit de haalbaarheidsstudie vertaald naar twee alternatieven.

In het plan-MER worden twee alternatieven beoordeeld die inzicht geven in de bandbreedte van de milieueffecten: een alternatief minimaal en een alternatief maximaal. Het alternatief minimaal sorteert de minste negatieve milieueffecten, alternatief maximaal de meeste. De plannen in de structuurvisie bevinden zich binnen deze bandbreedte van effecten. De twee alternatieven worden vergeleken met een referentiesituatie. Dit is de huidige situatie plus alle toekomstige

ontwikkelingen tot aan het jaar 2021 behalve het plan van de structuurvisie zelf (autonome ontwikkelingen).

Alternatief minimaal

Alternatief minimaal is opgebouwd met een klein ontwikkelingsprogramma. Dit komt neer op de ontwikkeling van alleen de HBG-locatie op de zuidwesthoek van de kruising van de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan. Op de HBG-locatie worden 720 hoogstedelijke appartementen gerealiseerd met 6.900 m² voorzieningen in de plinten (detailhandel en leisure). Op de HBG-locatie wordt 22.000 m² kantoren gesloopt.

Daarnaast wordt een lange tunnel gerealiseerd voor het doorgaande verkeer vanaf de Wethouder Brederodelaan tot na de Generaal Spoorlaan. Hiermee worden de kruispunten met de Wethouder Brederodelaan, Sir Winston Churchilllaan en de Generaal Spoorlaan voor doorgaand verkeer ongelijkvloers. Het lokale verkeer blijft op maaiveld en volgt de ligging van het tunneltracé. In het centrumgebied wordt direct langs de Prinses Beatrixlaan een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd.

Over het gehele tracé van de Prinses Beatrixlaan komen op maaiveldniveau overkluizingen over de weg. Dit zijn afwisselend dichte en halfopen luifels over de weg waarop een openbare groene ruimte gerealiseerd kan worden. Hiermee wordt een groene verbinding gerealiseerd tussen de Landgoederenzone in het noorden en de Stadsparkenzone in Rijswijk-Zuid (Groene Halter). Tevens verminderen ze de geluidshinder van het verkeer op maaiveldniveau en maken ze extra langzaam verkeersverbindingen over de Prinses Beatrixlaan mogelijk. Tot slot is dit alternatief opgeplust met duurzaamheidsmaatregelen zoals groene gevels en daken.

Alternatief maximaal

Alternatief maximaal is opgebouwd met een uitgebreid het ontwikkelingsprogramma. Naast de ontwikkeling van de HBG-locatie worden nog eens 740 extra woningen (woningen en appartementen) gerealiseerd (in totaal circa 1460). In het centrumgebied wordt indicatief 17.500 m² BVO aan detailhandel en (leisure)voorzieningen toegevoegd. Er wordt circa 42.000 m² BVO kantoren gesloopt en 3000 m² nieuw gerealiseerd.

In alternatief maximaal wordt een korte tunnel gerealiseerd voor het doorgaande verkeer vanaf de Wethouder Brederodelaan tot na de Sir Winston Churchilllaan. De kruisingen van de Prinses Beatrixlaan met de Wethouder Brederodelaan en de Sir Winston Churchilllaan worden hierdoor voor doorgaand verkeer ongelijkvloers. Het lokale verkeer blijft op maaiveld en volgt het tunneltracé. Ter vervanging van 1000 bestaande parkeerplaatsen en voor de nieuwe ontwikkelingen worden twee bovengrondse en meerlaagse parkeergelegenheden gerealiseerd.

In het alternatief maximaal worden geen overkluizingen over de Prinses Beatrixlaan aangelegd, maar wordt de Groene Halter gerealiseerd door de zij- en middenbermen van de weg op te waarden met aantrekkelijke bomenrijen en waterpartijen. Geluidsreductie wordt bereikt met de

toepassing van stil asfalt. In het alternatief maximaal worden de duurzaamheidsmaatregelen getroffen. Onderstaande tabel geeft de alternatieven schematisch weer.

Tabel: Samenstelling alternatieven

Alternatieven	Bouwstenen voor alternatieven		
	Programma gebiedsontwikkeling	Infra ingrepen	Duurzaamheid
Alternatief minimaal	Minimaal programma van gebiedsontwikkeling	Lange tunnel, overkluizingen in alle deel-gebieden, ondergronds parkeren	De opties en kansen voor duurzaamheid worden ingevuld
Alternatief maximaal	Maximaal programma van gebiedsontwikkeling	Korte tunnel, zonder overkluizingen, bovengronds parkeren	Geen aanvullende duurzaamheidsmaatregelen

Effectbeoordeling per milieuthema

De effectbeoordeling vindt plaats aan de hand van milieuthema's die zijn onderverdeeld in criteria. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling van de twee alternatieven, afgezet tegen de referentiesituatie. Daaronder volgt de samenvattende toelichting van de beoordeling per thema.

Tabel: Samenvattende tabel toetsingscriteria en effectbeoordeling

Thema	Criterium	Referentie	Alternatief minimaal	Alternatief maximaal
Verkeer	Verkeersprestatie	0	-	+
	Verkeersafwikkeling	0	+	0
	Reistijd	0	+	0/+
	Verkeersveiligheid	0	+	0
	Parkeren	0	+	+
Luchtkwaliteit	Blootstelling NO ₂ en PM ₁₀	0	-/0	-
	Juridische haalbaarheid	0	-	-
Geluid	Geluidsbelasting op geluidgevoelige gebouwen	0	+/-0	-
	Juridische haalbaarheid	0	0	0
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0	0
	Groepsrisico	0	0/-	-
Sociale	Sociale veiligheid	0	0/-	0/+

aspecten	Barrièrewerking	0	+	0
Water en bodem	Berging van water	0	-	0
	Belasting van het rioolstelsel	0	+	0
	Grondwaterstroming	0	0	0
	Grondbalans	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0/+	0
Ecologie	Beschermde soorten	0	+	-/0
	Stedelijke ecologische hoofdstructuur	0	+	-
Landschap & cultuurhistorie	Landschappelijke inpassing	0	+	-
	Landschappelijke beleving	0	+	0/-
	Historisch geografische waarden	0	0	0
	Archeologische waarden	0	-	0/-

Verkeer

Bij het alternatief minimaal (lange tunnel) wordt er een significante verbetering van de verkeersafwikkeling verwacht. In dit alternatief wordt het doorgaande verkeer ook over langere afstand aan de kruispunten onttrokken, waardoor zowel de verkeersdruk op die kruispunten (verkeersveiligheid) als de reistijd van de A4 naar Den Haag aanzienlijk afneemt.

De verkeersafwikkeling in het alternatief maximaal (korte tunnel) is minder positief vanwege met name het ruimtelijke ontwikkelingsprogramma dat voor stagnatie zorgt. De reistijd tussen de A4 en Den Haag over de Prinses Beatrixlaan verbetert, maar minder dan bij alternatief minimaal. Ten aanzien van de verkeersveiligheid worden er geen effecten verwacht.

Het alternatief maximaal scoort op verkeersprestatie significant beter dan alternatief minimaal omdat de korte tunnel binnen het invloedsgebied zorgt voor een betere verdeling van verkeer dan de lange tunnel. Hierbij treden geen negatieve bijeffecten op zoals een verkeersaantrekkende werking. De lange tunnel in alternatief minimaal heeft wel een verkeersaantrekkende werking. Dit betekent ook dat op regionaal niveau alternatief minimaal met de lange tunnel waarschijnlijk voor een ontlasting van het netwerk zorgt (positief effect). Aanvullend onderzoek kan dit met zekerheid vaststellen.

De verwachting is dat de parkeersituatie in beide varianten verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. In het huidige stadium van planvorming is parkeren niet volledig uitgewerkt, waardoor een gedetailleerde effectbeoordeling nog niet mogelijk is. De positieve verwachting komt doordat de ligging van de parkeergarage verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Luchtkwaliteit

Voor het thema luchtkwaliteit treedt in een groot deel van het gebied een verbetering op ter plaatse van de tunnel. Afhankelijk van de lengte van de tunnel is dit gebied groter of kleiner (respectievelijk alternatief minimaal en maximaal). In zowel alternatief minimaal als maximaal vindt er ter plaatse van de tunnelmonden echter een overschrijding van de jaargemiddelde NO₂

grenswaarde plaats. Ook het aantal toegestane overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM₁₀ grenswaarde is te hoog. Omdat in Nederland vanaf 2011 en 2015 aan de grenswaarden voor respectievelijk PM₁₀ en NO₂ voldaan moet worden, betekent dit dat de alternatieven niet zonder meer juridisch haalbaar zijn. Om dit juridisch mogelijk te maken zijn er 2 opties:

- uitvoeren van een met het plan samenhangende maatregel, zodat overschrijding van grenswaarden voorkomen wordt en op basis daarvan alsnog aan de luchtkwaliteitseisen aan de Wet milieubeheer voldaan kan worden. Dit betekent dat er maatregelen ter hoogte van de tunnelmonden (bijvoorbeeld afzuiging van verkeersemissies) genomen moeten worden.
- aanmelden van het project in het NSL, waarmee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer voldaan kan worden. Het NSL moet dan wel een vervolg vinden na 2015, dat is momenteel nog niet zeker.

Alternatief minimaal scoort beter dan alternatief maximaal omdat het aantal woningen in het gebied waarin sprake is van een overschrijding van de grenswaarden kleiner is.

Geluid

In de effectbeoordeling is ervan uitgegaan dat stil asfalt wordt toegepast op de Prinses Beatrixlaan. Uit de resultaten blijkt dat in het alternatief minimaal door het toepassen van de tunnel, de overkluizingen en het stille asfalt, het totaal aantal gehinderden licht afneemt ten opzichte van de referentiesituatie (-14 %). In het alternatief maximaal neemt het totaal aantal gehinderden toe. Met het toepassen van stiller asfalt neemt het totaal aantal gehinderden in beide alternatieven af, maar is in alternatief maximaal dan nog steeds hoger dan in de referentiesituatie (+ 22 %).

Beide alternatieven zijn juridisch haalbaar. De opzet van de studie naar de juridische haalbaarheid is verkennend. De uiteindelijke toetsing vindt plaats tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan voor het uiteindelijk gekozen alternatief.

Externe veiligheid

Voor het toetsingscriterium Plaatsgebonden Risico blijkt dat er geen relevant verschil is tussen de alternatieven minimaal en maximaal. Er bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de 10⁻⁶ PR-contour en er zijn geen knelpunten. De oriënterende waarde voor het Groepsrisico wordt in de huidige en referentiesituatie overschreden. Door het toevoegen van extra ruimtelijke ontwikkelingen wordt deze overschrijding hoger. Vanwege de hoeveelheid nieuwe ontwikkelingen is deze verhoging in het alternatief maximaal hoger dan in alternatief minimaal.

Voor het vaststellen van de structuurvisie is het niet wettelijk verplicht het groepsrisico te verantwoorden. Dit is wel verplicht voor het vaststellen van een bestemmingsplan waarin (beperkt) kwetsbare objecten opgenomen zijn.

Sociale aspecten

Alternatief minimaal scoort op het criterium barrièrewerking positief omdat vier belangrijke kruisingen van langzaam verkeer met snel gemotoriseerd verkeer ongelijkvloers worden gemaakt. Daarnaast worden veel verbindingen aan het gebied toegevoegd met een netwerk van routes over de overkluizingen.

De sociale veiligheid verbetert met het toevoegen van extra ontwikkelingen als wonen, leisure en voorzieningen. Dit is vooral van toepassing op alternatief maximaal. Er ontstaat daardoor meer levendigheid in het gebied waardoor meer sociale controle mogelijk is. Bij het toepassen van overkluizingen (alternatief minimaal) ontstaat een aandachtspunt omdat de overkluizingen het langzaam verkeer deels scheiden van overige functies. Er is dan minder sociale controle mogelijk. Maatregelen voor de vervolgfasen van het project zijn: verlichting, overzichtelijke inrichting van de ruimte, bundeling met tram/ overige infrastructuur voor sociale controle, het voorkomen van onbedoeld gebruik van de ruimte onder de overkluizingen.

Water en bodem

Met het toepassen van overkluizingen en groene daken (alternatief minimaal) wordt een groot deel van het regenwater in de bodem vastgehouden. Hierdoor wordt het rioolstelsel minder belast. De bodemkwaliteit verbetert in alternatief minimaal licht doordat vervuilde grond lokaal (tankstation en wasstraat) verwijderd moet worden. Op de grondwaterstroming en grondbalans hebben beide alternatieven geen relevant effect.

Een aandachtspunt voor de oppervlaktewaterberging is dat een tunnel met overkluizingen de mogelijkheid voor een open waterverbinding of duikers in het gebied, beperken. Hierdoor wordt het gemaal in Hoekpolder meer belast. Hier dient in het ontwerp rekening mee gehouden te worden.

Ecologie

Door het groen op de overkluizingen en het in grote mate verbergen van het verkeer in alternatief minimaal, gaan de stedelijke ecologische hoofdstructuur en het potentiële leefgebied voor beschermde soorten er op vooruit. Vanwege de aanwezigheid van de weg het toevoegen van nieuwe bebouwing in het middengebied van de Prinses Beatrixlaan, wordt deze winst in alternatief maximaal niet geboekt.

Naar verwachting zijn beide alternatieven haalbaar vanuit de Flora- en Faunawet. Als uit de ecologische quickscan blijkt dat hiervoor een ontheffing afgegeven moet worden, kunnen wel voorwaarden worden gesteld de realisatie van het plan. Vooral voor alternatief maximaal wordt dit verwacht.

Landschap & cultuurhistorie

Vanwege de aanleg van overkluizingen over de Prinses Beatrixlaan, scoort het alternatief minimaal goed op het gebied van landschappelijke inpassing. De overkluizingen versterken de structuur en verbergen versturende landschappelijke elementen die bij het alternatief maximaal wel zichtbaar blijven. Voor het behoud van archeologische waarden liggen kansen door

vroegtijdig inventariserend veldonderzoek uit te voeren. Hierdoor kunnen archeologische waarden mogelijk in de planuitwerking worden geïntegreerd.

Duurzaamheid

Duurzaamheid loopt door de verschillende beoordeelde thema's en is daarmee verweven in de effectbeoordeling per thema. Daarnaast is er een aantal "duurzaamheidsonderwerpen" dat buiten de beoordeelde thema's valt. Voor deze thema's worden hieronder de kansen samengevat.

Duurzame mobiliteit
Voorzieningen aanbrengen voor elektrisch vervoer in de nieuwe parkeergarages (oplaadpunten).
Aanpak van het gebied tussen station Rijswijk en In de Bogaard, om vervoer via het spoor te stimuleren, aansluitend bij het Programma Hoogfrequent Spoor.
Mobiliteitsmanagement op de Beatrixlaan (aansluiting op OV, fietsenstallingen, collectief vervoer etc.)

Bouwen, wegontwerp en materialen
Toevoegen van extra groen, bijvoorbeeld groene daken of groene gevels
Duurzaam wegontwerp uitwerken in bestemmingsplan
Voor vervangende nieuwbouw gebruik maken van duurzame materialen

Klimaat & energie
Het toevoegen van extra groen en waterpartijen ter voorkoming van hittestress en wateroverlast
Duurzaam energiegebruik (zoals een warmtenet) uitwerken in bestemmingsplan
Opstellen energievisie om tijdig in te springen op kansen voor duurzame energie

Ruimtegebruik
Het plan biedt goede kansen om de schaarse ruimte in de regio optimaal te benutten:
De hoogbouw in alternatief maximaal zorgt ervoor dat het gebied door meer mensen wordt gebruikt
De overkluizingen in alternatief minimaal zorgen voor combinatie van verkeer, groen en recreatie

Sociale duurzaamheid
Kans voor speel- en ontmoetingsplekken voor jongeren binnen de bermen van de Prinses Beatrixlaan
Kans voor specifieke woonvormen voor jongeren én horecavoorzieningen aan het Bogaardplein
Kans om bewoners te betrekken in de ontwikkeling van hun woonomgeving, door met de uitwerking van de plannen in te haken op de wijkplancycli.

