



Verslag Consultatie A4/Vlietzone – 1^e ronde consultatieavonden

Data:	23, 25, 29, 30 en 31 maart en 6 april 2010
Onderwerp:	Wonen, Economie en Leisure, Stedenbouw en Verkeer, Cultuurhistorie/ stedelijke structuur, Voorzieningen w.o. Sport, Groen en Milieu en de A4/Vlietzone
Plaats:	Hotel Den Haag - Nootdorp
Organisatie:	Gemeente Den Haag
Gespreksleider:	André Mooij/Jeroen Haan, De Beuk
Verslag:	Joost Zonneveld/Gertrud Maes

Introductie

André Mooij/Jeroen Haan heet de aanwezigen welkom en licht het programma van de avond over het betreffende thema toe. Na presentaties over de consultatieronde en de ontwikkelrichtingen voor de A4/Vlietzone door de gemeente Den Haag, is er gelegenheid voor het stellen van vragen.

Toegezegd wordt dat de aanwezigen het verslag binnen een week toegestuurd krijgen en desgewenst de verslagen van alle bijeenkomsten kunnen krijgen die tijdens het consultatietraject worden gehouden.

Na de introductie stellen de aanwezigen zich kort voor.

Betekenis van de consultatieronde

André Mooij/Jeroen Haan van De Beuk interviewt gemeentelijk projectleider Margot Stempher over het doel van de consultatieronde die de gemeente Den Haag in de periode maart-mei 2010 met betrokken partijen in het gebied houdt.

Van idee naar masterplan

Stempher legt uit dat de consultatie bedoeld is om input te leveren voor de Nota van Uitgangspunten die onder haar leiding tot stand zal komen. Die input is nodig omdat er zeer uiteenlopende opvattingen over de A4/Vlietzone bestaan; de gemeente wil alle belangen, claims, huidige kwaliteiten en wensen in en rond het gebied goed in beeld hebben. Samen met de door de gemeente ontwikkelde toekomstbeelden moet dat leiden tot een Nota van Uitgangspunten voor het gebied. De ambtelijke organisatie doet daarvoor een voorstel aan het College van B. en W., waarschijnlijk na de zomer. Vervolgens neemt het College een besluit en dan is het voorstel ook openbaar. Vervolgens neemt de gemeenteraad na bespreking in de raadscommissie een besluit over de Nota van Uitgangspunten. Als dat is vastgesteld, dan vormt de Nota van Uitgangspunten het richtinggevende kader voor het Masterplan voor de Vlietzone. Uiteindelijk is het de bedoeling dat het gebied in de periode 2015-2030 wordt getransformeerd.

Consultatie met wie?

De gemeente heeft haar best gedaan om alle organisaties die in het gebied vanuit een lokaal, stedelijk en/of regionaal perspectief actief zijn, uit te nodigen voor de consultatiesessies. Het gaat hierbij om belangengroepen. Omdat het aantal genodigde partijen zo groot is, is besloten om groepssessies voor zes thema's te houden. Op die manier kan ook echt interactie tot stand komen, is de gedachte. Met andere overheden zoals de Provincie, het Stadsgewest, het Hoogheemraadschap, Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten worden bilaterale gesprekken gevoerd.



Twee rondes

De consultatie van betrokken partijen is verdeeld in twee rondes. Tijdens de eerste ronde gaat het erom dat de gemeente de vier ontwikkelrichtingen zoals die in het werkboek zijn beschreven presenteert en de aanwezigen vragen kunnen stellen. Na die eerste ronde van gesprekken volgt een inloopavond waar ook de achterban zich kan laten informeren en waar het alternatieve plan van Houdt Vlietrand Groen ook gepresenteerd wordt (in verkorte versie is het plan eveneens in het werkboek van de gemeente opgenomen). Deze bijeenkomst heeft plaats gevonden op 20 april 2010 in het Mövenpick Hotel in Voorburg. In mei vindt de tweede ronde plaats. De betrokken partijen hebben dan de tijd gehad om met hun achterban de ontwikkelrichtingen te bespreken. Tijdens de tweede ronde van groepsgesprekken hoopt de gemeente een compleet beeld te krijgen van alle belangen en dilemma's die in het gebied A4/Vlietzone relevant zijn. Stempfer benadrukt dat het niet de bedoeling is dat een ontwikkelrichting wordt gekozen, het zijn immers geen uitgewerkte plannen. Ze zijn bedoeld als middel om het gesprek over het gebied te voeren.

A4/Vlietzone nu en in de toekomst

Martin Paasman van de gemeente Den Haag is stedenbouwkundige voor het 300 hectare grote gebied. Voordat hij de vier, nog vrij abstracte ontwikkelrichtingen presenteert, gaat hij in op de context van het plangebied.

De Vlietzone is onderdeel van groter gebied

Paasman maakt duidelijk dat het bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied A4/Vlietzone om meer dan het gebied zelf gaat. Zo maakt het gebied onderdeel uit van van een ruimer studiegebied met betrekking tot groene zones en vormt de Vlietzone een schakel tussen de vinexwijken en de oude stad (zoals verwoord in de structuurvisie uit 2005).

Kenmerken en kansen van de Vlietzone

De Vlietzone is cultuurhistorisch van belang; van restanten van de oude Romeinse beschaving, de buitenplaatsen langs de Vliet tot het Prins Clausplein als twintigste eeuws verkeersmonument.

In de laatste decennia is het gebied langzaamaan veranderd van polder in stadsrand met functies als een golfbaan, een manege en bedrijven.

In potentie is het gebied goed bereikbaar door de aanwezigheid van snelwegen en spoorverbindingen. Daar liggen mogelijkheden, onder andere op economisch terrein.

Bestaande beleidskaders bieden ruimte

De gemeente Den Haag, het Stadsgewest, de Provincie, het Rijk, allemaal hebben ze beleidskaders vastgesteld die niet altijd geheel met elkaar overeenkomen. Zo mag het gebied verstedelijkt worden, maar hoe stedelijk is nog niet duidelijk. Hetzelfde geldt voor de mate waarin het gebied groen moet of mag zijn en de economische rol die het kan spelen.

Lopende projecten

Een stuk concreter dan de kaders zijn specifieke projecten die gepland dan wel al in voorbereiding zijn. Het gaat dan om de Rotterdamsebaan, de MIRT-verkenning Haaglanden (m.b.t. infrastructuur), de mogelijke komst van 'watergebonden bedrijvigheid' en de aanleg van het trekfietstracé. Deze projecten en ontwikkelingen zijn de kaders die in het planproces voor de A4/Vlietzone meegenomen dienen te worden. Bovendien is het vertrek van TNO in 2015 gepland en zal het Gavi-terrein dan in samenhang met het TNO-terrein worden herontwikkeld.

Naast de lopende projecten zijn er ook veel claims. Opgeteld 400 hectare, terwijl er maar 300 hectare plangebied is. Er dient dus gekozen te worden.



Lopende procedures

Bij de lopende projecten hoort ook een aantal beslismomenten, voor zover die nu zijn te overzien. Die voorgenomen besluiten hebben invloed op de planontwikkeling van de Vlietzone en daarom informeert de gemeente de aanwezigen daarover. Voor de 'publieke momenten', **zie bijlage 1 bij dit verslag**.

Ontwikkelrichtingen

De gemeente Den Haag heeft vier ontwikkelrichtingen gemaakt die gebaseerd zijn op de opgaven en ambities die de gemeente Den Haag voor dit gebied gesteld heeft. De vier ontwikkelrichtingen geven inzicht in een speelveld van ontwikkelmogelijkheden. Dat speelveld wordt bepaald door de uitersten 'stedelijke dynamiek' versus 'groene harmonie' en 'lokaal gericht' versus 'Randstedelijk georiënteerd'.

In dit verslag is een verkorte weergave van de ontwikkelrichtingen opgenomen. In het 'werkboek' is een meer uitgebreide beschrijving te vinden. Paasman benadrukt dat er nog geen keuze is gemaakt voor een van de richtingen. De aanwezigen worden uitgenodigd om aan te vullen en te verbeteren.

A4Entree: Stedelijke dynamiek op randstedelijk niveau

Een nieuw hoogstedelijk centrum rond de A4, met een dicht bebouwd en sterk gemengd programma van woningen, kantoren, dienstverlening en voorzieningen. Dat is het toekomstbeeld van A4Entree. Een hoogstedelijke uitstraling, dankzij de hoogbouw, dankzij een overbouw over de snelweg en door architectuur die ware iconen vormen. Deze ontwikkelrichting geldt als entree voor de stad, terwijl tegelijkertijd ook de bewoners van Leidschenveen en Ypenburg zich dankzij A4Entree echt met Den Haag verbonden zullen voelen. De visie gaat uit van een hoogstedelijk centrum met veel groen en nieuwe buitenplaatsen in de rest van het gebied, met behoud van sportvelden, veel water, leisure en watergebonden bedrijvigheid buiten het plangebied. Specifiek wat verkeer betreft: openbaar vervoer is onder andere met Randstadrail goed in te passen.

Buitenplaats-Randstad: Groen werkmilieu voor knappe koppen

De buitenplaatsen aan de Vliet zijn een beeldmerk voor het gebied. Daarbij heeft de A4/Vlietzone een unieke kwaliteit door de combinatie van dat groen en uitstekende autobereikbaarheid. Het groen van de Vlietrand wordt nu doelbewust economisch ingezet: als voorwaarde en meerwaarde voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu met nieuwe buitenplaatsen. Aantrekkelijk wordt het gebied dankzij een mix van werken, wonen en voorzieningen. Er is ruimte voor onderwijsinstellingen, voor horeca, leisure (waaronder bijvoorbeeld bioscoopcomplexen en pretparken worden verstaan), sport en recreatie, maar ook voor ruimtevragende voorzieningen uit stad en regio. Buitenplaats-Randstad herbergt eerder kwaliteit dan kwantiteit: niet het aantal bedrijven, maar de economische waarde telt; niet het aantal voorzieningen maar de toegevoegde waarde.

Tuin-van-Morgen: Groene harmonie

Ontspannen, aantrekkelijk en duurzaam wonen in het groen, ruimte voor bijzondere leefgemeenschappen en een zekere hoeveelheid aan werk, dat vat dit toekomstbeeld samen. Het biedt ruimte voor doelgroepen van bewoners die Den Haag graag wil behouden. Wel zijn de meeste functies veel kleinschaliger, rustiger dan in een typisch stedelijk gebied. En ook lang niet voor alle stedelijke functies kan een plaats worden ingeruimd in de Tuin-van-Morgen. Maar in de Vlietzone-Oost rond het dynamische deel van de A4/Vlietzone, de stedelijke knoop van het Prins Clausplein, kan toch een aardig programma in het gebied worden gebracht.

Het gaat hier om ontspannen wonen in een polderlandschap, 'groene harmonie' aan de Vliet. Den Haag is al een drukke stad, de Tuin van Morgen is daarvan de tegenhanger.



De karakteristieke polderverkaveling wordt versterkt, langs de Vliet worden de bestaande buitenplaatsen behouden.

In deze ontwikkelingsrichting zit een tram of hoogwaardige bus er vanwege de lage dichtheden niet in. Wel biedt het mogelijkheden om verder te investeren in een fietsnetwerk en wat autoverkeer betreft aan te sluiten bij het bestaande wegennetwerk.

RegioRuimte: Dienstbare ontwikkeling, schuifruimte voor stedelijke functies.

De Vlietzone is nu een stadsrand. In dit toekomstbeeld wordt van die kwaliteit een kans gemaakt. Als grote functies een plek zoeken, dan kan dat in dit gebied worden opgelost, waardoor andere delen van Den Haag ontlast en versterkt kunnen worden. Dan is er wel plaats voor watergebonden bedrijvigheid in het gebied en kan het bestaande bedrijventerrein getransformeerd en uitgebreid worden. Er is beperkt ruimte voor wonen. De sportvelden blijven behouden. In dit beeld past een groen-blauwe buffer tussen de bedrijvigheid en de bestaande bebouwing en buitenplaatsen langs de Vliet. Het TNO-terrein is in deze visie veranderd in een stadspark. Deze ontwikkelingsrichting is sterk gericht op automobilititeit.

Vragen, opmerkingen, adviezen

Thema Wonen

Na de presentaties is het de beurt aan de aanwezigen om met vragen en opmerkingen te komen.

Wonen en woonvisie

Voor de Vlietzone is in de eind 2009 vastgestelde Woonvisie 'indicatief' een aantal van zesduizend woningen opgenomen. Verschillende aanwezigen zeggen echter dat voor de Vlietzone geen enkel aantal woningen meer vaststaat.

In hoeverre is er ruimte om uiteindelijk met een plan te komen waarin minder woningen zijn opgenomen dan in woningbouwprogramma's en de structuurvisie is opgenomen? Als die ruimte er niet is, dan leidt dat tot onherroepelijk tot teleurstellingen.

Reactie gemeente

Op dit moment is er ruimte om een wezenlijke discussie over het gebied te voeren zonder dat daarbij aantallen woningen voorop staan. Het gaat er nu in eerste instantie om te kijken wat iedereen wil met het gebied.

Watergebonden bedrijvigheid

Een man merkt op dat de structuurvisie voor het onderdeel Vlietzone door de Provincie niet is goedgekeurd. Daardoor is het Streekplan nog van kracht. Bovendien heeft de Provincie aangegeven dat zij geen watergebonden bedrijvigheid wil vanwege milieuhinder. 'Dat betekent dus geen betoncentrale.'

Ook merkt hij op dat de Haagse politieke partijen, op de VVD en CDA na, hebben aangegeven geen helihaven bij het Prins Clausplein te willen.

Reactie gemeente

De gemeente gaat nog in gesprek met de Provincie Zuid-Holland. Stempher zegt benieuwd te zijn wat de Provincie van de ontwikkelrichtingen vindt.

Over de helihaven: het bedrijf Helinet gaat nog een aanvraag indienen, de gemeente kan pas dan bezien hoe daarmee omgegaan moet worden.



Groen

Een aanwezige merkt op dat de Provincie in het kader van de Verordening Landgoederen biotopen heeft vastgesteld. Dat kan van belang zijn met betrekking tot de ontwikkeling van het gebied omdat het invloed heeft op ondermeer het uitzicht.

Bovendien zou de Provincie zich hebben uitgesproken tegen verstedelijking, het gebied zou groen moeten blijven. Vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen heeft de politiek zich eveneens in grote meerderheid uitgesproken voor het voor tweederde groen houden van het gebied, inclusief het TNOgebied. Iemand anders voegt daaraan toe dat de lokale GroenLinks fractie een plan voor een Groene Loper langs de A4 heeft ingediend.

Een ander zegt dat Den Haag te weinig groen heeft: hier ligt de mogelijkheid om dat te compenseren. En valt sport onder 'groen'?

Reactie gemeente

Onder 'groen' valt natuur, recreatie en sport. Verder wordt gewezen op het idee van een stadspark, ter compensatie van het beperkte groen in Den Haag. Ook wordt gewezen op de kwaliteit van het groen; dat is belangrijker dan het aantal vierkante meters.

Krimp

Een van de aanwezigen wijst op de toenemende vergrijzing waardoor minder woningen, kantoren etc nodig zijn. Door die 'krimp van de bevolking' zou het beter zijn om de focus te leggen op herstructurering van bestaande wijken in plaats van het bebouwen van nieuwe locaties, zoals de Vlietzone.

Reactie gemeente

Er wordt rekening gehouden met prognoses. De verwachting is dat juist dat steden gewilde vestigingslocaties blijven en dat ook aan nieuwe woonmilieus behoefte is. Welke dat voor de Vlietzone worden is nog niet bekend. In de structuurvisie staat dat Den Haag tot 2020 mag groeien met 35000 nieuwe bewoners en dat er ruimte is voor 20 duizend extra arbeidsplaatsen. Daarnaast is de gemeente ook bezig om oude wijken te herstructureren. Mensen stellen steeds hogere eisen aan woningen en wonen per persoon op een steeds groter oppervlakte.

Geluidsoverlast toenemend verkeer

Zesduizend extra woningen betekent zesduizend extra auto's in het gebied, zegt een aanwezige, wat onherroepelijk tot extra overlast zal leiden. Bovendien zal overbelasting van het wegennet ontstaan, denkt een ander, omdat er geen extra 'vlietovergangen' zullen komen. Anderen zijn ook bang voor extra verkeersoverlast in de omgeving van het plangebied, zoals in Leidschendam Voorburg.

Een heel ander punt met betrekking tot de infrastructuur heeft te maken met het ruimtebeslag. Het onderliggende wegennet is onderontwikkeld en zou verbeterd moeten worden, de vraag is alleen welke consequenties dat zal hebben voor het gebied.

Reactie gemeente

Tijdens deze avond stond het onderwerp verkeer niet voorop, daardoor is dat wat minder aan bod gekomen. Volgens Paasman klopt het dat de Westvlietweg druk is en dat in het Regionaal Structuurplan is aangegeven dat die weg een recreatieve route zou moeten worden, de vraag is alleen hoe dat het beste kan. Meer in het algemeen geldt dat de mobiliteit groeit en dat daarmee rekening gehouden moet worden.



Alternatieve plan van Vereniging Houdt Vlietrand Groen

Omdat het alternatieve plan van de Vereniging Houdt Vlietrand Groen op een andere manier is gepresenteerd dan de ontwikkelrichtingen van de gemeente, wordt de vraag gesteld of de plannen qua presentatie op elkaar afgestemd kunnen worden opdat die voor iedereen goed te vergelijken zijn.

Reactie gemeente

Het is een goed idee als het plan van de vereniging op vergelijkbare wijze wordt gepresenteerd. Doorrekenen van plannen is nog niet aan de orde want het gaat nu om richtingen, niet om concrete plannen.

Schuivende randvoorwaarden

Een aantal belangrijke beslissingen zullen invloed hebben op de mogelijkheden in het gebied, zoals de MIRT-verkenning. Hoe wordt daarmee omgegaan?

Reactie gemeente

Het is onvermijdelijk dat bepaalde beslissingen tijdens het proces een rol gaan spelen in dit soort grote en complexe projecten. Daar zal op ingespeeld moeten worden.

Thema Economie en Leisure

Hoe realistisch is de planvorming Vlietzone?

Een aanwezige vraagt of alle plannen die de gemeente maakt wel uitvoerbaar zijn, mede in het licht van de crisis.

Reactie gemeente

De structuurvisie is van 2005. Als voor een gebied een masterplan wordt gemaakt wil dat nog niet zeggen dat alles wat daarin staat aan plannen ook direct wordt uitgewerkt; er is een prioritering aangebracht die wordt uitgevoerd. Verder is er wat de Vlietzone betreft nog geen plan. Wel zijn er ontwikkelingen in het gebied gaande en kijken de verschillende overheden anders tegen het gebied aan. Daarom is het verstandig om nu wel een koers te bepalen.

Opdracht

Welke boodschap heeft de projectgroep van het college meegekregen? Als er nu een Nota van Uitgangspunten wordt vastgesteld, dan worden ontwikkelingen geblokkeerd. Dat levert schijnzekerheid op die juist nieuwe ontwikkelingen belet.

Reactie gemeente

De opdracht is om een Nota van Uitgangspunten te maken. Juist vanwege de lange termijn is het zeker niet de bedoeling om alles 'in beton te gieten'.

Provincie

De Provincie denkt anders over de Vlietzone. Welke ruimte krijgt u met betrekking tot de uitvoering?

Reactie gemeente

Er ligt een concept van de Provinciale Structuurvisie. Die wordt naar verwachting in juni 2010 vastgesteld. De Vlietzone wordt daarin als 'transformatiegebied' aangeduid. Wat dat precies betekent is nog niet duidelijk. De provincie is overigens ook één van de partijen die nu wordt geconsulteerd.



Beheersverordening

De gemeente wil een beheersverordening voor het gebied instellen omdat het bestemmingsplan verlopen is. Ik heb begrepen dat een beheersverordening voor een gebied weinig meerwaarde heeft ten opzichte van een bestemmingsplan en ik dacht dat zo'n verordening niet geschikt was voor gebieden met bedrijven. Hoe zit dat?

Reactie gemeente

Wat nu in het huidige bestemmingsplan kan qua gebruik en bebouwingmogelijkheden, kan straks ook met de beheersverordening. De huidige rechten van grondeigenaren blijven in stand.

Een ontwikkelrichting kiezen?

Waarom keuze tussen ontwikkelrichtingen maken? Je kan leisure maken dat gericht is op de directe omgeving en een deel van het gebied gebruiken voor uitplaatsing van bedrijven. Combinaties van lokaal en regionaal zijn toch ook mogelijk?

Reactie gemeente

Het gaat er niet om een keuze in de ontwikkelrichtingen te maken. Het zijn extreme modellen die mogelijkheden schetsen. Het is heel goed mogelijk dat de uiteindelijke ontwikkeling van de Vlietzone een mix zal zijn van de ontwikkelrichtingen waar we nu over praten.

Ontsluiting

Het gebied ligt bij de snelweg, maar dat zegt nog niks over een goede ontsluiting. Hoe zit het daarmee?

Een andere aanwezige vraagt zich af hoe de ontsluiting geregeld wordt tot het moment dat het gebied is herontwikkeld. De Westvlietweg is volgens haar nu al een probleem.

Reactie gemeente

Ontsluiting zit in ieder scenario, maar dat is nog niet in detail uitgewerkt. Wat het wegverkeer betreft is de A4 dominant aanwezig, het is tegelijkertijd ook een barrière. De capaciteit van het wegennet in het gebied is een punt dat in de MIRT-verkenning onderzocht wordt. Met de uitkomsten daarvan zullen wij rekening moeten houden als het gaat om de transformatie van het gebied.

Als het om openbaar vervoer gaat, zal veel afhangen van de ontwikkelingsrichting die uiteindelijk de voorkeur krijgt. Zo ligt in een ontwikkeling van het gebied zoals in A4Entree ontsluiting via Randstadrail voor de hand. Als de Vlietzone zich ontwikkelt zoals in Buitenplaats Randstad, dan is een bus op een aparte busbaan waarschijnlijk het maximaal haalbare.

Wat de Westvlietweg betreft: in het Regionaal Structuurplan is gezegd dat die weg wordt 'afgewaarderd' tot een recreatieve route. Dat betekent dat de bereikbaarheid op een andere manier geregeld moet worden.

Geluidsoverlast verkeer

Hoe wordt omgegaan met geluidsoverlast van het verkeer?

Reactie gemeente

Om een voorbeeld te geven: in de ontwikkelingsrichting De Tuin van Morgen is een geluidswal opgenomen, zodat 'wonen in de luwte' kan ontstaan. In de ontwikkelingsrichting Buitenplaats Randstad gaat het om bedrijven in een groene setting langs de snelweg. Die zijn minder geluidsgevoelig. Wonen zit ook in dat scenario, maar is verder van de snelweg geplaatst.



Relatie omliggende gemeenten

Wordt bij de ideeënvorming over de toekomst van de Vlietzone ook gekeken vanuit het perspectief van de omliggende gemeenten?

Reactie gemeente

Het gaat om bestaand gebied, dat is een gegeven waarmee wij rekening houden. We zijn ook in overleg met de buurgemeentes over de vraag wat wij voor elkaar kunnen betekenen. Een voorbeeld is het gezamenlijke gebruik van sportvelden.

Als we naar de verschillende ontwikkelingsrichtingen kijken, dan vraagt A4Entree om nieuwe voorzieningen in een nieuw centrumgebied. Bij de Tuin van Morgen is dat anders. In dat geval is het voorstelbaar dat de bewoners misschien meer afhankelijk zullen zijn van de voorzieningen in de omgeving, in Ypenburg, Rijswijk en Voorburg.

Haven en stadspark

De ontwikkelingsrichting RegioRuimte is de enige variant waar de haven in het plangebied van de Vlietzone is getekend. Het stadspark is in die optie aan de andere kant van de snelweg geplaatst. Zou het niet veel logischer zijn om het park als buffer te gebruiken en naast de haven te plaatsen?

Reactie gemeente

Het idee is dat het park bedoeld is voor mensen uit Leidschenveen en Ypenburg. Voor die bewoners is het TNO-terrein een logische plek waarvoor zij de snelweg niet over hoeven gaan. Daarnaast heeft het TNO-terrein nu al goede blauw-groene kwaliteiten die versterkt kunnen worden. Maar het is een goed idee.

Haven

In de concept Structuurvisie van de Provincie was een haven opgenomen in de Vlietzone, maar die zin is geschrapt. Dus er komt geen haven in de Vlietzone?

Iemand anders vraagt of de haven ook in het bestaande bedrijventerrein kan komen.

En op welke termijn wordt een knoop doorgehakt over de haven? Als die in de Vlietzone komt, dan is dat bepalend voor het gebied.

Iemand anders wil weten of de haven nu in alle scenario's zit.

Reactie gemeente

Er is een mogelijkheid dat de haven in het gebied moet komen. In één van de vier scenario's is de haven opgenomen in het plangebied, in de andere scenario's is die als mogelijkheid in de buurt van het plangebied getekend.

Het klopt dat in de Provinciale Structuurvisie een zin stond over de komst van de haven en dat die er later uit is gehaald. De situatie op dit moment is 'geen ja en geen nee' als het gaat om de komst van een haven voor watergebonden bedrijvigheid.

De haven kan niet in het bestaande bedrijventerrein aan de A12 komen omdat het water niet breed en diep genoeg is voor grotere schepen.

Het antwoord op de vraag of in de Vlietzone een haven komt, wordt nog dit jaar verwacht.

Aantallen woningen

Voor de Vlietzone is in de eind 2009 vastgestelde Woonvisie 'indicatief' een aantal van zesduizend woningen opgenomen. Verschillende aanwezigen zeggen echter dat voor de Vlietzone geen enkel aantal woningen meer vaststaat.

Reactie gemeente

Consultatie A4/Vlietzone
Themabijeenkomsten 1^e ronde
consultatieavonden
27 april 2010
Pagina 9 van 26



Gemeente Den Haag

De Woonvisie is vastgesteld door de gemeenteraad, het aantal van 6000 woningen staat daar in.



Wel is erbij gezegd dat het om een indicatief getal gaat. In het uiteindelijke masterplan voor de Vlietzone wordt dat definitiever vastgesteld. Als projectteam hebben wij de vrijheid gekregen om qua programma, waaronder wonen en economie, in verschillende scenario's te denken.

Keuzes op economisch gebied

In hoeverre wordt regionaal gekeken als het gaat om de economische ontwikkeling van de Vlietzone? De Binckhorst lijkt bijvoorbeeld een betere locatie voor een ICT-cluster vanwege de goede openbaar vervoer verbinding.

Een ander punt is de vraag hoeveel kantoren over twintig jaar nodig zijn. Misschien neemt die behoefte wel heel erg af.

Reactie gemeente

Concurrentie met andere gebieden nemen we mee in de planvorming voor de Vlietzone. Wat de behoefte aan kantoren betreft: dat is inderdaad moeilijk in te schatten.

Schuifpotentie

Opgemerkt wordt dat het verstandig kan zijn dat ook naar de regio gekeken moet worden mocht de Vlietzone als 'schuifruimte' gebruikt gaan worden. Daardoor kunnen andere gebieden in de regio sterker gemaakt worden. Denk dan ook aan een verdienmodel, hoe je kosten en baten op elkaar af kan stemmen.

Iemand anders merkt op dat onlangs een 'Bedrijventerreinenstrategie Haaglanden' is opgesteld. Daarin is opgenomen dat in Haaglanden een milieu-eiland niet voor de hand ligt omdat het gebied slechts een beperkt aantal milieuhinderlijke bedrijven kent. Spreiding zou in Haaglanden daarom logischer zijn.

Reactie gemeente

Den Haag krijgt ook wel eens het verwijt dat ze hinderlijke bedrijven buiten de gemeentegrenzen wil plaatsen. We willen de Binckhorst ontwikkelen, en daar hoort bij dat we die bedrijven ergens anders naartoe moeten verplaatsen. Binnen de gemeente is dan ook een optie.

Helihaven

Komt er een helihaven in de Vlietzone?

Reactie gemeente

Er is een initiatiefnemer die een (tijdelijke) helihaven op de Gavikavel zou willen maken, maar daarvoor is nog geen officiële aanvraag ingediend. Als de aanvraag er is kunnen we overzien welke procedures er doorlopen moeten worden.

Duurzame energie

Gevraagd wordt naar de eventuele komst van windmolens en alternatieve vormen van duurzame energie zoals aardwarmte.

Reactie gemeente

Wat de komst van windmolens betreft: de Vlietzone leent zich niet voor grote windmolens vanwege de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Den Haag investeert wel in een windmolenpark op zee en geeft ook medewerking aan de pilot binnenstedelijke windturbines waarin op 40 plaatsen in de stad individuele bewoners en maatschappelijke instellingen kleine turbines voor eigen gebruik kunnen plaatsen.

Wat aardwarmte betreft zou nog meer onderzoek gedaan moeten worden. Wel is het zo dat de Vlietzone zich waarschijnlijk goed leent voor die vorm van energieopwekking.



Creatieve oplossingen

Een aanwezige geeft aan dat midden in Barcelona een vuilverwerkingsbedrijf onder kantoren is geplaatst. Hij wil meegeven dat het raadzaam is dat naar dat soort creatieve oplossingen gezocht wordt.

Huisvuil

Een aanwezige geeft mee dat het de moeite waard is om nog eens te bekijken of het gecontaineriseerd afvoeren van huisvuil onder de grond, ondanks de hoge kosten, mogelijk is.

Thema Stedenbouw en Verkeer

Beheersverordening

Een van de aanwezigen vraagt zich af of de beheersverordening de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) volgt, of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die nog in werking moet treden.

Iemand anders vraagt of de beheersverordening ook getoetst wordt aan het Regionaal Structuurplan (RSP) en de Provinciale Structuurvisie.

Reactie gemeente

De beheersverordening is als instrument in de nieuwe Wro ingevoerd. Het nieuwe instrument staat los van de Wabo die op vergunningen betrekking heeft.

Van belang is, dat als de beheersverordening van kracht wordt, de situatie wat bebouwingmogelijkheden betreft hetzelfde zal zijn als nu op basis van het geldende bestemmingsplan.

Toetsing aan het RSP en de Provinciale Structuurvisie is daarom niet relevant. De reden om nog geen nieuw bestemmingsplan te maken heeft ermee te maken dat eerst duidelijk moet zijn wat de gemeente in de Vlietzone wil en kan. Pas als er nieuwe plannen liggen is het zinvol om een nieuw bestemmingsplan te maken. Dan vindt ook toetsing aan regionale kaders plaats.

Nota van Uitgangspunten

Wordt de Nota van Uitgangspunten als die klaar is ook op tijd voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg?

Reactie gemeente

Wij zijn al in overleg met Leidschendam-Voorburg en ook met Rijswijk. We willen graag met andere betrokken overheden samen een richting bepalen. We overleggen hoe de besluitvorming plaats gaat vinden.

Haalbaarheid

In ieder scenario is de haalbaarheid van belang. Maar hoe kunnen wij weten aan welke knoppen we kunnen draaien om een andere combinatie van de ontwikkelrichtingen te maken?

Reactie gemeente

Er zijn oneindig veel combinaties mogelijk. Als de gemeente iets belangrijks over het hoofd heeft gezien, dan kunt u dat aangeven.

Woningen



In de ontwikkelingsrichtingen zijn verschillende woningaantallen opgenomen, variërend van 6000 tot 1500. Om terug te gaan van 6000 naar 1500 is heel moeilijk. Hoe realistisch is een lager aantal dan 6000?

Iemand anders merkt op dat het goed is na te denken over het soort woningen dat in de Vlietzone moet komen. Volgens hem worden te veel appartementen gebouwd. Als gekozen wordt voor zesduizend woningen, dan kan het volgens hem niet anders dan dat daarvoor hoogbouw nodig is. Dat betekent dan weer meer appartementen die misschien niet zo gewild zijn.

Reactie gemeente

In de Woonvisie is het aantal van 6000 woningen als uitgangspunt benoemd, het is dus geen hard getal. Als we alle claims (wonen, groen, bedrijven, etc.) bij elkaar optellen dan weten we dat we niet alles in het gebied kwijt kunnen. Er zullen daarom keuzes gemaakt moeten worden en de gemeente wil graag een discussie over de kwaliteit voeren. Die is belangrijker dan aantallen. Het kan zijn dat een lager aantal woningen in een realistisch en goed plan past, maar de Woonvisie is wel het uitgangspunt.

Wat het soort woningen betreft, realiseert de gemeente zich ook dat niet te veel dezelfde soorten woningen gebouwd moeten worden. Duidelijk is dat het niet een nieuwe Vinex-wijk moet worden.

Verkeer

Hoe zit het met het verkeer langs de Vliet in de verschillende ontwikkelingsrichtingen? In hoeverre zijn de mobiliteitseffecten per ontwikkelingsrichting al uitgewerkt?

In Regioruimte is sprake van een groot bedrijventerrein en een extra aansluiting op de Rotterdamsebaan. Dat heeft behoorlijk veel mobiliteitseffecten. Een extra afslag van de Rotterdamsebaan zal tot veel meer congestie in de Vlietzone leiden.

Een andere aanwezige wil meegeven dat het verstandig is om nieuwe verkeersbundels zoveel mogelijk bij de A4 te concentreren omdat het gebied anders versnipperd en in de hele Vlietzone geluidsoverlast dreigt.

Een andere aanwezige pleit ervoor om de structuur en het snelheidsprofiel van de wegen in het gebied goed te bekijken. Hij wijst erop dat het onderliggende wegennet ten tijde van de bouw van de Vinexlocaties onvoldoende is ontwikkeld. Daarnaast is een aantal rijstroken bedoeld voor lokaal vervoer. Als daar het snelheidsregime wordt aangepast, dan is de doorstroming beter, worden de hindercontouren kleiner en kan meer ruimte in het gebied gebruikt worden.

Reactie gemeente

In het Regionaal Structuurplan Haaglanden is aangegeven dat de Westvlietweg een regionale recreatieve route moet worden. Dat betekent dat ergens anders een oplossing voor het autoverkeer moet komen. Naar verwachting zal daarover meer duidelijkheid zijn als de MIRT-verkenning is afgerond.

De mobiliteitseffecten zijn heel erg afhankelijk van de uiteindelijk gekozen invulling van de Vlietzone, zoals het type en de hoeveelheid woningen. De infrastructuur is in principe volgend. Het klopt inderdaad dat in de optie RegioRuimte nieuwe auto-ontsluitingsmogelijkheden zitten. De ontwikkelingsrichting Tuin-van-Morgen is veel meer gericht op fietsverkeer en dat is minder van invloed op andere plannen.

Wel is voor elke woning minimaal een auto voorzien, de ontsluiting zal daar op berekend moeten zijn.

Wat de hindercontouren betreft is het logisch om verkeer te bundelen. Hoe het verkeer op de beste manier kan worden ingepast en de toekomstige woningen ontsloten kunnen worden, moet nog nader uitgewerkt worden. De parallelstructuur is onderwerp van



onderzoek. De resultaten van de MIRT-verkenning zijn wat dat betreft belangrijk en die zullen voor de ontwikkeling van de Vlietzone een gegeven zijn.



Haven

De haven met watergebonden bedrijvigheid komt maar in één model voor op Haags grondgebied. Zijn er andere alternatieven dan Rijswijk?

Een andere aanwezige noemt Calvé Delft een goede locatie voor een haven omdat daar al een haven ligt die nu niet wordt gebruikt.

In het schetsontwerp van de Rotterdamsebaan is die niet verder uitgebogen om watergebonden bedrijvigheid mogelijk te maken. Betekent dat dat er hoe dan ook geen haven in de Vlietzone komt?

Iemand anders wijst erop dat als een haven in de Vlietzone komt, dat er dan een milieucontour ontstaat waardoor veel minder woningen gebouwd kunnen worden.

Reactie gemeente

De projectgroep doet geen uitspraken over de locatie van de watergebonden bedrijvigheid. Er wordt naar een locatie voor watergebonden bedrijvigheid gezocht in het gebied tussen Delft-Noord tot aan Leidschendam. Dat gebeurt onder regie van het Stadsgewest Haaglanden. De beslissing is niet aan ons. Omdat er een kans bestaat dat een haven in de Vlietzone of in de omgeving daarvan moet komen, nemen we die in de modellen wel mee. In één geval in de Vlietzone zelf, in de andere drie opties in de buurt. Als de haven wel in de Vlietzone komt, dan heeft dat inderdaad consequenties voor de locatie en het aantal woningen dat gebouwd kan worden.

Wat de boog van de Rotterdamsebaan betreft klopt het dat er minder ruimte beschikbaar is als de Rotterdamsebaan niet verder wordt uitgebogen. Toch is het ook dan nog mogelijk om alle watergebonden bedrijvigheid die uit de Binckhorst moet vertrekken, daar een plek te geven. Ruimte voor het verplaatsen van watergebonden bedrijven uit de buurgemeenten is er dan echter niet.

Behoeftte bedrijvigheid

Er is in de scenario's veel ruimte voor bedrijvigheid opgenomen. Heeft de gemeente onderzocht of daar op termijn behoefte aan zal zijn?

Reactie gemeente

De gemeente heeft een bedrijventerrein- en kantorenstrategie. Die doen uitspraken over de op termijn gewenste hoeveelheden. Tegelijkertijd klopt het dat de toekomst moeilijk te voorspellen is, reden waarom er ook grote verschillen in de scenario's te zien zijn als het gaat om bedrijventerreinen.

Groen

Een aanwezige zegt dat het belangrijk is wat voor soort groen in het gebied komt, wordt het kijkgroen of gebruiksgroen? Groen kan ook economisch kansen bieden. Bovendien zal er zeker met een hoog aantal woningen behoefte aan groen en recreatiemogelijkheden zijn. De vertegenwoordiger van Houdt Vlietrand Groen geeft aan dat het alternatieve plan van het platform juist een recreatiefunctie voor de gebieden rondom de Vlietzone kan vervullen. Nu is het gebied voor een groot deel verrommeld, reden waarom mensen geen gebruik van het gebied maken.

Iemand anders vraagt zich juist af in hoeverre gekeken is naar de regionale behoefte naar groen. Waar komt die eis van eenderde groen vandaan?

Reactie gemeente

De eis van minimaal eenderde groen (natuur, recreatie en sport) in de Vlietzone komt uit het Regionaal Structuurplan. De Vlietzone kan een schakel zijn en andere groengebieden met elkaar verbinden. Dat kan op verschillende manieren. Belangrijk is wat voor soort



groen in het gebied moet komen. De gemeente neemt eenderde groen als uitgangspunt maar de kwaliteit van het groen moet wel steeds voorop blijven staan.



Dat veel en robuust groen mogelijk is met een hoge concentratie van woningen, laat de ontwikkelingsrichting A4Entree zien.

Thema Cultuurhistorie en Stedelijke Structuur

Buitenplaatsen en zichtlijnen

Opgemerkt wordt dat de buitenplaatsen langs de Vliet in de Provinciale Structuurvisie een beschermde status krijgen. Het is vreemd dat die status ontbreekt in de ontwikkelrichtingen. Bovendien ligt er een belangrijke cultuurhistorische vondst in het gebied die beschermd dient te worden.

De A4/Vlietzone kan de Duivenvoordecorridor en Midden Delfland met elkaar verbinden. Deze staan nu niet op de kaarten. Het studiegebied is veel groter, het gaat om de samenhang van het gebied aan beide oevers van de Vliet. De Trekvliet met aan twee kanten buitenplaatsen, was vroeger de entree van Den Haag. Cultuurhistorisch is dat van groot belang. Geadviseerd wordt om dat landschap samen met andere gemeenten te versterken en een integraal plan voor behoud van de buitenplaatsen te maken. Het is goed dat er een Nota van Uitgangspunten komt zodat het gebied niet verder verrommelt. Er is een duidelijk toekomstperspectief voor het gebied nodig.

Het 'spiegelen' van de buitenplaatsen aan twee kanten van de Vliet wordt genoemd als kwaliteitsverbetering van het gebied. De monumentale kwaliteit biedt verder kansen voor nieuwe woon- en werkmilieu's met een kwaliteit die iets toevoegt aan Den Haag. Zo wordt geopperd om ambassades in het gebied te vestigen. Een andere mogelijkheid kan zijn het bouwen van woningen in een klein deel van het gebied, zodat de buitenplaatsen hun bijzondere karakter kunnen behouden/terugkrijgen, zoals in scenario A4Entree.

Reactie gemeente

De ontwikkelrichtingen zijn bedoeld om vrij te denken. Daarom is nu niet alles in de tekeningen meegenomen, maar alle monumenten in het gebied bijvoorbeeld zijn wel geïnventariseerd. Wanneer echt een plan voor de A4/Vlietzone gemaakt gaat worden, dan worden de buitenplaatsen en monumenten goed ingetekend. We nemen daarbij uw boodschap mee dat de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatsen aan beide zijden van de Vliet niet vergeten moet worden en de Vliet vroeger de entree was van Den Haag.

Buitenplaatsen verdragen geen haven

Opgemerkt wordt dat Vredenoord de belangrijkste buitenplaats is en dat een haven voor watergebonden bedrijvigheid het karakter zal aantasten. Bovendien zal dat wat milieuhinder betreft consequenties hebben voor woningbouw in het gebied.

Reactie gemeente

Niet alle bedrijvigheid hoeft ook hinderlijke bedrijvigheid te zijn en binnen de contouren zijn misschien geen woningen mogelijk, maar daar kan wel iets anders geplaatst worden.

Invloed Binckhorst

In de ontwikkelingsrichting RegioRuimte is de A4/Vlietzone in de ogen van aanwezigen het 'slachtoffer' van de herontwikkeling van de Binckhorst. Zij vinden dat de optie RegioRuimte niets met de waardering voor cultuurhistorie te maken heeft. Geopperd wordt om voordat de Nota van Uitgangspunten verschijnt de plannen van de Binckhorst naast de mogelijke ontwikkelingen in de A4/Vlietzone te leggen en daar het gesprek over te voeren.

Reactie gemeente

Het gaat hier om de A4/Vlietzone. Er liggen raadsbesluiten over de Binckhorst.



Om die reden kan de relatie tussen de A4/Vlietzone en de Binckhorst in deze consultatieronde niet besproken worden. De herontwikkeling van de Binckhorst is een gegeven. Overigens zijn de opgaven voor de A4/Vlietzone niet direct aan de Binckhorst gekoppeld.

De A4/Vlietzone is een van de zoeklocaties voor watergebonden bedrijvigheid, het is nog onduidelijk of de bedrijvigheid ook daadwerkelijk naar de A4/Vlietzone zullen verhuizen. De watergebonden bedrijvigheid is een regionale opgave. Het is niet alleen een Haagse opgave. Ook de buurgemeentes hebben bedrijven die ze liever elders huisvesten.

Wat de optie RegioRuimte betreft: de gemeente heeft ook ruimte nodig om bepaalde functies kwijt te kunnen en daarmee kan elders mogelijk een gebied versterkt worden. Bovendien kan dat geld opleveren dat geïnvesteerd kan worden in de kwaliteit van de A4/Vlietzone. Het gebied is in de afgelopen decennia een stadsrand geworden. Dit is ook een kwaliteit. Er liggen verschillende opgaven. Cultuurhistorie is er daar een van, maar bedrijvigheid en wonen zijn dat ook. We hebben geprobeerd om vanuit verschillende perspectieven naar het gebied te kijken. De A4/Vlietzone is niet één ding, ze is ook onderdeel van de stad.

Rotterdamsebaan

Komt de Rotterdamsebaan nu onder of boven de grond? In een van de scenario's is die boven de grond getekend, in de andere drie onder de grond.

Een andere aanwezige zegt dat de Rotterdamsebaan niet wordt uitgebogen. Welke consequentie heeft dat voor de mogelijke komst van havengebonden bedrijvigheid in de A4/Vlietzone?

Reactie gemeente

De Rotterdamsebaan is een onafhankelijk en lopend project. Besluiten over de Rotterdamsebaan zijn een gegeven waarmee rekening gehouden zal moeten worden bij de ontwikkeling van de A4/Vlietzone. Het huidige verkeerssysteem zit in de A4/Vlietzone aan zijn grenzen, in de toekomst moet dat beter aansluiten. Bij de Tuin-van-Morgen is vanwege het lokale profiel aansluiting op Rotterdamsebaan niet echt nodig, in meer stedelijke varianten is een extra afslag van de Rotterdamsebaan vanwege de verkeersontsluiting wel zinvol. De scenario's verschillen onderling dus wat betreft wel of geen aansluiting voor het gebied op de Rotterdamsebaan; de ligging is in alle modellen dezelfde, namelijk op maaiveld.

Wat het uitbuigen van de Rotterdamsebaan betreft: het idee is dat een locatie wordt gevonden voor havengebonden bedrijvigheid die afkomstig is uit de Binckhorst, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Als de beschikbare ruimte in de A4/Vlietzone kleiner wordt, dan zou het alleen mogelijk zijn voor bedrijven uit de Binckhorst om daar naartoe te verhuizen en niet vanuit Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Thema Voorzieningen, w.o. sport

Prioriteiten

Er zijn diverse ontwikkelingen aan de gang; Leidschenveen en Ypenburg zijn nog niet klaar, over de Binckhorst wordt veel gesproken, maar dat komt nog niet echt van de grond. In hoeverre is de ontwikkeling van de Vlietzone afhankelijk van de vorderingen elders? Moet er geen prioriteit worden aangebracht in wat eerst klaar moet, voordat het volgende onder handen kan worden genomen?

Reactie gemeente

Voor de ontwikkeling van de A4/Vlietzone staat een doorlooptijd van 2015 tot 2030.



Maar het is belangrijk om nu al na te denken, nu al voor te sorteren op wat we er wel en niet willen. De feitelijke uitvoering gebeurt gefaseerd tussen 2015 en 2030 en daarbij wordt rekening gehouden met andere ontwikkelingen in de regio.

Schema kosten, opbrengsten en risico's

In het gepresenteerde kleurschema over kosten, opbrengsten en risico's (pag. 64 werkboek A4/Vlietzone) staat onderaan een saldo van ontwikkeling dat niet goed is te rijmen met de rest van het schema. Hoe zit dat in elkaar?

En de versie *A4entrée* heeft de meeste woningen, maar komt financieel als relatief ongunstig naar voren. Zitten de kosten dan vooral in het overkappen van de A4?

Zou het plan niet veel goedkoper worden als niet over de A4 gebouwd zou worden maar in het gebied zelf?

Reactie gemeente

Het saldo is geen regelrechte optelsom, zegt de gemeentelijke planeconoom, de verschillende posten wegen niet allemaal even zwaar en dat is verwerkt in de saldering. Daardoor geeft het saldo een ander beeld dan de 'optelling' van de kolommen.

In de versie *A4entrée* moet de gemeente veel grond aankopen en is de overkapping van de A4 inderdaad duur. De opbrengsten bij uitgifte zijn in deze versie daarentegen het gunstigst. In plaats van de snelweg te overbouwen zou het zeker goedkoper zijn om in het gebied te bouwen, maar daarmee wordt de essentie van dit toekomstbeeld aangetast. Het gaat immers om het leggen van stedelijke en groene verbindingen.

Iemand uit de zaal veronderstelt: in het verlengde daarvan zou een groene 'overkluizing' van de A4 ook een verbinding betekenen en mogen die vierkante meters dan tot het groene programma gerekend worden met als gevolg dat er in het gebied zelf meer gebouwd kan worden? Kan overkluizing benut worden als recreatiegroen?

Dat kan zeker, meent een van de projectteamleden, maar de kwaliteit van het groen telt natuurlijk ook mee.

Free riders

In hetzelfde schema is sprake van free riders. Wat zijn dat?

Reactie gemeente

Free riders zijn ontwikkelaars die door grondbezit een bepaalde positie hebben in het gebied. De 'vrije jongens' noemt iemand uit de zaal hen. Zij proberen te bouwen zonder mee te betalen aan de rest van het programma (voorzieningen, infrastructuur). De gemeente draait dan op voor die kosten zonder de opbrengsten te hebben van de woningen. Dit risico is niet zo groot in het gebied. Er zijn niet zoveel 'vrije jongens' en met de ontwikkelaars die er zijn is er overleg mogelijk over de gezamenlijke ontwikkeling van het totale programma.

Kaart; 400 of 500 hectare?

Bij de kaart in het werkboek (pag. 10) staat een totaal van bijna 500 hectare, terwijl er in de presentatie gesproken wordt over 300 hectare. Waar zit het verschil in?

Reactie gemeente

In die 500 hectare zit het snelwegenlandschap dat niet gebruikt kan worden om een programma te realiseren.

Woningprogramma

Een van de aanwezigen pleit ervoor de Vlietzone luw te houden wat betreft woningbouw.



Er moeten woningen gebouwd worden, maar kan er niet elders wat meer gebouwd worden (Ypenburg, Leidschenveen, Binckhorst?) en in de A4/Vlietzone wat minder? Dat zou beter passen bij het van nature groene karakter van het gebied.

Er ligt een opdracht voor een programma van 6000 woningen, merkt een ander op, maar in drie van de vier gepresenteerde versies wordt dat aantal niet gehaald. Hoe is dan een afweging te maken en uiteindelijk een keuze?

Reactie gemeente

Den Haag wil groeien, want er komen nog steeds mensen naar de stad. In de structuurvisie 'Wereldstad aan zee' staat dat Den Haag tot 2020 mag groeien met 35.000 nieuwe bewoners. Er worden in die visie negen grote ontwikkellocaties genoemd en een programma van 6000 woningen voor de A4/Vlietzone. Maar dat moet in zijn samenhang bekeken worden.

Het programma dat bijvoorbeeld voor de Binckhorst is vastgesteld is in de jaren gegroeid. De kaders zijn niet gewijzigd, dus misschien kan in de Vlietzone worden volstaan met minder woningen.

Bovendien, alle programma's voor de Vlietzone bij elkaar opgeteld beslaan 400 hectare, terwijl er maar 300 hectare plangebied beschikbaar is. Het totaal aan programma's past dus niet. Er moeten in ieder geval keuzes worden gemaakt. De vraag blijft of het mogelijk is zo weinig woningen te ontwikkelen zoals in bepaalde visies wordt voorgesteld.

Maar voorgestelde visies kunnen gekoppeld worden en met een goede onderbouwing is een kleiner programma misschien wel mogelijk.

We moeten ook niet vergeten dat het gaat om ontwikkelingen op termijn in een markt die fluctueert. Het is belangrijk om nu de hoofdstructuur te bepalen en opties vast te leggen, maar qua programma flexibel te blijven, omdat de markt er over 10 jaar anders uit zal zien. Binnen een goed raamwerk is flexibiliteit beter mogelijk.

Bedrijven

In de Binckhorst zijn bedrijven die daar weg moeten vanwege het milieu. In hoeverre komen die naar de Vlietzone? En in het programma is veel ruimte opgenomen voor bedrijven. Waar komt dat vandaan? Wat is de meerwaarde voor het gebied?

Er zijn al veel dienstverlenende bedrijven. Er moet goed worden nagedacht over wat voor soort bedrijven er nodig is, wat er nog niet zit in de regio.

Wat gebeurt er met bedrijfsgebouwen die er nog maar net staan? Die zullen toch niet worden gesloopt?

Reactie gemeente

Tussen Delft en Leidschendam wordt er langs de Vliet gezocht naar een geschikte locatie voor de Beton- en Asfaltcentrales onder leiding van het Stadsgewest Haaglanden. De A4/Vlietzone is één van de mogelijke locaties. Projectleider Stempher hoopt dat daar dit jaar een uitspraak over komt. De autosloperijen uit de Binckhorst kunnen op het bedrijventerrein Heron in Pijnacker-Nootdorp terecht.

Den Haag heeft een beleid voor bedrijventerreinen. Daarin worden uitspraken gedaan over wat voor bedrijven er bij moeten om de stad draaiende te houden. Bedrijven leveren werkgelegenheid en hebben een duidelijke functie voor de stad. Bovendien moet het projectteam voldoen aan de gestelde opgave.

Bedrijfspannen die nog maar net gebouwd zijn worden nu zeker niet gesloopt, de plannen die nu worden gemaakt worden over een langere periode uitgevoerd. De bedrijfsgebouwen zijn dan misschien al afgeschreven. Dat moet tegen die tijd bekeken worden. Vooral nog



gaat het erom dat de raad een richting bepaalt, daarna wordt gekeken hoe aan die richting invulling gegeven kan worden en wat daar voor nodig is.

Verkeersveiligheid

Meer bedrijven en woningen en de ontwikkelingen in Leidschendam en Voorburg hebben consequenties voor de verkeersveiligheid van de Westvlietweg. Heeft het projectteam daarover nagedacht? En in hoeverre speelt de Parallelweg A4 een rol in de ontwikkelingen?

Reactie gemeente

Bij de ontwikkeling van het gebied moet de infrastructuur inderdaad goed geregeld worden op diverse schaalniveaus. De afspraak is dat de Westvlietweg wordt afgewaardeerd tot een rustiger weg en een recreatieve functie krijgt. Dan moet er natuurlijk elders een goed alternatief zijn voor het verkeer. Dat is nog niet in detail uitgewerkt.

In Haaglanden-verband wordt naar de A4 gekeken. Het blijkt dat 70% regionaal verkeer is en 30% doorgaand verkeer. De mogelijkheid van een parallelweg op snelwegniveau naast de A4 wordt onderzocht.

Rotterdamsebaan

Is er al een definitieve tracékeuze voor de Rotterdamsebaan? Waar komt die boven de grond?

Reactie gemeente

In de nota van uitgangspunten Rotterdamsebaan die is vastgesteld door de Haagse raad staat het tracé. Die komt midden in de golfbaan boven de grond. Er is echter een motie aangenomen om op zoek te gaan naar meer geld, zodat de tunnel verlengd zou kunnen worden en de baan verderop boven de grond komt. Dat onderzoek loopt nog.

Sportcomplex

In één van de visies wordt het sportcomplex expliciet genoemd, in de andere drie wordt het niet genoemd, maar staat het wel getekend in de sfeerbeelden. Blijft het sportcomplex bestaan?

Reactie gemeente

De sfeerbeelden zijn indicatief, maar in de structuurvisie staat een opgave voor 1/3 groen waar sport ook onderdeel van uitmaakt. Het is dan logisch om de sportvelden te laten liggen. In sommige visies zijn andere functies getekend op de plek waar nu de atletiek- en cricketvelden liggen, maar dat betekent niet dat dat soort velden niet meer zullen voorkomen in het gebied. Die functies moet er wel zijn, vooral als er een nieuw stedelijk centrum wordt ontwikkeld komen er meer mensen die willen sporten. Bij de visie *RegioRuimte* is de sportfunctie minder belangrijk voor Vlietzone zelf, maar wel voor de omliggende wijken. Sportvelden hebben echter veel ruimte nodig, ruimte die onder druk staat. De vraag is dan ook hoe we efficiënt met die ruimte kunnen omgaan. Alle goede ideeën daarover zijn zeer welkom bij het projectteam.

Reactie uit de zaal:

Er wordt opgemerkt dat speelondergronden bepalen welk soort sport er op een terrein beoefend kan worden. Er zijn ondergronden die efficiënt ruimtegebruik mogelijk maken omdat ze voor meerdere sporten geschikt zijn.

Het grote dilemma is dat bij meer woningen er minder ruimte is voor sportvelden, terwijl de vraag naar sportfaciliteiten juist groeit door het toegenomen aantal bewoners.

De verenigingen groeien nu al. De jeugd uit de nieuwe Vinexwijken wil ook sporten en door de nieuwe fietsbrug zijn de sportverenigingen in de A4/Vlietzone voor hen goed bereikbaar.



Dat is positief voor de sportverenigingen, maar verhoogt ook de druk op de beschikbare ruimte.

In het licht van overleg met andere sportcomplexen zoals Westvliet is het voor de verenigingen van belang te weten waar woningbouw komt. Moeten bestaande complexen worden uitgebreid (Voorburg) of moet er een nieuw complex komen? Goede bereikbaarheid is belangrijk in welk scenario dan ook.

Thema Groen en Milieu

Planvorming realistisch?

Is dit wel het juiste moment om over de toekomst van de A4/Vlietzone te praten? Er is nog geen nieuw College van Burgemeester en Wethouders aangetreden en misschien wil de nieuwe gemeenteraad wel helemaal niets met het gebied doen?

Reactie gemeente

We zijn aan het inventariseren wat de kennis, belangen en dilemma's zijn. We doen dat in opdracht van demissionair wethouder Norder. We zijn nog niet bezig met een plan. Vanwege de verschillende belangen en wensen ten aanzien van de Vlietzone willen we in deze fase proberen iedereen met dezelfde brillen te laten kijken.

Waarom alles openhouden?

Waarom is er niet voor gekozen om een aantal onderdelen van het gebied alvast een duidelijk functie te geven of te laten behouden? Het TNO-terrein leent zich goed voor een stadspark, het Gavi-terrein is ideaal voor een bedrijvenlocatie. Het zou logisch zijn om die bestaande kwaliteiten mee te nemen en niet ter discussie te stellen.

Reactie gemeente

Tijdens de consultatie hebben we er juist voor gekozen om alles open te houden om zo goed mogelijk naar boven te krijgen wat de wensen en belangen van betrokken partijen zijn. Mogelijk doen we wel voorstellen in de Nota van Uitgangspunten om een aantal bestemmingen vast te zetten.

Plannen en kosten

In de ontwikkelrichting A4Entree is een overkluizing gemaakt. Het lijkt alsof je er dan meteen een hoogstedelijk gebied bij krijgt. Is die overkluizing alleen mogelijk met veel woningen omdat die geld opleveren?

Reactie gemeente

Geld is in deze fase volgend geweest. Er is een overkluizing getekend in ontwikkelrichting A4Entree die vooral bedoeld is om een verbinding te maken tussen Ypenburg en de stad. Dat is de essentie van die ontwikkelrichting.

Rotterdamsebaan en groen

In de Binckhorst wordt de tunnelmond van de Rotterdamsebaan tot voorbij Basal verplaatst. De tunnelmond in de A4/Vlietzone komt boven in de golfbaan. Kan het bespaarde geld in de Binckhorst niet geïnvesteerd worden in het verderop leggen van de tunnelmond? Op die manier kan de golfbaan blijven en blijft het open groen dominant in de Vlietzone.

Een andere aanwezige geeft aan dat de tunnelmond aan de kant van de Vlietzone, zoals die nu is voorzien, op slechts 200 meter van de Vliet uitkomt.

Omliggende gemeenten hebben dat bij de gemeente Den Haag aangekaart. Ook de gemeente Den Haag ziet het probleem maar verlenging van de tunnel kost 60 miljoen euro extra. Het College van Burgemeesters en Wethouders heeft toegezegd zich in te spannen



om bij het Stadsgewest, de Provincie en het Rijk geld te vragen om de Rotterdamsebaan door te trekken tot aan het Knooppunt Ypenburg. Het leefklimaat kan dan verbeterd worden en het gebied blijft groen.

Reactie gemeente

De besluiten die voor de Rotterdamsebaan zijn genomen, zijn voor het projectteam A4/Vlietzone een hard gegeven. In de Binckhorst is voor een langere tunnel gekozen, zodat er nu onder Basal door geboord kan worden en voor uitvoering in een tunnel in de Binckhorstlaan vanwege geluid en lucht. Er komt per saldo daardoor wel geld vrij, maar anderzijds is ook gebleken dat er kostenposten onderschat zijn. Binnen het budget van de Rotterdamsebaan is geen ruimte om een verlenging van de tunnel in de Vlietzone te financieren; daar zijn extra financiële middelen voor nodig.

Groen

Diverse aanwezigen hebben opmerkingen en vragen over het groen in de Vlietzone. Zo wil iemand weten over wát voor soort groen gesproken wordt en welke kwaliteit dat heeft. Is de onlangs in dienst getreden stadsecoloog betrokken bij de A4/Vlietzone, wil een aanwezige weten. Een ander vindt de groengekleurde delen in de kaarten suggestief. De gemeente wordt opgeroepen om een duidelijk onderscheid te maken tussen kijk-, belevings- en natuur/ecologisch- en toegankelijk groen.

Een andere aanwezige vraagt zich af of het groen dat in verschillende ontwikkelrichtingen buiten het plangebied is getekend, extra groen is of bij de eenderde groen hoort die de Vlietzone in ieder geval moet krijgen. Specifiek wat de ontwikkelrichting RegioRuimte betreft wordt opgemerkt dat het meeste groen in de vorm van een stadspark aan de oostkant van de Vlietzone komt, maar in die optie zou er minder dan eenderde groen komen in het gebied dat in het Regionaal Structuurplan als de Vlietzone wordt aangeduid. Ook wordt gevraagd op welke manier een ecologische verbindingzone in de richtingen Oost-West en Noord-Zuid zijn meegenomen. Vooral de verbinding over de snelweg ontbreekt.

Een andere opmerking heeft te maken met de beleving en toegankelijkheid van het groen. Zo wordt gezegd dat sportvelden wel als groen worden gerekend maar dat recreatieve wandelaars daar weinig aan hebben. Bovendien draagt dergelijk groen (als het al geen kunstgras is) nauwelijks bij aan de biodiversiteit in het gebied.

Reactie gemeente

We gaan uit van minimaal eenderde groen, daaronder valt groen, natuur, sport en recreatie. Het is in dit stadium nog onduidelijk wat voor soort groen dat wordt, later wordt dat gespecificeerd. Sportvelden, geluidswallen, collectieve tuinen, nieuwe volkstuinten, het zijn allemaal soorten groen die in het gebied kunnen komen.

Het gaat hier om globale schetsen waarin verschillende verbindingen worden gelegd; soms tussen de vinexwijken en de stad, soms tussen verschillende groengebieden. Als er extra groen is getekend buiten het plangebied dan is dat bovenop de minimale 120 hectare in het plangebied zelf.

Op dit moment is de stadsecoloog nog niet betrokken bij de Vlietzone omdat de ontwikkelrichtingen al voor zijn komst zijn gemaakt. Dat gaat echter wel gebeuren. Hij zal een rol als 'kritische blik' krijgen.

Ecologische verbindingen zijn op verschillende manieren al meegenomen in de ontwikkelrichtingen.

In de Tuin-van-Morgen bijvoorbeeld met de bestaande buitenplaatsen die waardevol zijn voor vogels en de getekende sloot kansen biedt voor een 'natte verbinding' voor waterdieren. De opmerking van een verbinding over de snelweg nemen we mee.



Het klopt dat in de ontwikkelrichting RegioRuimte het groen zich concentreert op het TNO-terrein. De Vlietzone zoals die in het Regionaal Structuurplan is aangeduid en waar het TNO-terrein buiten valt wordt dan minder dan eenderde groen.



Wij hebben het plangebied opgerekt, om de aansluiting tussen de stad en de vinexwijken te maken waarvoor het groen voornamelijk is bedoeld. We zullen de keuze om het plangebied op te rekken ook steeds nadrukkelijk naar voren brengen.

Bestaande groen

U geeft aan dat eenderde van het gebied groen moet zijn, welke typen en welke kwaliteiten groen horen daarbij?

Reactie gemeente

In het Regionaal Structuurplan is een minimum van eenderde groen aangegeven.

Daaronder valt sport, natuur en recreatie. Uw opmerking dat sportterreinen weinig ecologische waarde hebben, nemen we mee bij de verdere uitwerking.

De buitenplaatsen blijven groen zoals ze nu zijn. Het TNO-terrein is groen en er zijn plassen. Dat kan zich goed lenen als basis voor een stadspark.

Wat de ecologische verbindingen betreft: de weg langs de Vliet is aangemerkt als gebied waar een ecologische verbinding gemaakt kan worden. De verbinding over de snelwegen heen zijn een goed aandachtspunt. Dat geldt ook met betrekking tot de vraag in hoeverre we de bestaande ecologie kunnen behouden.

Soorten woningen

In de ontwikkelrichtingen bewegen de uitersten qua woningaantallen tussen 1500 en 6000. Dat zijn grote verschillen. Bestaan daar nog ideeën over? En wat voor soort woningen zijn gewenst?

Een andere aanwezige merkt op dat de focus op aantallen woningen het denkproces ook kan frustreren zoals deze persoon uit eigen ervaring weet.

Reactie gemeente

We laten concrete aantallen in deze fase los want eerst moet duidelijk zijn wat we met het gebied willen. In de vastgestelde Structuurvisie Den Haag en in de in 2009 vastgestelde Woonvisie van de gemeente Den Haag wordt een aantal van 6000 woningen genoemd. In het Masterplan kan daar vanaf geweken worden, maar dan moet daar wel een goede argumentatie bij zitten.

Wonen naast de weg

Op sommige tekeningen lijkt het alsof vlakbij de weg gewoond gaat worden. Mag dat wel in verband met gezondheidsrichtlijnen voor lucht en geluid?

Reactie gemeente

We zullen zeker rekening moeten houden met geluidsoverlast en de luchtkwaliteit nabij de snelwegen. Het is bijvoorbeeld mogelijk om nieuwe landgoederen waar gewerkt wordt dichterbij de snelweg te plaatsen en woongebieden wat meer naar achteren te plannen.

Verplaatsen volkstuinen geen sinecure

Een aanwezige merkt op dat als er ooit over gedacht wordt om in navolging van de golfbaan ook de volkstuinen te verplaatsen, om dan nog eens een extra keer na te denken of dat een goed idee is. Het duurt namelijk minstens dertig jaar voordat een nieuwe locatie is uitgegroeid tot een vergelijkbaar alternatief.

Het kost immers jaren voordat de bomen en planten tot wasdom komen. Dat is een groot verschil met een sportcomplex waarbij dat veel minder van belang is.



Afsluiting

André Mooij/Jeroen Haan dankt de aanwezigen voor hun bijdragen en sluit de bijeenkomst af.

Meer informatie

Algemene informatie is te vinden op de website: www.denhaag.nl
Het werkboek is te vinden op de website www.wereldstadaanzee.nl onder 'masterplangebied A4/Vlietzone'.

Inloopavond

Op 20 april 2010 is een inloopavond georganiseerd. Tussen 20.00 en 22.00 uur hebben vertegenwoordigers van de betrokken organisaties zich laten informeren over de 4 ontwikkelrichtingen die door de gemeente zijn gepresenteerd en over het plan 'Van snippergroen naar Groenicoon'. Er is door circa 100 mensen gebruik gemaakt van de gelegenheid om vragen te stellen en ideeën te geven. Rond de panelen waar de ontwikkelrichtingen op stonden, zijn levendige en geïnteresseerde gesprekken gevoerd. Er zijn reacties meegegeven aan de ambtenaren en via de briefkaarten met 'Wat ik nog wilde zeggen over A4/Vlietzone...'



Bijlage 1

Publieke momenten 2010 in de Vlietzone (voor zover in maart 2010 is te voorzien)

Beheersverordening Vlietzone

- Inventarisatie ten behoeve van beheersverordening nu gaande
- Terinzagelegging verwacht vanaf mei/juni 2010 (informatiebijeenkomst en inspraakreactie mogelijk)
- Vaststelling verwacht rond september/oktober 2010

Rotterdamsebaan

Rotterdamsebaan

- 17 juni 2010 bijeenkomst boren onder bebouwing (met betrokken bewoners)
- 1 juli 2010 bewonersbijeenkomst stand van zaken

Bestemmingsplan Rotterdamsebaan

- Publicatie voorontwerp bestemmingsplan voor vooroverleg september/oktober 2010
- Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan januari/februari 2011 (zienswijze mogelijk)
- Vaststelling verwacht in mei 2011
- Beroep bij Raad van State mogelijk

Uitwerkingsplan fietspad A4 – Westvlietweg (inclusief fietsbrug over A4)

- Terinzagelegging verwacht mei/juni 2010
- Vaststelling verwacht in augustus 2010
- Beroep mogelijk

Nota van Uitgangspunten A4/Vlietzone

- Raadsvoorstel verwacht eind 2010 (inspraakreactie mogelijk)