

**BESTEMMINGSPLAN**

**NIEUW STADION DEN HAAG**

(VOORONTWERP)

Januari 2005

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>Blz.</b>
<b>I TOELICHTING</b>	
<b>1 INLEIDING 5</b>	
1.1 Doel bestemmingsplan	5
1.2 Aanleiding	5
1.3 Milieueffectrapportage	6
<b>2 LOCATIEAFWEGING 7</b>	
2.1 Voorgeschiedenis	7
2.2 Het stadionconcept	8
2.3 Huidige locatie Zuiderpark	8
2.4 Alternatieve locaties door Boer en Croon	8
2.5 Kwalitatieve milieuvergelijking locaties	9
2.6 Beoordeling	10
2.7 Conclusie locatieafweging	12
<b>3 ALGEMENE BESCHRIJVING PLANGEBIED 13</b>	
3.1 Regionaal beleid	13
3.2 Ligging plangebied	13
3.3 Planologisch regiem	13
<b>4 STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING 15</b>	
4.1 Stadioncomplex en parkeren	15
4.2 Multifunctionaliteit van het stadion	15
4.3 Bedrijvenfuncties omgeving stadioncomplex	16
4.4 Parkeren en openbare ruimte	16
<b>5 VEILIGHEIDSPAN (BIJLAGE) 17</b>	
5.1 Uitgangspunten	17
5.2 Veiligheidsmaatregelen	17
5.3 Beheerconvenant	18
<b>6 VERKEERSASPECTEN 19</b>	
6.1 Hoofdonsluiting en aansluiting op het externe wegennet	19
6.2 Openbaar vervoer	19
6.3 Voetgangers	19
6.4 Fietzers	20
6.5 Calamiteiten- en aanrijroute gastsupporters	20
6.6 Parkeren	20
<b>7 MILIEUASPECTEN 21</b>	
7.1 Milieubeleidsplan 2001-2006	21
7.2 Luchtkwaliteit	21
7.3 Geluid	23
7.4 Externe veiligheid	23
7.5 Water	23
7.6 Waterkering	25
7.7 Bodem	25
7.8 Ecologie en inrichting buitenruimte	26
7.9 Duurzaam bouwen	28
7.10 Archeologie	29
<b>8 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE NIEUW STADION DEN HAAG (MER) 30</b>	
8.1 Inleiding	30
8.2 Korte beschrijving resultaten MER	30

8.3	Afweging	33
8.4	Evaluatie	36
<b>9</b>	<b>ECONOMISCHE HAALBAARHEID</b>	<b>37</b>
<b>10</b>	<b>TOELICHTING PLANVOORSCHRIFTEN</b>	<b>38</b>
10.1	Toelichting	38
10.2	Wijzigingsbevoegdheden	39
<b>11</b>	<b>OVERLEG ex ARTIKEL 10 BRO EN INSPRAAK</b>	<b>42</b>
11.1	Overleg	42
11.2	Inspraak	43

Bijlage (separaat, behorend bij Toelichting):

- 1 Veiligheidsplan Nieuwe Stadion Forepark d.d. 1 april 2003.
- 2 Milieueffectrapportage Nieuw Stadion Den Haag, d.d. 18 januari 2005

## **II. VOORSCHRIFTEN**

Bijlage: Staat van horeca-inrichtingen

## I. TOELICHTING

# 1 INLEIDING

## 1.1 Doel bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is ontworpen als juridische basis voor te verlenen bouwvergunningen en onteigeningsprocedures ten behoeve van het realiseren van een voetbalstadion met bijbehorende voorzieningen, commerciële voorzieningen en parkeerfaciliteiten in het bedrijfsgebied Forepark, stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg (voormalig gemeente Leidschendam). Het bestemmingsplan is mede gebaseerd op de Milieu Effect Rapportage (MER) d.d. 18 januari 2005.

## 1.2 Aanleiding

Conform raadsbesluit 67/2003 is op de zgn. Prime Location een voetbalcomplex (13.000 m<sup>2</sup> bvo) geprojecteerd met een capaciteit van ca 15.000 bezoekers met daarnaast bebouwing t.b.v. commerciële voorzieningen, zoals kantoren, showrooms etc. met bijbehorende parkeervoorzieningen. Het voetbalstadion dient ter vervanging van het stadion Zuiderpark met het doel om weer eredivisievoetbal binnen Den Haag tot stand te brengen en adequate faciliteiten te kunnen bieden voor een voetbalclub in de eredivisie. De locatie in het Zuiderpark voldoet niet aan de eisen, die heden ten dage worden gesteld aan een voetbalaccommodatie. Voorts ontbreekt de ruimte om te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte ten behoeve van een nieuw stadion, ter plaatse zijn slechts 450 parkeerplaatsen beschikbaar.

De wens om te komen tot de ontwikkeling van een nieuw stadion is bevestigd in het beleidsakkoord 2002-2006. Bij besluit 39/2002 heeft de gemeenteraad zich in principe uitgesproken voor vestiging van een nieuw voetbalstadion op deze zgn. 'prime location'.

De besluitvorming is gebaseerd op de resultaten van het onderzoek m.b.t. de auto-ontsluiting, beschikbaarheid van de locatie, de afstand tot het dichtstbijzijnde woongebied, de mogelijkheid tot een snelle ontwikkeling en de mogelijkheid van de parkeerlocaties (in combinatie met bedrijven). Bij besluit 133/2002 heeft de raad op grond van de haalbaarheidsstudie besloten om de "prime location" definitief aan te wijzen als vestigingsplaats voor een nieuw voetbalstadion, teneinde te kunnen starten met de planologische procedures, de tenderprocedure (aanbesteding), het opstellen van een veiligheidsplan en eventuele onteigeningsprocedures. De raad heeft vervolgens het college van burgemeester en wethouders opgedragen besluitvorming voor te bereiden die leidt tot realisering van nieuwbouw van een stadion onder voorwaarde van een sluitend dekkingsplan naast een integraal bereikbaarheidsplan en veiligheidsplan.

Deze opdracht is uitgewerkt in de vorm van een nadere haalbaarheidsstudie, teneinde gedetailleerd zicht te krijgen op de voorwaarden waaronder realisatie van een nieuw eredivisie-voetbalstadion mogelijk is. De haalbaarheidsstudie heeft betrekking op de geschiktheid en de beschikbaarheid van de locatie, de financiering, de projectontwikkeling en exploitatie, alsmede het maatschappelijk draagvlak. Naast een haalbaarheidsstudie is tevens een Veiligheidsplan met parkeerplan opgesteld, gericht op de ontwikkeling van het stadion en op de omgeving.

De voorbereiding, ontwikkeling en uitvoering van het bouwplan is in handen van de Stichting Stadion Ontwikkeling, een onafhankelijke stichting met vertegenwoordigers uit het Haagse bedrijfsleven en de diverse maatschappelijke geledingen.

De ontwikkeling van het stadion en de commerciële voorzieningen zijn via een aanbestedingstraject gegund aan Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V.. In de voorwaarden voor deze ontwikkeling zijn naast algemene en andere voorwaarden, het Veiligheidsplan en parkeerplan en het gemeentelijk en regionaal beleid kaderstellend geweest voor de commerciële ontwikkeling. Deze kaders zijn vertaald in dit voorontwerpbestemmingsplan en vormen derhalve het toetsingskader voor het voorgenomen initiatief in het MER.

### *Randvoorwaarden en uitgangspunten stadionontwikkeling en commerciële voorzieningen*

De uitgangspunten voor de stadionontwikkeling zijn:

- een nieuw voetbalstadion voor 15.000 bezoekers;
- voldoende parkeervoorzieningen, waaronder 700 VIP-parkeerplaatsen in de directe omgeving van het stadion; eventuele tekorten op te lossen op pendellocaties buiten het plangebied;
- opname van een aantal voetbal gerelateerde functies, zoals horeca, vergaderruimtes e.d.;
- commerciële voorzieningen passend binnen voorwaarden gemeentelijk en regionaal beleid
- geen overlast voor omliggende gebieden.

### **1.3 Milieueffectrapportage**

In de Wet Milieubeheer is vastgelegd dat voor nieuwe activiteiten die gezamenlijk meer dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekken de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen moet worden, voordat de aanleg in een ruimtelijk plan wordt vastgelegd. Doel hiervan is de milieuaspecten een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over grootschalige projecten.

Aangezien het voorontwerpbestemmingsplan nieuw stadion zal dienen als toetsingskader voor de artikel 19 Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) procedure die wordt gevoerd, betreft de besluitvorming in dit geval de beslissing van het college (bevoegd gezag) over een verzoek tot bestemmingsplanvrijstelling ex artikel 19 Wro.

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft op 7 september 2004 de richtlijnen voor het MER vastgesteld. Het MER is opgesteld in opdracht van Stichting Stadionontwikkeling (SSO) en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. (BNO BV).

In het MER zijn de milieugevolgen van de door de initiatiefnemers neergelegde plannen uitgewerkt. In het MER ligt de nadruk op verkeer (intensiteiten en congestie) en verkeersgerelateerde effecten (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid) en op geluid van het te realiseren stadion en commerciële activiteiten. Ook overige milieuaspecten, zoals bodem, water, ecologie, landschap en cultuurhistorie en archeologie, maken onderdeel uit van het MER.

Het MER is op 25 januari door het college aanvaard en op (PM) met het voorontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. In dit voorontwerp is aangegeven of en op welke wijze rekening is gehouden met de milieueffecten en welke overwegingen daaraan ten grondslag liggen. In hoofdstuk 8.4 is aangegeven op welke punten het MER geëvalueerd zal worden.

De inspraakreacties zijn verwerkt in hoofdstuk 11.2 van de toelichting. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) heeft op (PM) het toetsingsadvies uitgebracht. De hoofdconclusie was dat (PM).

## 2 LOCATIEAFWEGING

### 2.1 Voorgeschiedenis

Den Haag kent een rijke voetbalhistorie. Niet alleen haalden verschillende voetbalclubs (waaronder ADO) vele landskampioenschappen binnen, sinds de invoering van het betaald voetbal in 1954 en na de fusie van ADO en Holland Sport in 1971 werden successen behaald. Na de laatste degradatie uit de eredivisie in 1992 werd ADO jarenlang gekenmerkt door haar marginale rol in het Nederlandse voetbal. Midden jaren negentig hebben enkele individuele betrokkenen een start gemaakt om de club weer op een hoger plan te brengen. De betrokkenheid van de gemeente was op dat moment beperkt. Weliswaar was de gemeente nog formeel eigenaar van het stadion in het Zuiderpark, ADO droeg zelf de gebruikerslasten en had het recht het stadion voor een vastgesteld bedrag van de gemeente te kopen.

Een aantal ontwikkelingen heeft er toe geleid, dat de gemeentelijke visie op betaald voetbal is gewijzigd:

- een groeiend besef dat betaald voetbal zowel voor het totale imago van de stad als voor de sportbeleving van veel Hagenaars een essentiële functie is, die thuis hoort binnen onze gemeente. Voetbal is boven alles een sport die mensen aanspreekt en is mede bepalend voor de identiteit en het aanzien van een stad of regio (zie Waalwijk, Heerenveen);
- de verwachting dat als gevolg van nationale en internationale ontwikkelingen (ontstaan Europese competitie, vervaging grenzen amateurs, professionals) de structuur van de Nederlandse voetbalcompetitie zal kunnen wijzigen en dat de bestaande clubs zich hier op voor moeten bereiden;
- aansluitend op dit laatste punt het groeiende besef dat in de regio Haaglanden de basisvoorwaarden aanwezig zijn om een professionele voetbalclub in stand te houden.

Het startsein voor het huidige revitalisatieproces werd door de Burgemeester gegeven tijdens een bijeenkomst voor het bedrijfsleven die werd georganiseerd door de gemeente met de Stichting Bevordering Top-voetbal Den Haag en ADO Den Haag. Tijdens deze bijeenkomst werd de Actie "Voor de Stad, Voor de Club" gelanceerd. Tevens werd aangekondigd dat de gemeente onderzoek zou doen naar de mogelijkheden van een nieuw stadion. Citaat uit brief dd 2 december 2000 van wethouder LSPMS aan de Commissie SPM: *"Voor de langere termijn is de vraag of ADO den Haag in het Zuiderpark moet blijven voetballen, of dat een ander stadion op een andere locatie, beter voldoet aan de eisen die aan een betaald voetbalclub worden gesteld. In veel steden (Tilburg, Amsterdam), betekent de ontwikkeling van een nieuw stadion niet alleen een impuls voor de club, maar trekt het ook economische bedrijvigheid aan die een rol kan spelen bij de financiering ervan. Door verschillende marktpartijen worden op dit moment initiatieven genomen om de haalbaarheid van een dergelijke ontwikkeling te onderzoeken. Ik stel voor dit scherp te blijven volgen en ons als gemeente als een positief gestemd gesprekspartner op te stellen voor deze partijen."*

In augustus 2000 verschijnt het rapport van Boer & Croon "Naar een nieuw stadion voor ADO Den Haag". Het rapport stelt dat de regio Haaglanden ruimschoots voldoet aan de basisvoorwaarden die gelden voor het in stand kunnen houden van een goed functionerende betaald voetbalclub:

- a) instroom van jeugdspelers;
- b) potentieel aantal bezoekers;
- c) potentieel aan sponsors.

Voor de ontwikkeling van ADO is een nieuwe accommodatie volgens Boer & Croon essentieel. Afgezien van het feit dat de huidige accommodatie niet meer toereikend is, stelt een nieuw stadion de club in staat haar inkomsten uit recettes en uit sponsoring te versterken. Bovendien gaat van het ontwikkelingsproces een zeer positieve impuls uit voor de club. Een nieuw voetbalstadion voor Den Haag is volgens Boer & Croon haalbaar. Boer & Croon introduceert ook het begrip "loopplank" dat staat voor de overbrugging tot de oplevering van het nieuwe stadion en de daarbij behorende begrotingsgroei van de club. Met deze groei wordt beoogd de club geleidelijk naar eredivisie niveau te laten groeien, zowel qua

spelersniveau als qua organisatie. Met raadsbesluit Vitalisatie ADO/Stadionontwikkeling (rv 303/2000) wordt het revitaliseringproces in gang gezet en het rapport van Boer & Croon Proces Management als uitgangspunt geaccepteerd voor de verdere ontwikkeling van het betaalde voetbal in Den Haag en de ontwikkeling van een nieuw stadion.

## **2.2 Het stadionconcept**

Conform het advies van Boer en Croon wordt voor Den Haag ingezet op een voetbalstadion (referentie Heerenveen of Roda JC), met een capaciteit van 15.000 tot 18.000 bezoekers. Daarbij zijn voor een structureel gezonde exploitatie nodig:

- commercieel te exploiteren aan voetbal gerelateerde voorzieningen (business rooms, skyboxen, business seats, VIP loges etc.);
- meervoudig gebruik van voetbalgebonden stadionfaciliteiten (kleedkamers, persruimte, ontvangstruimten, restaurants etc.);
- combinatie met commercieel te exploiteren accommodatiegebonden vastgoedontwikkeling in of tegen het stadion.

Voor het stadion zelf zijn comfort, veiligheid, sfeer en een goede bereikbaarheid de bepalende factoren. Op basis van deze uitgangspunten zijn zowel de huidige locatie als alternatieve vestigingslocaties onderzocht.

## **2.3 Huidige locatie Zuiderpark**

De locatie Zuiderpark stuit op een aantal ruimtelijke en commerciële bezwaren. De stadionlocatie is te klein (4,1 ha) en laat zich moeilijk uitbreiden. Uitbreiding ter plekke zou ten koste gaan van het recent gerenoveerde park of van andere sportverenigingen. De veiligheidsvoorwaarden in de omgeving zijn verre van optimaal. Zo is er geen fysieke scheiding van uit- en thuis supporters en zijn er geen aparte calamiteitsroutes etc. De bereikbaarheid zowel per auto als per openbaar vervoer is matig, de parkeermogelijkheden gering (capaciteit 450 pp). Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is of zeer kostbaar (ondergronds) of gaat ten koste van het nabij gelegen groen. De locatie biedt zowel qua ruimte als qua uitstraling nauwelijks mogelijkheden om tot een representatieve vastgoedontwikkeling te komen, nodig voor een bestendige, gezonde exploitatie. Voor mogelijke investeerders en huurders van skyboxen zijn vergaderruimten en ontmoetingsplekken wenselijk, die nu niet geboden kunnen worden. De commerciële exploitatie van ADO loopt op dit moment tegen zijn grenzen aan. De verdere uitbouw van de commerciële activiteiten wordt belemmerd door de beperkingen die het stadion heeft. Ten slotte zou een verbouwing van de huidige accommodatie leiden tot problemen met betrekking tot de voortgang van de competitie. Een verbouwing die een tot twee jaar duurt, heeft tot gevolg dat ADO gedurende lange tijd niet in het eigen stadion kan spelen. Het vinden van een tijdelijke alternatieve locatie is, zeker gezien de promotie naar de ere-divisie, vrijwel onmogelijk zonder de commerciële exploitatie in die zo kwetsbare periode te schaden. De conclusie luidt dan ook dat de huidige stadionlocatie niet geschikt is voor herontwikkeling van het stadion conform de nu geldende uitgangspunten voor een modern stadion dat aan alle eisen voldoet.

## **2.4 Alternatieve locaties door Boer en Croon**

Door Boer en Croon zijn verschillende locaties onderzocht: Zuiderpark, Wateringen, Carrefour, Harnaspolder, GAVI-kavel/Forepark, Sion 't Haantje en Vlietrand. Deze locaties zijn beoordeeld op bereikbaarheid, beschikbaarheid, representativiteit en geschiktheid (voor andere functies). Op basis van het rapport van Boer & Croon zijn drie locaties (GAVI-kavel/Forepark, Harnaspolder en de Vlietrand) aangewezen, die de beste mogelijkheden voor de ontwikkeling van een stadion met commerciële activiteiten en een positieve exploitatie bieden. Doorslaggevende argumenten bij de uiteindelijke definitieve keuze waren de hoeveelheid beschikbare ruimte en de beschikbaarheid in de tijd. Darmee is de keuze uiteindelijk gevallen op de locatie GAVI-kavel/Forepark, nabij het Prins Clausplein.

Eind 2001/begin 2002 is een nadere afweging gemaakt voor een viertal locaties rondom dit Prins Clausplein. De onderscheiden locaties zijn de GAVI-kavel, het Station-Reef, het Forepark (Prime Location) en de Vlietrand. Dit leidde tot een tweede ronde in de afweging voor een geschikte stadionlocatie. Deze locaties zijn beoordeeld op de volgende criteria:



oppervlakte, beschikbaarheid, auto-bereikbaarheid, bereikbaarheid openbaar vervoer en de ligging. De uitkomsten van deze locatiescan zijn weergegeven in volgende tabel.

Locatie	Oppervlakte	Beschikbaarheid	bereikbaarheid auto	Bereikbaarheid openbaar vervoer	ligging
GAVI-kavel	9 ha	+/-	-	-	-
Station-Reef	6 ha	-	+/-	+	+
Forepark	6 ha	++	+	+/-	+
Vlietrand	9 ha	-	-	-	+/-

Op basis van dit onderzoek is de “Prime Location” op bedrijventerrein Forepark als voorkeurslocatie naar voren gekomen. Redenen hiervoor zijn onder andere:

- de goede auto-ontsluiting (via de Donau tweezijdig ontsloten naar zowel de A12 als de A4);
- beschikbaarheid van de locatie, de mogelijkheid tot een snelle ontwikkeling;
- de mogelijkheid tot dubbelgebruik van de parkeerlocaties (in combinatie met bedrijven);
- bereikbaarheid openbaar vervoer. Het niet doorgaan van de zogenaamde sky-shuttle maakt de bereikbaarheid van de Gavi-kavel minder optimaal. Het NS- station is van minder belang daar de gastsupporters met een buscombi zullen worden vervoerd. Forepark wordt tweezijdig bediend met zowel, bus, tram als RandstadRail;

De ligging in de A12 zone betekent voor al deze locaties een voordeel gegeven de regionale betekenis van een nieuw stadion. De locatie “Prime Location Forepark” is vervolgens vanuit verschillende invalshoeken onder de loep genomen. Uit geen van de onderzoeken komen onoverkomelijke belemmeringen naar voren.

## 2.5 Kwalitatieve milieuvergelijking locaties

Bij de locatiekeuze van Boer en Croon en de latere keuze voor de omgeving Prins Clausplein zijn de milieucriteria impliciet meegenomen omdat met name de verkeersgerelateerde aspecten van invloed zijn geweest op de keuze. Bereikbaarheid speelde bij de locatiekeuze namelijk een belangrijke rol. In het kader van de Milieueffectrapportage is ingezoomd op de milieuaspecten van de locaties rondom het Prins Clausplein met de hiervoor genoemde deellocaties.

Conform de richtlijnen voor het MER is een kwalitatief onderzoek naar belangrijke milieuaspecten van de locaties rondom het Prins Clausplein gedaan. Dit onderzoek beschouwt de stadionfunctie als maatgevende activiteit. De betreffende milieuaspecten zijn bepaald op grond van het feit dat de bezoekers en het door de bezoekers veroorzaakte verkeer de belangrijkste gevolgen voor de omgeving hebben.

Het kwalitatieve onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van de volgende aan bezoekers en bezoekersverkeer gerelateerde milieuaspecten:

- bereikbaarheid voor auto
- bereikbaarheid openbaar vervoer;
- parkeren stadionbezoekers;
- verkeersgeluid;
- luchtkwaliteit
- ruimtebeslag infrastructuur;
- sociale veiligheid in bij het stadion gelegen woon- en werkgebieden;
- stadiongeluid.

Overige aspecten zoals bodem en water, ecologie, etc., zijn niet of nauwelijks onderscheidend<sup>1</sup>, en zijn daarom niet meegenomen in de locatievergelijking.

<sup>1</sup> De Vlietrand heeft naar verwachting meer ecologische waarde dan de overige deelgebieden. Omdat de verkeers- en verkeersgerelateerde effecten bepalend zijn voor de effectbepaling, maakt ecologie echter geen onderdeel uit van de vergelijking.

## 2.6 Beoordeling

### *Bereikbaarheid auto*

De vier deellocaties verschillen aanzienlijk in bereikbaarheid per auto. De deellocatie Vlietrand is alleen bereikbaar vanaf de Westvlietweg. De Westvlietweg is niet aangesloten op de A12, terwijl de bereikbaarheid vanuit Den Haag te wensen overlaat. De Westvlietweg is bovendien niet geschikt voor de afwikkeling van grote hoeveelheden stadionverkeer in korte tijd.

De GAVI-kavel en Station Reef zijn alleen bereikbaar vanaf de A12 (de route via het wegennet van Ypenburg is ongewenst vanwege woningbouw daar). Dit legt een zware claim op de capaciteit van de aansluiting op de A12. De Foreparklocatie is goed te bereiken vanaf zowel de A12 als de A4 via verschillende routes.

### *Bereikbaarheid openbaar vervoer*

De Vlietrandlocatie is niet bereikbaar met het bestaande c.q. geplande openbaar vervoer. De overige locaties zijn dat wel, waarbij de Foreparklocatie zowel per trein vanaf het station Ypenburg als met Randstadrail (Den Haag - Zoetermeer/Pijnacker/Rotterdam) en de tramlijn (Delft - Ypenburg - Leidschenveen - Leidschendam) te bereiken is. De GAVI-kavel en Station Reef zijn niet per Randstadrail bereikbaar (grote loopafstand en ligging aan de andere kant van de A12).

### *Parkeren stadionbezoekers*

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij het stadion wordt beïnvloed door de mate van bereikbaarheid per openbaar vervoer. Bij de locatie "Station Reef" is geen ruimte beschikbaar om het benodigde aantal parkeerplaatsen aan te leggen. Er zal gebruik gemaakt moeten worden van de ruimte op het Zegwaard-terrein en de GAVI-kavel. Op de GAVI-kavel en de Vlietrand kunnen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden voor de bezoekers aan het stadion. Forepark vangt zelf een deel van de parkeerbehoefte op waardoor de afstand tussen de activiteiten en de parkeerplaatsen minimaal blijft. Vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer zal de locatie Forepark daarom met het kleinste aantal parkeerplaatsen toekunnen.

### *Verkeersgeluid*

De geluidsbelasting op gevoelige bebouwing door verkeer van en naar de Vlietrandlocatie is moeilijk te beoordelen omdat door de mindere bereikbaarheid geen inzicht in de werkelijke routevorming van het bezoekend verkeer bestaat.

Aangenomen kan worden dat sluiproutes door Voorburg - Leidschendam een negatieve invloed hebben op de verkeersleefbaarheid daar. Ook de woonbebouwing langs de Westvlietweg wordt door geluid van verkeer van en naar de Vlietrandlocatie extra belast.

Verkeer van en naar de GAVI-kavel en Station Reef zal met name geluid veroorzaken op de woningen in de wijk Ypenburg. Het aantal belaste woningen is afhankelijk van de wijze waarop de locaties ontsloten worden. De Station Reeflocatie ligt het gunstigst van de twee. Omdat er voor deze locatie ook ten noorden van de A12 geparkeerd moet worden, zullen naast de woningen in Ypenburg ook woningen in de wijk Leidschenveen te maken krijgen met een extra geluidsbelasting.

Wanneer het stadion in Forepark gerealiseerd wordt, dan zullen met name op de Donau de verkeersintensiteiten toenemen. Dit veroorzaakt geluidsoverlast voor de woningen in Rietwijk en De Lanen die direct langs de Donau staan.

### *Luchtkwaliteit locatie*

Verkeer in de omgeving van de deellocaties, en met name het verkeer over de snelwegen, legt een belasting op de luchtkwaliteit. Het gaat dan met name om de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. In het TNO-onderzoek naar de luchtkwaliteit van Januari 2005 (R&I-A R 2005/005), dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure is uitgevoerd, zijn de (grenswaarde)contouren van de jaargemiddelden voor PM<sub>10</sub> (in 2006) en NO<sub>2</sub> (in 2010) rondom het Prins Clausplein zichtbaar gemaakt.

Wanneer de verschillende locaties tegen het licht van deze contouren wordt gehouden, dan blijkt dat alle deellocaties buiten de grenswaardencontouren voor zowel PM10 (2006) als NO2 (2010) vallen.

Zoals in het TNO-rapport is weergegeven, is de jaargemiddelde PM10-concentratie in 2006 overall in het onderzochte gebied hoger dan  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Alleen al op grond van de hoge achtergrondconcentratie zal de grens van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor het etmaalgemiddelde meer dan 35 keer per jaar worden overschreden. Dit geldt voor alle deellocaties.

#### *Luchtkwaliteit verkeer*

Zoals bij verkeersgeluid al is weergegeven, zullen er als gevolg van de planontwikkeling op de wegen van en naar elke deellocatie meer verkeersbewegingen plaatsvinden. Dit leidt op elke deellocaties tot enige verslechtering van de luchtkwaliteit langs deze wegen

#### *Ingrepen infrastructuur*

De Forepark-locatie is ontsloten via bestaande infrastructuur. Voor een goede verkeersafwikkeling zijn bescheiden ingrepen aan de kruispunten nodig. Ook de Station Reeflocatie is in belangrijke mate via bestaande infrastructuur bereikbaar, maar er zullen grootschaliger aanpassingen nodig zijn om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te waarborgen. Voor de beide andere locaties is nieuwe infrastructuur nodig voor de bereikbaarheid.

#### *Sociale veiligheid*

Een belangrijk aspect rond stadions is de veiligheid in omliggende woon- en werklocaties. Deze veiligheid kan negatief beïnvloed worden als stadionbezoekers zich in woonbuurten en op bedrijfsterreinen begeven, los van de reden waarom. De locaties Vlietrand en GAVI-kavel liggen het gunstigste ten opzichte van de woonbebouwing. De Foreparklocatie en de locatie Station Reef liggen tegen bestaande en nog te ontwikkelen woon- en werkbebouwing aan, waardoor maatregelen nodig zijn om deze bebouwing tijdens stadiongebruik af te schermen.

#### *Geluidshinder door het stadion*

Het stadion en de bezoekers produceren geluid. Dit geluid kan, omdat het stadion geen overkapping krijgt, hinderlijk zijn voor de in de omgeving gelegen woonbebouwing. De afstand tot de woonbebouwing van de verschillende locaties is:

- GAVI-kavel: 900 m (met uitzondering van de woning bij de Plas van Reef);
- Station Reef: 500 m;
- Forepark: 300 m;
- Vlietrand: 400 m.

Het aantal woningen in de invloedssfeer van de Vlietrandlocatie is het kleinst en wordt daarom als positief beoordeeld. De overige locaties worden vanwege de afstand als neutraal beoordeeld.

In onderstaande tabel is de kwalitatieve beoordeling op milieuaspecten samengevat.

Aspect/locatie	GAVI-kavel	Station Reef	Forepark	Vlietrand
Bereikbaarheid auto	0	0	+	-
Bereikbaarheid openbaar vervoer	0	+	+	-
Parkeren	+	-	0	+
Verkeersgeluid	-	-	-	-
Ruimtebeslag infrastructuur	-	0	+	-
Luchtkwaliteit locatie	0	0	0	0
Luchtkwaliteit verkeer	-	-	-	-
Sociale veiligheid	0	-	-	0
Stadiongeluid	+	0	0	0

<b>Totaal +</b>	2	1	3	1
<b>Totaal 0</b>	4	4	3	3
<b>Totaal -</b>	3	4	3	5
- slecht	0	neutraal	+	goed

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de locatie Forepark op drie aspecten positief scoort, en op drie aspecten negatief en komt daarmee als beste uit de milieuvergelijking. Dit ondersteunt de gemaakte keuze voor het Forepark.

## 2.7 Conclusie locatieafweging

De locatieafweging heeft in een aantal stappen plaatsgevonden. De onderzoeken van het bureau Boer en Croon op basis van de criteria voor het stadionconcept leiden tot de conclusie dat de locatie Zuiderpark met de huidige stadionlocatie niet geschikt is voor herontwikkeling van het stadion conform de nu geldende uitgangspunten voor een modern stadion dat aan alle eisen voldoet. De overige door Boer en Croon onderzochte locaties zijn met name geselecteerd en beoordeeld op de bereikbaarheidsaspecten en beschikbaarheid. Deze criteria volgen uit de eisen voor het stadionconcept met aanvullende voorzieningen.

In de daarop volgende afweging is het Prins Clausplein met de vier deellocaties onderzocht op dezelfde aspecten, waaruit de locatie Forepark als meest geschikte locatie is geselecteerd. In de milieueffectrapportage, opgesteld door de initiatiefnemers en door het college van B&W aanvaard, is vervolgens nader ingezoomd op de overige relevante milieuaspecten. Ook hieruit blijkt dat de locatie Forepark de meest geschikte locatie is. De milieuaspecten voor de locatie Forepark worden in hoofdstuk 8 nader behandeld.

### **3 ALGEMENE BESCHRIJVING PLANGEBIED**

#### **3.1 Regionaal beleid**

##### *Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP)*

Het RSP voorziet rond het Prins Clausplein en het nieuwe station Ypenburg hoogwaardige bedrijvigheid (o.a. kantoren) en stedelijke voorzieningen. Het RSP spreekt van een 'Randstedelijk knooppunt'. Verder zijn ten zuiden en noorden van de A12 bedrijventerreinen geprojecteerd.

In het RSP wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de vormgeving van de bebouwing rond de A12 en de spoorlijn, met het oog op de 'toegangspoort' van de Haagse agglomeratie, maar ook op de milieueffecten van de snelweg. Ten aanzien van de Vlietzone wordt het behoud en het verder ontwikkelen van de groenblauwe hoofdstructuur, als onderdeel van de 'Groene Schakel' langs de Vliet, voorgestaan.

De Doorkijk van het RSP geeft aan dat met de uitbreiding van de infrastructuur in en rond de regio meer 'knooppunten' in beeld komen voor een stedelijke ontwikkeling. Het Stadsgewest Haaglanden geeft in het RSP de hoogste prioriteit aan de verdere (kwalitatieve) ontwikkeling van de bestaande stedelijke centra, met name die in Den Haag. De ontwikkeling van nieuwe knooppunten, zoals langs de A4 en de A12 zijn ook volgens het RSP complementair van aard en kunnen een programma voeren van meer grootschalige functies die niet in de binnensteden passen. Op grond van het RSP kan ter plaatse van de Prime location Forepark een grootschalige regionale functie met bijbehorende voorzieningen tot ontwikkeling worden gebracht. De locatie wordt gezien als een zichtlocatie aan A12 en A4. De vormgeving van het bijzondere object dient hierop te worden afgestemd. De parkeervoorzieningen dienen te worden afgestemd op dubbel gebruik. Ten behoeve van het gebruik van het stadion moet rekening worden gehouden met de bijzondere veiligheids- en bereikbaarheidseisen.

##### *Streekplan Zuid-Holland west*

Het plangebied is gelegen in het gebied dat door de provincie in het recent vastgestelde streekplan wordt aangeduid als "de transformatiezone Stedelijk gebied", het gebied langs de A12 waarin de internationale knoop Den Haag centrum, Prins Clausplein en de bovenregionale knopen Ypenburg – Forepark en Zoetermeer- centrum. Voor dit gebied zullen met name de economische ontwikkelingspotenties op langere termijn worden verkend. Daarbij zal nagegaan worden welke ingrepen in weg- en openbaarvervoerinfrastructuur noodzakelijk zijn om een bijdrage te leveren aan de file- en doorstromingsproblematiek op het rijkswegennet om de bereikbaarheid en de ontsluiting te verbeteren van zowel het Haags stadscentrum, Centrale Zone als de Vlietrand. Daarbinnen komt, in de visie van de provincie voor de knoop Ypenburg-Forepark de nadruk te liggen op zakelijke diensten, transfer en distributie, leisure en recreatie. Daarnaast is het plangebied als onderdeel van het bedrijventerrein Forepark gelegen in een gebied waarvoor een uitwerkingsplan moet worden opgesteld. Daarbij wordt aangegeven dat de vestiging van een sportpark met bijbehorende voorzieningen in het Forepark zowel binnen de aanduiding "bedrijventerrein" als "bovenregionale knoop" aanvaardbaar wordt geacht. Specifieke aandachtspunten daarbij zijn de luchtkwaliteit, de veiligheid en de bereikbaarheid.

#### **3.2 Ligging plangebied**

De locatie (in het bedrijvenpark Forepark) ligt in de oksel van het Prins Clausplein aan de A12/A4, het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg en maakt deel uit van de A12 zone. De A12 zone vormt de "poort" van de Haagse agglomeratie en heeft potenties voor hoogwaardige ontwikkeling langs de A12. Bijzondere aandacht zal nodig zijn voor de vormgeving van de bebouwing rond de A12 en de spoorlijn met het nieuwe station Ypenburg NS. Het stadion en de aangrenzende bebouwing zullen hier, door hun prominente ligging aan het Prins Clausplein en aan de A12/A4 bijdragen aan het gezicht van de poort. Bedeelde zone biedt voldoende mogelijkheden voor verbetering van de stedenbouwkundige en verkeerskundige relaties binnen het achtste stadsdeel en tussen de wijken onderling.

#### **3.3 Planologisch regiem**

De 'prime location' en de Wegenerlocatie zijn met de bestemming bedrijfsdoeleinden opgenomen in de bestemmingsplannen Forepark 2e fase en Forepark 3e fase.

De Zegwaardlocatie is met een agrarische bestemming opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied Nootdorp.



## 4 STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING

### 4.1 Stadioncomplex en parkeren

Het plangebied Forepark met een totale oppervlakte van 12,5 ha omvat drie onderdelen:

- de zogenaamde "prime location" in Forepark van 6,1 ha, ten behoeve van het stadioncomplex (bouwwolume ca. 210.000 m<sup>3</sup>) en commerciële voorzieningen;
- de restlocatie van de Wegener Sijthoff kavel van 1,4 ha ten behoeve van bebouwing met welzijnsvoorzieningen, zakelijke dienstverlening en na het jaar 2010 kantoren, met parkeervoorzieningen voor minimaal 280 auto's, mede voor bezoekers en werknemers van het stadion;
- de locatie Zegwaard van 5 ha ten behoeve van parkeren, capaciteit 2.000-2.300 parkeerplaatsen.

De door de Stichting Stadion Ontwikkeling voorgestelde invulling bestaat uit een stadioncomplex, dat samen met het hoofdgebouw moet worden ingevuld als één geheel en als scharnier fungeert in het Forepark. Het complex omvat:

1. Voetbalveld in de N/Z richting, met daarom heen de tribunes met 15.050 zitplaatsen, alsmede bebouwing en behoefte van met het stadion gerelateerde functies en commerciële ruimtes. De zuidzijde zal bestemd worden als supportersvak voor fervente ADO-supporters, de noordzijde voor supporters van de bezoekende vereniging. Ten behoeve van de bezoekende supporters zal in het complex een bussluis worden opgenomen, zodat zij in principe niet buiten het complex komen.
2. Aan de westzijde is het zogenaamde hoofdgebouw gesitueerd, waarin is opgenomen de vereniging gebonden voorzieningen, zoals business-units, kleedkamers, vergader- en ontvangstruimten, persruimte etc. en commerciële ruimtes.
3. De overige kavel zal worden ingevuld met bebouwing ten behoeve van diverse commerciële en niet-commerciële activiteiten met een bvo van 26.000 m<sup>2</sup> tot 30.000 m<sup>2</sup> bvo, los van het voetbalcomplex.
4. Rondom het complex is op de prime locatie plaats voor 720 parkeerplaatsen. Daarbij is rekening gehouden met een strook van 9 m voor de hulpdiensten, politie en brandweer.

Het voetbalcomplex past op de Prime Location. Uit stedenbouwkundig oogpunt zijn er voor de Prime Location, gelegen nabij de zeer grootschalige infrastructuur van A4 en A12 enerzijds en de deels kleinschalige bedrijfsbebouwing anderzijds, geen bezwaren tegen een grootschalig, autonoom object als een stadion en een hoogwaardige en intensieve vastgoed ontwikkeling. De zichtbaarheid van (delen van) de Prime location vanaf de snelwegen of vanuit het Forepark maken de locatie zelfs tot een potentiële 'zichtlocatie'. Dit geldt overigens ook voor de resterende strook tussen de bebouwing van Wegener en de A12.

### 4.2 Multifunctionaliteit van het stadion

Het aspect 'multifunctionaliteit' van het stadion is belangrijk in de discussie over exploitatie en inpassing in de omgeving van het stadion. Ter verduidelijking het volgende:

a. *het stadion is een voetbalstadion.*

Dit betekent dat inrichting en exploitatie gericht zijn op voetbalwedstrijden en daarmee samenhangende activiteiten. Voor de exploitatie is geen andere vorm van gebruik nodig.

b. *het stadion als onderdeel van de maatschappelijke infrastructuur van onze stad.*

Daarmee wordt bedoeld dat het stadion gebruikt moet kunnen worden voor niet commerciële publieksevenementen, die van belang zijn voor het maatschappelijk en cultureel functioneren van de stad. Dit is overigens ook een legitimatie voor het verlenen van financiële steun conform Europese regelgeving. Bij een dergelijk gebruik valt te denken aan sportgala's, voorlichtingsbijeenkomsten, bijeenkomsten van maatschappelijke organisaties, culturele of religieuze bijeenkomsten, e.d.

c. *het stadion als commercieel te exploiteren bouwwerk, naast de voetbalgebonden exploitatie.*

Exploitatie van het gebouw ten behoeve van activiteiten zoals promotionele manifestaties voor het bedrijfsleven, commerciële muziekconcerten ligt niet voor de hand in verband met de hiervoor benodigde extra investeringen voor bescherming van de voetbalvoorzieningen, extra geluids- en veiligheidsvoorzieningen e.d. Deze extra investeringen zijn niet verantwoord in verband met de beperkte omvang van het stadion in relatie tot zijn concurrentiepositie met

Kuip (Rotterdam) en ArenA (Amsterdam) waar veel meer bezoekers (en dus opbrengsten) kunnen worden gegenereerd. Overigens is bij dergelijke manifestaties een evenementenvergunning vereist. Van geval tot geval zal bevestigd worden of een dergelijke manifestatie toelaatbaar is. Uitgangspunt daarbij is een maximum aantal van 15.000 bezoekers per evenement en geen gebruik van het veld door de bezoekers.

#### **4.3 Bedrijvenfuncties omgeving stadioncomplex**

Ten opzichte van de huidige bestemmingsregelingen worden de bebouwingsmogelijkheden uitgebreid. Het stadioncomplex krijgt een bouwhoogte van 30 meter en ook de overige bebouwing bij het stadion en de rest-Wegenerlocatie zal een intensiever ruimtegebruik kennen dan een "standaard" bedrijventerrein. Daarbij zal een verschuiving plaats vinden van bedrijvenfuncties naar een mix van leisure en retail (voorzieningen met een recreatief karakter), bedrijfsruimte/zakelijke dienstverlening, horeca en overige voorzieningen. Voor de bedrijvenfuncties zijn nieuwe bedrijventerreinen in ontwikkeling bij Nootdorp ("grote driehoek") en Schipluiden (Harnaschpolder). De gemeente Den Haag participeert in deze ontwikkeling.

#### **4.4 Parkeren en openbare ruimte**

In totaal worden op de verschillende terreinen ongeveer 3.500 parkeerplaatsen aangelegd. De parkeerterreinen kunnen in ieder geval buiten de voetbaluren gebruikt worden voor de commerciële activiteiten. Tijdens (top)wedstrijden zal hiervoor altijd een kleinere parkeercapaciteit beschikbaar zijn.



## 5 VEILIGHEIDSPAN (BIJLAGE)

### 5.1 Uitgangspunten

In het bestemmingsplangebied wordt een bijzondere activiteit mogelijk gemaakt, een stadion met 15.050 zitplaatsen in combinatie met een commerciële vastgoedontwikkeling in of tegen het stadion. De bijzondere activiteit, het stadion, vraagt naast het planologisch regiem om aanvullende uitgangspunten voor bereikbaarheid en veiligheid. De 10 uitgangspunten zijn:

1. Geen overlast van supporters in woonwijken
2. Geen parkeren van auto's door supporters in woonwijken tijdens wedstrijden
3. Het waarborgen van de veiligheid op het bedrijventerrein
4. Geen wild parkeren van auto's door supporters op bedrijventerrein tijdens wedstrijden
5. Het visueel en fysiek scheiden van gast- en thuis supporters
6. Adequate en overzichtelijke verkeersbegeleiding en met name parkeerbeheer
7. Het realiseren van voldoende stadiongebonden parkeerplaatsen
8. Goede bereikbaarheid van het stadion
9. Voldoende fysieke ruimte in en rondom het stadion voor opvang en begeleiding van supporters
10. Voldoende fysieke ruimte en opstel mogelijkheden in en rondom het stadion voor de hulpdiensten om in het geval van calamiteiten te kunnen optreden.

In dit bestemmingsplan wordt de maatregelen die een planologische grondslag hebben mogelijk gemaakt. Daarnaast zijn er maatregelen die door de gebruiker van het stadion en de commerciële activiteiten nader uitgewerkt moeten worden. Het betreft hierbij onder andere het reguleren van de vervoersstromen via een actief verkeers- en vervoersmanagement, waaronder in ieder geval afspraken worden voorzien over de buspendels uit Haagse wijken, de inzet van verkeers- en parkeerbegeleiders, de begeleiding van voetgangers van parkeerlocaties en openbaar vervoerhaltes, het schoonhouden van de parkeervoorzieningen, et cetera. Dit convenant zal o.a. op grond van de te verstrekken milieubeschikking, voor de opening van het stadion en commerciële voorzieningen worden ondertekend.

Een belangrijk onderwerp in het parkeer- en vervoermanagement is het stimuleren van andere wijzen van vervoer als met de auto of het verhogen van de bezetting per auto, zowel bij de reguliere bezetting van het stadion (70%) als bij de topbezetting (100%). De opgave is om de optredende piekbelasting op de verkeerscapaciteit en de parkeerlocaties te verminderen.

### 5.2 Veiligheidsmaatregelen

De politie, brandweer en GGD/GHOR (Hulpverlening Regio Haaglanden) hebben de eventuele/mogelijke risico's gezien en op basis daarvan wordt een aantal maatregelen voorgesteld die (moeten) bijdragen aan zowel een ordelijk verloop van evenementen in het stadion als de veiligheid voor bewoners en bedrijven in de omgeving. De voorgestelde maatregelen zijn:

- X visuele en fysieke scheiding van gast- en thuis supporters;
- X geen parkeren van auto's op de Donau op wedstrijddagen;
- X verplicht bus-combi-vervoer voor de gastsupporters;
- X thuis supporters die met de auto komen zullen voorafgaande aan het bezoek aan het stadion moeten beschikken over een parkeerbewijs voor een van de parkeerplaatsen;
- X actief en professioneel management van parkeer- en verkeersstromen;
- X inzet pendelbussen vanaf tijdelijke parkeerlocatie naar stadion v.v.;
- X looproutes vanaf station Ypenburg en halte lijn 19 achter langs de bedrijven gevestigd aan de Donau;
- X doortrekken sloot aan de Donau en Tiber, waardoor de woonwijk(en) minder toegankelijk zijn voor supporters;
- X verlenging/verbreding van het water langs het Nieuweveensepad;
- X realiseren parkeerbeheersysteem waardoor de bewoners en bedrijven toegang houden tot hun woning en/of bedrijf;

- X het aanbrengen van camera's op een aantal plaatsen op en rond de Donau, hetgeen zowel de algehele veiligheid als de uitoefening van de politiefunctie ten goede komt (camera's zijn doorgeschakeld naar het OCC van de Politie).

### **5.3 Beheerconvenant**

Het bijgevoegde veiligheidsplan geeft een overzicht van de oplossingen en de mogelijke alternatieven en nader uit te werken punten voor het vervolg. Het veiligheidsplan gaat met name in op de maatregelen in de omgeving van het stadion, in het bijzonder op veiligheidsrisico's zoals deze zijn benoemd in raadsbesluit 133/2002. Dit zijn de bereikbaarheid van het stadion, vrije aanrijdroutes, inrichting omgeving stadion en parkeren.

De voorgestelde maatregelen zullen voor ruim voor de ingebruikneming van het stadion nader uitgewerkt worden in operationele doelen en actieplannen. De kosten in verband met een deugdelijk vervoer- en parkeermanagement, uit te voeren door een professionele organisatie, komen in principe voor rekening van ADO Den Haag dan wel de exploitant van het stadion. In een convenant tussen gemeente Den Haag en de gebruiker van het stadion zullen o.a. op grond van de te verstrekken milieubeschikking, maatregelen in het kader van veiligheid en beheer worden vastgelegd.

**Afbeelding maatregelen Nieuw Stadion**

## 6 VERKEERSASPECTEN

### 6.1 Hoofdontsluiting en aansluiting op het externe wegennet

De ontsluiting van het bestemmingsplangebied kan niet los gezien worden van de ontsluiting van het bedrijventerrein als geheel. Het gebied wordt zowel ontsloten vanaf de A4 als vanaf de A12. Voor de aansluiting op de rijksweg A4 wordt gebruik gemaakt van de bestaande aansluiting "Leidschendam / Forepark". Deze aansluiting is in 2003 geheel vernieuwd en afgestemd op de toekomstige ontwikkelingen. Hierbij is rekening gehouden met:

- Aanleg van de Landscheidingsweg N14 tussen de A44 en Scheveningen
- Aanleg van de N469 tussen de A4 en Zoetermeer
- Ontsluiting van het bedrijventerrein en de woningbouwlocatie Leidschenveen vanaf de N469

Voor de aansluiting op de rijksweg A12 wordt gebruik gemaakt van de bestaande aansluiting "Nootdorp". De vernieuwing van deze aansluiting wordt in 2005 afgerond. Bij de vernieuwing is rekening gehouden met:

- ontsluiting van het bedrijventerrein
- ontsluiting van de vinex woningbouwlocaties Ypenburg en Leidschenveen
- ontwikkelingen in het kader van dit bestemmingsplan.

De aansluitingen op de hiervoor genoemde rijkswegen zijn bepalend voor de ontsluiting en beschikbare verkeerscapaciteit op de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Forepark. Deze bedragen op de Donau in beide richtingen 1.900 mvt per uur, in totaal 3800 mvt.

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Forepark inclusief het onderhavige bestemmingsplangebied geschiedt via de Donau. De Donau kent deels een 2x2- en deels een 2x1 strookprofiel. De kruispunten zijn uitgevoerd als enkelstrooksrotonde (Tiber) of kruising zonder verkeerslichten of wordt uitgevoerd met verkeerslichten (Pijlkruidveld),

De bereikbaarheid op stedelijk schaalniveau is door de directe aansluiting op het stedelijk hoofdwegennet, de noordelijke randweg en de Laan van Ypenburg en de rijkswegen A4 en A12 gewaarborgd. De aansluiting op de rijkswegen A4 en A12 zijn en worden in de projecten Aanleg Noordelijke Randweg en A12 Aansluiting Nootdorp aangepast en qua capaciteit vergroot.

De aansluiting op de Laan van Ypenburg wordt verkregen door de Onderdoorgang A12. In 2005 worden de werkzaamheden hiervoor afgerond, waarbij er een directe verbinding tussen de delen Ypenburg en Leidschenveen van het 8<sup>e</sup> stadsdeel is. De onderdoorgang sluit in het Forepark aan op het Pijlkruidveld. Het kruispunt Donau – Pijlkruidveld wordt aangepast en uitgevoerd met een verkeersregelininstallatie. De onderdoorgang bestaat uit een verbinding voor auto, fiets en voetgangers naast een doorgang voor openbaar vervoer, waar tramlijn 19 gebruik van maakt.

### 6.2 Openbaar vervoer

In de huidige situatie wordt het Forepark en het bestemmingsplangebied via 3 buslijnen ontsloten. Eind 2005 wordt op de lijn Den Haag – Utrecht het NS station Den Haag-Ypenburg gerealiseerd. Na afronding van de werkzaamheden voor de onderdoorgang A12 wordt gestart met de aanleg van de tramlijn 19, die Leidschendam-Voorburg via het Pijlkruidveld langs het Forepark met Delft verbindt. Volgens de huidige planning wordt tramlijn 19 medio 2007 in gebruik genomen. Medio 2006 wordt Randstad Rail in gebruik genomen met de halte Forepark. Beide stations en een lijn-19-halte liggen op een acceptabele loopafstand (ca 1000 meter) van het Stadion.

### 6.3 Voetgangers

In het bestemmingsplangebied zullen voetgangersvoorzieningen getroffen worden om de voetgangers van de parkeerlocaties en de openbaar vervoer haltes richting stadion en commerciële activiteiten te laten lopen. Dit zal zoveel mogelijk via bestaande infrastructuur gaan. Als uitgangspunt is gekozen de minst kwetsbare routes aan de achterzijde van de aanwezige bedrijven hiervoor te gebruiken en dat de woonwijk niet zal worden geconfronteerd met supportersstromen.

#### **6.4 Fietsers**

Het Forepark wordt momenteel per fiets ontsloten richting Voorburg via een vrijliggend fietspad (Nieuweveensepad en een fietstunnel onder de A4 door) en richting Zoetermeer langs de A12. In voorbereiding zijn een fietsbrug over de A4, die een verbinding vormt tussen Leidschendam-Voorburg via de Taag naar de woningbouwlocatie Leidschenveen. Met de realisatie van de onderdoorgang A12 is er een uitstekende fietsverbinding tussen de beide stadsdelen Ypenburg en Leidschenveen. Langs het gehele trace van de Donau ligt een fietspad. De planvorming voorziet in stallingsruimte voor circa 1.500 (brom)fietsen in en rond het stadion.

#### **6.5 Calamiteiten- en aanrijroute gastsupporters**

Om een veilig en adequaat handelen van de hulpdiensten in geval van incidenten, calamiteiten en grootschalig optreden te kunnen garanderen, is de beschikbaarheid van tenminste twee vrije aanrijroutes noodzakelijk voor zowel het bestemmingsplangebied als het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg. Dit wordt gerealiseerd door het verbreden en verzwaren van de fietsroute Nieuweveensepad (zowel langs de A12 als onder de A4 naar Voorburg) en het verdiepen van de tunnels onder de rijksweg A4. Deze route zal niet alleen een bijdrage moeten leveren aan de veiligheid van het stadion, maar ook voor het achtste stadsdeel. Het is namelijk van belang dat Leidschenveen (en Ypenburg) in geval van calamiteiten op meerder manieren een snelle verbinding krijgen met de stad. Er moet voor de hulpdiensten een alternatief voor de Donau geboden kunnen worden voor het aanrijden van de stad naar Leidschenveen en vice versa. Eén van de aanrijroutes zal tevens worden gebruikt door de bussen (maximaal 20 bussen) van de bezoekende vereniging, die met een verplichte combi-kaart komen.

#### **6.6 Parkeren**

Vanuit veiligheidsoptiek is het van belang, dat in de definitieve situatie voldoende parkeerplaatsen binnen een straal van 750 meter worden aangeboden. In het veiligheidsplan met daarin opgenomen het parkeerplan wordt een aantal van maximaal 3.800 parkeerplaatsen aangeboden, waarvan circa 3.300 binnen het plangebied. Deze permanente parkeerplaatsen bevinden zich op de volgende locaties: Prime location, "Rest Wegener", "Zegwaard", en buiten het bestemmingsplangebied op Taag/Wolga. In het geval dat locaties niet tijdig beschikbaar zijn, kan het parkeren buiten het plangebied gerealiseerd worden op de GAVI-kavel. Gezien de piekbelasting van de activiteit stadion zal er door de gebruikers van het stadion en de commerciële voorzieningen in samenwerking met de gemeente een zodanig vervoers- en parkeermanagement worden opgezet dat parkeren buiten de daarvoor bestemde parkeerplaatsen wordt voorkomen.

In het kader van optimaal gebruik van de parkeerfaciliteiten zullen uiteraard ook de mogelijkheden van dubbelgebruik worden onderzocht. In de uitwerking wordt het minimum aantal van 3500 parkeerplaatsen aangehouden.

## 7 MILIEUASPECTEN

### 7.1 Milieubeleidsplan 2001-2006

Het milieubeleidsplan (rv 294, 2001) is opgebouwd rond drie centrale Haagse beleidsthema's: Schoon & Heel, Gezond & Veilig en Duurzame Stad. In het milieubeleidsplan is gekozen voor een gebiedsgerichte benadering om milieubeleid beter te laten aansluiten bij de dynamiek van de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

Milieuambities kunnen per gebied verschillen. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit en externe veiligheid. Met het vaststellen van milieuambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit, die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er zijn een zestal gebiedstypen gedefinieerd. Het plangebied Nieuw Stadion Den Haag behoort tot het gebiedstype "werken".

### 7.2 Luchtkwaliteit

#### *Normstelling*

Met ingang van 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. In het besluit zijn grenswaarden voor meerdere luchtverontreinigingcomponenten vastgesteld. Bij gemeentelijke besluitvorming die gevolgen voor de luchtkwaliteit kan hebben, dienen deze grenswaarden in acht te worden genomen. In relatie tot de verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit zijn met name de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> van belang. De grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit voor deze stoffen zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 3.5 Grenswaarden.

Component	Grenswaarden	In werking m.i.v.
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup> ; jaargemiddelde	2005
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup> ; jaargemiddelde	2010

Voor fijn stof geldt voorts ook een grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> als 24-uursgemiddelde. Deze waarde mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden.

Voor stikstofdioxide geldt vanaf 2005 bovendien een grenswaarde van 200 µg/m<sup>3</sup> als uurgemiddelde. Deze waarde mag maximaal 18 keer per jaar worden overschreden.

Bij de bepaling van de luchtkwaliteit (berekening), alvorens wordt getoetst aan de grenswaarden, worden in de regel verschillende componenten bij elkaar opgeteld:

- het achtergrondniveau
- de emissiebijdrage van lokale vaste bronnen zoals fabrieken e.d.
- de emissiebijdrage van het (weg)verkeer.

In het gebied rondom de planontwikkeling zijn geen lokale vaste bronnen aanwezig met een significante emissiebijdrage, zodat bij de bepaling van de luchtkwaliteit alleen de emissiebijdrage van het wegverkeer bij de achtergrondconcentratie wordt opgeteld.

#### *Luchtkwaliteitonderzoek*

Door TNO is een onderzoek gedaan naar de invloed op de luchtkwaliteit vanwege de planontwikkeling. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het rapport R&I-A R 2005/005 van Januari 2005. Het TNO-onderzoek heeft niet alleen betrekking op het plangebied en de daarbinnen gelegen wegen, maar ook op de wegen in de directe nabijheid van het plangebied. Als gevolg van de planontwikkeling zal op die wegen immers sprake zijn van een wijziging van de verkeersintensiteiten.

Op basis van het TNO-onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- NO<sub>2</sub>-jaargemiddelde: Nergens in het plangebied wordt in 2010 de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> overschreden. De luchtkwaliteit (concentratie NO<sub>2</sub>) langs de snelwegen wordt niet significant gewijzigd als gevolg van de planontwikkeling. Buiten de rijbaan van de nabij het plangebied gelegen lokale wegen wordt in 2010 als gevolg van de planontwikkeling nergens de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> overschreden.
- NO<sub>2</sub>-uurgemiddelde: De uurgemiddelde NO<sub>2</sub>-grenswaarde wordt binnen het plangebied niet overschreden.
- PM<sub>10</sub>-jaargemiddelde: Nergens in het plangebied, noch op de nabij het plangebied gelegen lokale wegen, wordt in 2006 de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> overschreden. De luchtkwaliteit (concentratie PM<sub>10</sub>) langs de snelwegen wordt niet significant gewijzigd als gevolg van de planontwikkeling.
- PM<sub>10</sub>-etmaalgemiddelde: De etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-grenswaarde (maximaal 35 dagen met een etmaalgemiddelde concentratie van meer dan 50 µg/m<sup>3</sup>) wordt zowel in het plangebied als in de gehele omgeving daarvan in 2006 overschreden. Deze grenswaarde wordt alleen al op basis van de achtergrondconcentratie in vrijwel geheel Zuid-Holland overschreden.

*Beschouwing overschrijding etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-grenswaarde*

Aanvullend op het Besluit luchtkwaliteit heeft de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in de circulaire van 30 september 2004 (LMV 2004091308) aangegeven dat gemeenten en provincies niet verantwoordelijk gehouden worden voor de overschrijding van de fijn stof normen, voorzover die worden veroorzaakt door de niveau's van fijn stof die als grootschalige achtergrondconcentratie in Nederland voorkomen. Dit omdat hiervoor de beïnvloedingsmogelijkheden op internationaal en nationaal niveau liggen. Een individuele gemeente kan op deze achtergrondconcentratie in het geheel geen invloed uitoefenen. Zelfs als er geen verkeer op de snelwegen A4 en A12 rijdt en er geen enkele planontwikkeling is zal, als gevolg van de hoge achtergrondconcentratie, de etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-grenswaarde in 2006 in het plangebied worden overschreden. Deze achtergrondconcentratie bedraagt in het plangebied ca. 33,5-34 µg/m<sup>3</sup> en leidt er toe dat het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-concentratie in 2006 naar verwachting ca. 50 bedraagt.

Een andere locatie binnen de gemeentegrenzen biedt voor de planontwikkeling geen oplossing. Ook elders binnen de gemeente zorgt alleen al de achtergrondconcentratie voor een overschrijding van de etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-grenswaarde.

Als gevolg van de autonome ontwikkeling levert het verkeer op de lokale wegen in en nabij het plangebied een verkeersbijdrage waardoor dit samen met de achtergrondconcentratie leidt tot een aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-concentratie van ca. 60.

Als gevolg van de planontwikkeling neemt de verkeersbijdrage op de lokale wegen in en nabij het plangebied toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Daardoor zal het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-grenswaarde maximaal met ca. 5 toenemen (t.o.v. de eerder genoemde 60).

Zoals bijlage C van het TNO-rapport laat zien, is er alleen binnen het wegprofiel sprake van een onderscheidende toename van de jaargemiddelde PM<sub>10</sub>-concentratie en derhalve alleen binnen het wegprofiel sprake van een toename van het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM<sub>10</sub>-concentratie als gevolg van de planontwikkeling.

In Europees verband worden steeds strengere normen (EURO 4, EURO 5) opgelegd voor nieuw te fabriceren verbrandingsmotoren. Daardoor zal, naarmate de jaren vorderen, een verbetering optreden van de luchtkwaliteit. Deze verbetering zal sneller gaan dan de verslechtering als gevolg van de gestage groei van het verkeer, waardoor per saldo een verbetering resteert.

Door het Ministerie van VROM is een concept Plan van Aanpak Fijn Stof opgesteld waarin voor Nederland voorstellen worden gedaan om de emissies fijn stof vanwege het verkeer verder te verminderen. Alhoewel VROM nog geen concreet zicht heeft geboden op de effecten van het Plan van Aanpak, mag verwacht worden dat uitvoering van deze voorstellen zal leiden tot een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de nabije toekomst.

Op gemeentelijk niveau speelt met betrekking tot de fijnstof-problematiek, dat de bussen van het gemeentelijk vervoerbedrijf (HTM) zijn uitgerust met roefilters, waardoor hun bijdrage aan de PM10-concentratie zijn gedaald tot minder dan 5% van hun oorspronkelijke bijdrage. De bussen van de regionale vervoersmaatschappij voldoen allen aan de EURO 4-norm, welke norm sinds kort voor nieuw te produceren bussen geldt.

Met betrekking tot het verkeer van en naar het plangebied wordt door middel van een aantal maatregelen getracht dit zo veel mogelijk te beperken. Het betreft o.a.

- verbetering van het openbaar vervoer (NS-station, Randstadrail, aanleg tram 19)
- verplicht bus-combi-vervoer voor gastsupporters
- verbeteren en uitbreiden fietsroutes.

Gelet op het bovenstaande wordt de planontwikkeling in relatie tot het Besluit luchtkwaliteit niet onacceptabel geacht.

### **7.3 Geluid**

De geprojecteerde bebouwing is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet Geluidhinder, zodat geen onderzoek is gedaan naar de geluidbelasting op de gevels als gevolg van het wegverkeer. Langs de rijksweg A12 is een geluidsscherm geplaatst om de geluidsbelasting als gevolg van de rijksweg te verminderen.

### **7.4 Externe veiligheid**

Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijkswegen A12 en A4 en de bestemmingen is de externe veiligheid bij de voorgenomen ontwikkeling nader onderzocht. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De risico's dienen getoetst te worden aan de normen zoals vastgesteld in de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, die landelijk wordt toegepast. Uit berekeningen blijkt dat het plaatsgebonden risico overall lager is dan de grenswaarde en het groepsrisico blijft onder de oriënterende waarde.

### **7.5 Water**

Naast de specifieke waterstaatsdoeleinden zijn ook van belang de waarden en betekenissen van het water voor ruimtelijke aspecten, voor natuur- en ecologie (voor flora en fauna als leef- en verspreidingsgebied en natuurvriendelijke oeverzones) alsmede waar mogelijk voor recreatie. Het van toepassing zijnde wettelijke kader wordt gevormd door: de 4e nota Waterhuishouding, het Waterbeheerplan van Delfland, het Waterplan Den Haag en het Programma van Eisen voor de Inrichting van de Openbare Ruimte van de Dienst Stadsbeheer (DSB) Den Haag d.d. 1 oktober 1999.

#### *Waterplan Den Haag.*

In het Waterplan Den Haag worden de ambitieniveaus van het toekomstige Haagse oppervlaktewater beschreven. De ambitie van het deelgebied waarbinnen het plangebied zich bevindt, is "water dat leeft". Dat wil zeggen, dat beleid en beheer gericht zijn op duurzaam waterbeheer en versterking van de waternatuur. Zo zal zeker 10% van de oevers natuurvriendelijk worden ingericht en zullen overstortingen vanuit gemengde rioolstelsels op kwetsbare wateren niet plaats vinden. De richtinggevende maatregelen met de bijbehorende kaders staan vermeld in het Waterplan Den Haag 1998-2002.

#### *Ligging bestemmingsplangebied Nieuw voetbalstadion Den Haag*

Het bestemmingsplan gebied is gelegen in het westelijke kwadrant van het Prins Clausplein, grotendeels aan de A12. Het is een onderdeel van het bedrijventerrein Forepark en het omvat drie locaties: de Prime location (stadionlocatie), Rest Wegener en de Zegwaard locatie, respectievelijk bestemd voor het stadioncomplex en gemengde doeleinden, gemengde

doeleinden en parkeren. De desbetreffende gronden zijn onbebouwd. Het bruto exploitatiegebied heeft een oppervlakte van circa 15,1 ha. Naast het boezemwater is aan de oostzijde een ecologisch ingerichte waterberging van 8664 m<sup>2</sup>. De rondom de Zegwaardlocatie gelegen sloten zullen mede uit veiligheidsoverwegingen worden verbreed en verlengd tot een oppervlakte van 4020 m<sup>2</sup>. Uitgaande van een maximale peilstijging van 40 cm bedraagt de bergingscapaciteit 5073 m<sup>3</sup>, hetgeen neerkomt op 335m<sup>3</sup> per ha exploitatiegebied. In het plangebied zijn twee peilgebieden aanwezig, de boezem en de polder.

#### *Context Waterhuishouding*

De Vinexwijk Leidschenveen en het aangelegen bedrijventerrein Forepark liggen in de Tedingebroekpolder, die in westelijke richting afwatert naar het poldergemaal ten westen van de A4. Dit Poldergemaal loost op het boezemwater Zuidvliet. Volgens de plannen zoals die in overleg met hoogheemraadschap van Delfland zijn opgesteld, zal VINEX-Leidschenveen samen met Forepark waterhuishoudkundig gezien één peilgebied gaan vormen. Dit peilgebied wordt bemalen middels een in 2001 gerealiseerd gemaal aan de westzijde van het peilgebied. Voor het Peilgebied Leidschenveen/Forepark is een peilbeheer ontworpen, dat voorziet in een flexibel peil, variërend tussen NAP-4,85 m en NAP-4,70 m. In de bouwperiode van de VINEX wijk Leidschenveen in het poldergebied wordt een vast peil van NAP -4.80 m. Het flexibele peilbeheer is bedoeld om de behoefte aan inlaatwater zoveel mogelijk te beperken door gebruik te maken van de interne mogelijkheden voor buffering van het watersysteem.

Het ontworpen peilbeheer houdt in dat bemaling pas zal plaats vinden als het peil hoger wordt dan NAP -4,70 m, terwijl waterinlaat pas zal plaatsvinden als het peil lager wordt dan NAP -4,85 m.

#### *Leidschenveen*

Bij de planvorming voor Leidschenveen is als uitgangspunt gehanteerd dat met een herhalingstijd van een keer per honderd jaar een peilstijging in het open water van maximaal 40 cm zou mogen optreden. Op basis van huidige gegevens ten aanzien van wat er al is gerealiseerd aan open water plus wat er volgens de huidige plannen nog zal worden gerealiseerd, ontstaat het volgende beeld van de waterbergings situatie in Leidschenveen. Het totale oppervlak van het exploitatiegebied Leidschenveen bedraagt 325 hectare. Volgens de huidige norm van ABCDelfland moet er dus 325 \* 325 m<sup>3</sup> geborgen kunnen worden binnen het plangebied. Het totale oppervlak aan open water, zoals dat thans is gepland binnen het exploitatiegebied Leidschenveen, zal 29,6 hectare bedragen, ofwel 364 m<sup>3</sup>/ha ten opzichte van het oppervlak aan exploitatiegebied.

#### *Forepark*

Het Forepark heeft een oppervlak van 111 ha, waarvan 8,5 ha oppervlaktewater. De bodem van het gebied bestaat uit veen en moerige gronden (Kaart 2, grondsoorten, Waterbeheersplan Delfland, 1993-1997). Kenmerkend voor het ruimtegebruik van het Forepark is dat van het gebied ca. 52% verhard is, 41% onverhard en 7,3% open water, dat gelijkelijk verdeeld is over het gebied. Bij een maximale peilstijging van 40 cm komt dit neer op een bergingscapaciteit van 292 m<sup>3</sup>/ha. Het watersysteem Forepark voldoet aan de eisen die horen bij een modern bedrijventerrein. Daarbij hoort dat geen wateroverlast door stank of door te hoge waterstanden mag plaatsvinden. De waterhuishouding van het bedrijventerrein is traditioneel met enige aanpassing aan de eisen van de tijd. Het totale oppervlak aan open water is relatief hoog (7,3%) en de oevers zijn met steile taluds uitgevoerd. Verbindingen tussen waterlopen bestaan uit (ruime) duikers. De aanpassingen aan de eisen van de tijd houden in dat grote delen van het dakoppervlak (schoon hemelwater) direct afgekoppeld zijn. Hierdoor ontstaat een redelijk constante, maar snelle afvoer van water naar de waterlopen gedurende perioden met neerslag.

#### *Conclusie:*

In het peilgebied Leidschenveen/Forepark is voldoende open water aanwezig om te voldoen aan de norm van Delfland ten aanzien van de bergingscapaciteit. Het gaat daarbij om circa 38 ha ten behoeve van het totale gebied met een omvang van 436 ha. In het



bestemmingsplangebied "Nieuw stadion Den Haag" wordt (in beperkte mate) water toegevoegd.

#### *Riolering:*

Voor toegangswegen en parkeerterreinen naar het stadion wordt een verbeterd gescheiden stelsel toegepast. Verontreinigingsbronnen kunnen op deze wijze niet rechtstreeks via het regenwater in het oppervlaktewater terechtkomen. De schone verharde oppervlakken van dakvlakken van stadion etc worden rechtstreeks naar openwater afgevoerd. Door toepassing van diverse maatregelen via de Verordening Duurzaam Bouwen moet worden voorkomen, dat regenwater wordt verontreinigd.

#### *Waterbesparing*

In de milieuvergunning voor het stadioncomplex zullen maatregelen worden voorgeschreven om te voorkomen dat stoffen met voor het watermilieu schadelijke effecten in het water terechtkomen. Van de initiatiefnemer zal worden verlangd dat zij een waterbesparingsplan opstelt waarin alle besparingsmaatregelen zijn vermeld die voor de oprichting van de inrichting noodzakelijk worden geacht en worden de voorwaarden vastgelegd waaraan de apparatuur en installaties moeten voldoen.

#### *Beheerparagraaf*

Aanleg en beheer van de riolering geschiedt aan de hand van het Algemeen Programma van eisen voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor het beheer komen alleen de riolen in aanmerking welke in openbaar gebied liggen. Leidingen gelegen in particuliere grond zijn voor rekening van de eigenaar. De kosten voor beheer van rioolleidingen in openbaar gebied worden gedekt uit de OZB en het gemeentelijke rioolrecht. De wijze van kostendekking voor beheer van weg- en waterbouwkundige constructies en oevers moet nader worden geformuleerd. Met de toekomstige gebruikers (Stichting Stadion Ontwikkeling en ADO/Den Haag) wordt momenteel een convenant voorbereid, waarbij onder andere ook afspraken worden gemaakt ten aanzien van beheer en schoonhouden van de openbare ruimte rondom het stadion.

#### Bronnen:

1. Grontmij, Watersysteem VINEX-locatie Leidschenveen. Fase 2: Uitwerking watersysteem, Eindrapportage. De Bilt, december 1997.
2. Grontmij, Evaluatie Watersysteem Leidschenveen. Vergelijking actuele situatie met fase 2 rapport. Tussentijdse notitie. De Bilt, oktober 2000.
3. Waterbeheersplan Delfland, 1993-1997, Delft, 1993
4. Hoogheemraadschap van Delfland, Waterbeheersplan 1999-2003, Delft, 1999.
5. TNO-DGV, 'Grondwaterkaart van Nederland, deel 's-Gravenhage', 1980.
6. Grontmij, Waterberging in Leidschenveen, mei 2002.
7. Arcadis, Waterhuishouding Forepark, februari 2001.

### **7.6 Waterkering**

In het bestemmingsplangebied bevindt zich een (verheelde) waterkering, om het achterliggende gebied veiligheid te bieden tegen overstroming van boezem- en polderwater te bieden. Deze kades worden beschermd door een kernzone en een beschermingszone en kent met bedoeling tot deze begrenzingen ge- en verbodsbepalingen, opgenomen in Delflands Algemene Keur. De afmeting van de onderhavige kernzone is 22 meter en de afmeting van de beschermingszone is 15 meter. In de kernzone zijn in principe geen gebouwen bestemd. Met het Hoogheemraadschap van Delfland zal bij de uitvoering van het bestemmingsplan op basis van de daadwerkelijke plannen overleg worden gevoerd over eventuele benodigde aanvullende maatregelen voor kadeversterking c.q. -verbetering.

### **7.7 Bodem**

In het bestemmingsplangebied bevindt zich een oude stortplaats op de Zegwaardkavel. Het betreft een stortplaats waarin diverse verontreinigingen voorkomen (o.a. metalen, pak's).

Volgens het saneringsbeleid worden saneringscriteria overschreden. Bij stortplaatsen wordt in het algemeen geen verwijdering nagestreefd maar een IBC-sanering. IBC staat voor Isolatie, Beheersing en Controle. Een IBC-sanering betekent het treffen van maatregelen waardoor de verontreiniging wordt geïsoleerd, beheerst en gecontroleerd. Beheersing houdt in dat herstel van de isolatie mogelijk moet zijn nadat controle heeft aangetoond dat de isolatie niet meer voldoet. De controle houdt in dat de werking van de isolatie steeds wordt gecontroleerd door bijvoorbeeld de monitoring van het grondwater naast en onder de stort. Voor de uitwerking van het IBC kan worden gedacht aan:

- afdekking aan de bovenzijde
- aanbrengen van een scheiding tussen stort en omgeving
- hydrologische isolatie aan de onderzijde van de stort
- gebruiken van een monitoringssysteem

De keuze van de te treffen saneringsmaatregelen wordt onder meer bepaald door het risico van verspreiding van stoffen en de mate waarin men aan de verontreiniging wordt blootgesteld. Bij de uitwerking van de functie parkeren op deze locatie dient de wijze van sanering op basis van onderzoek en vergelijking van alternatieven in het kader van de Wet Bodembescherming te worden vastgesteld door het bevoegd gezag (gemeente Den Haag).

### 7.8 Ecologie en inrichting buitenruimte

De Flora- en Faunawet voorziet in de bescherming van een vrij groot aantal in Nederland aanwezige planten en diersoorten in hun natuurlijk leefgebied. De beschermde diersoorten en enkele plantensoorten zijn te vinden op lijsten die deel uitmaken van de Flora- en Faunawet. De soortbescherming uit de Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

Op grond van deze wet is het verboden “nesten, hopen of andere voortplantings of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren behorende tot een beschermde inheemse soort te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren” (artikel 11 Flora- en Faunawet). Als er sprake is van aantasting van bepaalde soorten, is het uitvoeren van een dergelijke activiteit alleen toegestaan met een ontheffing van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De nieuwe Amvb voor de Flora- en Faunawet, die per 1 januari 2005 in werking is, bepaalt voor welke activiteiten voor welke soorten ontheffing moet worden aangevraagd. Binnen deze Amvb wordt de stelling, dat voor alle beschermde soorten ontheffing moet worden verkregen voordat mag worden gestart met de werkzaamheden, ten dele losgelaten. In de Amvb wordt aangegeven voor welke type soorten en activiteiten ontheffing moet worden aangevraagd of niet.

### Huidige situatie

Er zijn geen gebieden met een beschermde status in (de directe omgeving van) het plangebied, zoals Speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, EHS (Ecologische Hoofdstructuur) en Beschermde natuurmonumenten. In en om het plangebied zijn wel natuurwaarden aanwezig die bescherming genieten ingevolge de Flora- en Faunawet en vogelsoorten die opgenomen zijn in de Rode lijst. Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van te beschermen natuurwaarden. Onderstaand is aangegeven wat de beschermde soorten per deelgebied in het bestemmingsplangebied aanwezig zijn. In het MER is een uitgebreide beschrijving opgenomen.

Groepen / locatie	Prime Location	Rest Wegener	Zegwaard terrein
Broedvogels	Kievit, scholekster, tureluur, kleine plevier, patrijs, meerkoet.	Scholekster, zwarte roodstaart	Kievit, scholekster, meerkoet, ekster
Zoogdieren	Bosmuis, mol, haas, konijn	-	Bosmuis, mol, haas, konijn
Amfibieën	Groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander	Groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander	Groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander

Voor alle in het plangebied aanwezige soorten geldt dat er sprake is van aantasting van het leefgebied. Samengevat zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen als volgt:

#### Broedvogels

Voor alle deelgebieden wordt ervan uitgegaan dat het broedbiotoop van de hier aanwezige soorten zal verdwijnen als gevolg van de ruimtelijke veranderingen. De Flora- en Faunawet gaat uit van de doelstelling dat verstoring van beschermde waarden moet worden voorkomen, wat betekend dat versturende bouwwerkzaamheden niet zonder ontheffing mogen beginnen in het broedseizoen tussen 15 maart en 15 juli. Er treedt dan geen aantasting of verstoring op van broedvogels in en om het plangebied. Omdat alle broedvogels in de omgeving van het plangebied nu al blootgesteld worden een sterke mate van verstoring (verkeerslawaaï, bedrijvigheden) wordt aangenomen dat deze soorten geen hinder ondervinden van extra verstoring door gebruik van het plangebied.

Met betrekking tot de Prime-location geldt tevens dat realisatie van het voornemen leidt tot aantasting van het leefgebied van twee soorten uit de Rode lijst: tureluur en patrijs. De aanwezigheid van deze soorten wordt echter als een incidentele gebeurtenis beschouwd, en niet als een permanente situatie. Daarnaast gaat het om slechts één paar per soort, zodat het verdwijnen van deze tijdelijke, kunstmatige broedlocatie niet zal leiden tot een significante achteruitgang van deze soorten in Nederland. In de nabijheid van het plangebied zijn daarnaast gebieden aanwezig die veel geschikter zijn als broedgebied voor beide soorten.

#### *Zoogdieren*

Het leefgebied van bosmuis, mol, haas en konijn ter plaatse van de Prime-location en het Zegwaard-terrein verdwijnt grotendeels na uitvoering van het voornemen. In de directe omgeving van het totale plangebied is voor deze soorten echter voldoende alternatief leefgebied voorhanden, met name ter plaatse van de bermen/grondlichamen van de rijkswegen. Daarnaast betreft het hier soorten die in Nederland algemeen tot zeer algemeen voorkomen, zodat de duurzame staat van instandhouding voor deze soorten niet in het geding is. Daarnaast speelt de zorgplicht uit de Flora- en Faunawet hier een rol: door bijvoorbeeld de werkzaamheden zo te plannen dat er geen verstoring plaatsvindt van pasgeboren jongen wordt de schade voor deze soorten geminimaliseerd. Dit kan door geen verstorende werkzaamheden te starten tussen eind april en eind augustus (dit valt grotendeels overeen met het broedseizoen van de broedvogels). Samengevat wordt daarom geen negatief effect verwacht op de hier aanwezige zoogdiersoorten.

#### *Amfibieën*

Het in het bestemmingsplan aanwezige en te realiseren water vormt mogelijk voortplantingswater voor vier in Nederland algemene amfibiesoorten. Door handhaving hiervan treedt er geen aantasting van voortplantingswateren op. Daarnaast ontbreken winterverblijven grotendeels voor de drie op het land overwinterende soorten, zoals bossages, tuinen, etc.. Het Zegwaard-terrein kan mogelijk fungeren als jachtgebied voor mobiele soorten als gewone pad, kleine watersalamander en bruine kikker. Het verdwijnen van dit grasland betekent dat het jachtgebied voor deze soorten verdwijnt. In de Vlietrand zijn echter meer dan voldoende alternatieve jachtgebieden voorhanden, zodat deze soorten hier waarschijnlijk zullen gaan foerageren. De ringsloot gaat onder de rijksweg door, zodat deze alternatieve jachtgebieden eenvoudig bereikt kunnen worden. Omdat de voortplantingswateren gehandhaafd blijven en er geen winterverblijven worden aangetast zal er geen sprake zijn van verstoring of aantasting van vaste biotopen van de hier aanwezige soorten amfibieën. Door de werkzaamheden ter plaatse van het grasland niet in de periode mei - september uit te voeren wordt eventuele aantasting van kleine watersalamander, bruine kikker en gewone pad eveneens voorkomen.

#### **Consequenties Flora- en Faunawet**

De consequenties in het kader van de Flora- en Faunawet zijn de volgende. Voor een aantal soorten met een beschermde status ingevolge de Flora- en Faunawet wordt verwacht dat deze jaarrond in het plangebied aanwezig zijn en dat mogelijke aantasting van het binnen het plangebied aanwezige leefgebied van deze soorten aan de orde is. Het betreft de algemene beschermde soorten (tabel 1-soorten) kleine watersalamander, gewone pad, bruine kikker, bosmuis, mol, haas en konijn en de overige beschermde soorten (tabel 2-soorten), de broedvogels. In de brief van 1 juni 2004 concludeerde het ministerie dat voor de in de waterberging aan de noordzijde van de Prime Location aanwezige groene kikker geen ontheffing wordt verleend omdat er geen negatieve effecten worden verwacht: "Gelet op de ligging van de waterpartij in de oksel van het Prins Clausplein is het achtergrondniveau hier zo hoog, dat nauwelijks sprake is van extra verstoring door geluid tijdens de bouwperiode

verstoring door inwaaiend zwerfvuil van de bouw kan worden voorkomen door langs de waterpartij een deugdelijke afrastering aan te brengen”.

In de volgende tabel is aangegeven of er ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet moet worden aangevraagd.

Deellocatie	Diergroep	Te beschermen soorten	Ontheffing Flora- en Faunawet?
Prime-location	broedvogels	kievit, scholekster, tureluur, kleine plevier, patrijs, meerkoet	Nee, onder de voorwaarde dat er geen versturende werkzaamheden tussen 15 maart en 15 juli worden gestart. Voor werkzaamheden binnen deze periode is wél een ontheffing noodzakelijk.
	zoogdieren	bosmuis, mol, haas, konijn	Nee, met inachtneming van de zorgplicht: geen versturende werkzaamheden tussen eind april en eind augustus.
	amfibieën	groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander	Nee, met inachtneming van de zorgplicht: geen versturende werkzaamheden tussen mei en september.
Zegwaard-terrein	broedvogels	kievit, scholekster, meerkoet, ekster	Nee, onder de voorwaarde dat er geen versturende werkzaamheden tussen 15 maart en 15 juli worden gestart. Voor werkzaamheden binnen deze periode is wél een ontheffing noodzakelijk.
	zoogdieren	bosmuis, mol, haas, konijn	Nee, met inachtneming van de zorgplicht: geen versturende werkzaamheden tussen eind april en eind augustus.
	amfibieën	groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander	Nee, met inachtneming van de zorgplicht: geen versturende werkzaamheden tussen mei en september.
Rest Wegener-terrein	broedvogels	scholekster, zwarte roodstaart	Nee, onder de voorwaarde dat er geen versturende werkzaamheden tussen 15 maart en 15 juli worden gestart. Voor werkzaamheden binnen deze periode is wél een ontheffing noodzakelijk.
	amfibieën	groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander	Nee, met inachtneming van de zorgplicht: geen versturende werkzaamheden tussen mei en september.

### Inrichting buitenruimte

Aan de inrichting van de directe omgeving van het stadion en de commerciële voorzieningen zijn vanuit veiligheid diverse eisen gesteld. Het gaat daarbij o.a. om het opnemen van een obstakelvrije omloop rondom het stadion en het reserveren van ruimte voor een voorplein aan de zuidzijde van het stadion. Daarnaast worden fysieke afscheidingen aangelegd om de bezoekers van de activiteiten te weren uit bijvoorbeeld woonwijk de Lanen door het doortrekken van sloten en het verbeteren en aanleggen van nieuwe voetpaden. In het kader van het verbeteren van de calamiteitenroutes voor Leidschenveen Ypenburg wordt het huidige fietspad Nieuweveenseweg verzaaid en plaatselijk verbreed. Bij de voorbereiding en uitvoering van deze werkzaamheden zullen maatregelen ter verbetering van de ecologische leefomstandigheden worden onderzocht en zonodig toegepast.

### 7.9 Duurzaam bouwen

Ten behoeve van het realiseren van het stadion is een zgn. Programma van Eisen opgesteld, als onderdeel van het inschrijvingsdocument in het kader van de Europese aanbesteding “Ontwikkeling en bouw voetbalstadion Den Haag”. Onder de algemene overwegingen is onder meer opgenomen, dat de meest recente voorschriften van de FIFA/UEFA (technical Recommendations and Requierements for the Construction of New Stadia 7.200) en de KNVB ten aanzien van stadionbouw en veiligheid in acht dienen te worden genomen. Voorts gelden de bouwvoorschriften (onder meer het bouwbesluit) en bepalingen van het bevoegd gezag op nationaal en gemeentelijk niveau. Bij strijdigheid tussen de verschillende voorschriften geldt dat bouwvoorschriften en bepalingen van het bevoegd gezag op nationaal en gemeentelijk niveau prevaleren boven dit Programma van Eisen, dat het programma van eisen prevaleert boven de KNVB richtlijnen en dat de KNVB richtlijnen prevaleren boven die van UEFA/FIFA. Op basis van het rapport Duurzame energie Quick scan ADO Den Haag stadion van de Ontwikkelingsmaatschappij Den Haag i.s.m. Tebodin Consultants & Engineers dd 23 september 2003 is geconcludeerd dat de SSO als opdrachtgever voor het stadion goed de mogelijkheden tot energiebesparing in de plannen heeft verwerkt. Er wordt daarbij verder gegaan dan wet- en regelgeving van Den Haag voorschrijven.

In maart 2004 heeft de raad met rv 155 (2003) het 'Initiatiefvoorstel duurzaam ADO-stadion' aangenomen. Daarin is €0,1 mln. beschikbaar gesteld voor zonneboilers in het stadion en voor de toepassing van zonnecellen in elektrische apparatuur in de omgeving van het stadion. In overleg met de Stichting Stadion Ontwikkeling is besloten dat het, mede vanwege het vergevorderde stadium van planontwikkeling met betrekking tot het stadion en de beperkte energieopbrengst, zinvoller is het beschikbaar gestelde voor duurzame energieopwekking ten volle te benutten in de omgeving van het stadion.

### **7.10 Archeologie**

Door de afdeling Archeologie, dienst Stadsbeheer, gemeente Den Haag is een inventariserend booronderzoek uitgevoerd op het te ontwikkelen kavel. Een deel van het terrein is in gebruik geweest als bouwwerf voor het Prins Claus viaduct, ook zou een groot deel mogelijk om andere redenen reeds tot grote diepte zijn verstoord.

#### *Geologie*

Volgens de Archeologische - geologische kaart van Den Haag komen in het onderzochte gebied pakketten Hollandveen aan de oppervlakte. In het uiterste westen van het gebied kan dit veen afgedekt zijn met een (dunne) laag klei van Duinkerke I ouderdom. Onder het veen komen afzettingen van Calais IV ouderdom voor. Volgens de kaart gaat het hierbij vooral om klei.

#### *Methode*

In totaal zijn 19 boringen uitgevoerd. In eerst instantie zijn 5 boringen verspreid over het terrein geplaatst om enig gevoel voor de bodemopbouw te verkrijgen. Vanwege de resultaten is vervolgens in de omgeving van de boringen 2 en 5 in meer detail geboord. De meeste boringen zijn gecombineerde Edelman-guts boringen. Vanaf maaiveld is met een boor van 12 cm door de ophogingslaag geboord, waarna met een 3 cm guts tot ongeveer 2 m onder maaiveld is geboord. De boringen zijn aan de hand van de stijghoogte van het grondwater (polderpeil) gewaterpast. De locatie van de boringen is met behulp van een eenvoudig Global Position System bepaald.

#### *Resultaten:*

Het terrein is in het verleden reeds voor een deel verstoord geraakt. De boringen aan de westzijde van het terrein (nrs. 1, 4 en 8) tonen dit aan. Zeker aan de oostzijde van het terrein is echter nog een aanzienlijk deel van de originele bodemopbouw bewaard gebleven. Onder een pakket bouwzand (met hierin soms grof puin) is een pakket veen aangetroffen. De originele dikte van het veen is niet meer te bepalen, maar er is lokaal nog ongeveer een halve meter veen aangetroffen. In een boring (nr. 18) werd met zekerheid eik in het veen aangetroffen. Enkele boringen leverden bovenop het veen nog een donker pakket slappe klei op. Het is niet duidelijk of het hier om vergraven grond gaat. De structuur was zo goed dat ze met een guts te "boren" viel, iets wat met vergraven grond meestal niet lukt.

Onder het veen is veelal een pakket zand aangetroffen met hierin een duidelijk ontwikkelde bodem. In deze bodem zijn geen archeologische indicatoren vastgesteld. Binnen 10 tot 20 cm gaat dit zand veelal over in schoon, uitgelooft zand. Het zand is zo goed gesorteerd en fijnkorrelig dat het vrijwel zeker om duinzand gaat, eventueel kan het strandzand zijn zoals dat aan de duinvoet wordt aangetroffen. Op een enkele plaats is tussen het veen en het zand een dun laagje klei (< 10 cm) aangetroffen.

#### *Conclusies en aanbevelingen*

Het onderzoek op het kavel waar het Nieuw stadion ontwikkeld gaat worden heeft geen archeologische waarde opgeleverd, nader archeologisch onderzoek is ook niet nodig.

## 8 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE NIEUW STADION DEN HAAG (MER)

### 8.1 Inleiding

De huidige locatie van het voetbalstadion van ADO Den Haag in het Zuiderpark brengt zoveel knelpunten met zich mee, dat de gemeenteraad van Den Haag besloten heeft om een nieuw voetbalstadion op het bedrijventerrein Forepark te realiseren, op de zogenoemde Prime-location. Samen met het stadion worden ook commerciële activiteiten (retail, horeca, leisure, bedrijfsmatige activiteiten) gerealiseerd. Omdat de nieuwe activiteiten gezamenlijk meer dan 500.000 bezoekers per jaar aantrekken moet voor een dergelijk initiatief de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.<sup>2</sup>) doorlopen worden. Het milieubelang krijgt daardoor een volwaardige plaats in de besluitvorming. De milieueffectrapport (MER) is opgesteld door de initiatiefnemers, de Stichting Stadionontwikkeling ten behoeve van het stadioncomplex en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. ten behoeve van de commerciële voorzieningen. Het MER is gebaseerd op de richtlijnen die het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag op 7 september 2004 heeft vastgesteld. In het hierna volgende wordt aangegeven wat de uitkomsten van het MER op hoofdlijnen zijn en hoe hiermee in het kader van dit bestemmingsplan wordt omgegaan.

### 8.2 Korte beschrijving resultaten MER

In het MER zijn door de initiatiefnemers de effecten van enerzijds het Nieuw Stadion en daaraan gerelateerde activiteiten en anderzijds de effecten van de commerciële activiteiten beschreven.

#### *Stadion en activiteiten*

Het stadioncomplex bestaat uit een voetbalveld, met daar omheen de tribunes, en bebouwing met stadiongerelateerde functies en commerciële ruimtes. Het stadioncomplex krijgt een bouwhoogte van 30 meter en heeft een bouwvolume van zo'n 210.000 m<sup>3</sup>. De verwachting is dat er maximaal 28 voetbalwedstrijden per jaar in het nieuwe stadion worden gespeeld waarvan maximaal 16 in de avondperiode. De avondwedstrijden beginnen vanaf 20.00 uur. Het stadion biedt plaats aan 15.050 bezoekers.

#### *Commerciële activiteiten*

De uiteindelijke samenstelling van de commerciële activiteiten is nog niet bekend. Daarom is ten behoeve van dit MER een Ontwikkelingsprogramma ontwikkeld, dat toegespitst is op de ruimte die het verkeersnetwerk (over) heeft. Het betreft een maximaal programma met de daarbij behorende maximale milieueffecten: een zogenoemd worstcase-scenario.

Door de initiatiefnemers is aangegeven dat het Ontwikkelingsprogramma commerciële activiteiten is samengesteld door van grof naar fijn te werken. Als eerste zijn globaal 2 concepten uitgewerkt: één concept waarin retail centraal stond en één op basis van leisure-functies, waarvoor de bezoekersaantallen en de verkeersgegevens in beeld zijn gebracht. Hieruit blijkt dat retail meer bezoekers trekt dan leisure. Het retailconcept bestond naast (overwegend) grootschalige detailhandel uit bedrijfsruimte, horeca en overige functies. Het leisureconcept bestond naast (overwegend) leisure uit grootschalige detailhandel (in mindere mate), bedrijfsruimte, horeca en overige functies. Gezien de zeer belangrijke rol die verkeer in de milieubeoordeling speelt, zijn van deze 2 concepten de verkeerseffecten bepaald. Uit de verkeersstudie bleek dat bij het retailconcept het verkeer te stagneren op een doordeweekse dag tussen 17 en 20 uur en op zaterdagdagen tussen 9 en 17 uur. Op basis van deze verkeersknelpunten te samen met het reguliere verkeer is het (overwegend) retailconcept als ongewenst beoordeeld voor deze locatie. Het leisureconcept kende daarentegen geen verkeersknelpunten. Uiteindelijk is na een iteratief proces, waarvan het verkeerskundig aspect deel uitmaakt, het programma voor de commerciële activiteiten samengesteld. Dit programma is een worst-case programma en dient voor de initiatiefnemers als basis voor het MER. Door de initiatiefnemers wordt aangegeven dat in de toekomst het programma vanwege nieuwe marktontwikkelingen een enigszins andere uitwerking kan krijgen. Als belangrijke voorwaarde voor een andere uitwerking van de commerciële activiteiten is dat voor het totaal van de programmaonderdelen een maximum ruimtebeslag van 33.500 m<sup>2</sup> bvo

<sup>2</sup> De afkorting m.e.r. betekent de procedure milieueffectrapportage. MER staat voor het milieueffectrapport: het document dat een onderdeel vormt van de m.e.r.- procedure.

geldt. Met andere woorden, bij toename van bijvoorbeeld het ruimtebeslag van het aandeel horeca, moet een ander aandeel in ruimtebeslag afnemen. Een andere uitwerking kan ook andere milieueffecten veroorzaken. Voor de initiatiefnemers is het uitgangspunt dat op basis van de maximale capaciteit van de Donau een maximaal programma is uitgewerkt met de daarbij behorende maximale milieueffecten. Eventueel toekomstige veranderingen in het ontwikkelingsprogramma veroorzaken daarom in beginsel geen negatievere milieueffecten dan in de MER beschreven, wat bij verdere besluitvorming of wijzigingsprocedures dient te worden getoetst.

#### Bezoekersaantallen

Voor het MER onderzoek zijn de volgende bezoekersaantallen als basis gebruikt.

Activiteiten	Aantal m <sup>2</sup>	Bezoekers	Totaal
<b>Voetbalactiviteiten in het stadion</b>	3x uitverkocht (maximum situatie 100%: 15.050 bezoekers)	45.150	
	25 keer voor 70% bezet (standaard situatie: 10.500) <sup>3</sup> bezoekers)	262.500	
	Open dag/supportersdag	15.050	
	<i>Subtotaal bezoekers per jaar</i>		322.700
<b>Overige activiteiten in het stadioncomplex (SSO)</b>	Horeca (supporterscafé)	7.500	
	Businessunits	3.700	
	Personeel ADO	6.000	
	Bezoekers ADO	1.000	
	Leveranciers ADO	400	
	Kidsclub	600	
	Museum	800	
	Veldonderhoud	200	
	Retail (fanshop)	2.100	
	Horecapersoneel	1.300	
	Zalenverhuur	5.200	
	Supportersactiviteiten	10.000	
	Sponsoractiviteiten	1.200	
	<i>Subtotaal bezoekers per jaar</i>		40.000
<b>Commerciële activiteiten (BNO)</b>	Retail	7.900	1.050.000
	Bedrijfsruimte/zakelijk	2.800	50.000
	Horeca	6.000	835.000
	Leisure	16.000	1.350.000
	Overig	800	200.000
	<i>Subtotaal bezoekers per jaar</i>	33.500	3.485.000*
<b>Maatschappelijke activiteiten</b>	Activiteiten klein	10.000	
	Activiteiten middelgroot	30.000	
	<i>Subtotaal bezoekers per jaar</i>		40.000
<b>Eindtotaal</b>	Bezoekers per jaar		<b>3.887.700</b>

\* Waarvan 40.000 in het stadioncomplex

#### Verkeers- en milieuaspecten

In het plan- en studiegebied zijn geen belangrijke natuur- en milieuwaarden aanwezig. De milieusituatie in het plangebied wordt grotendeels beïnvloed door het verkeer op de A4 en de A12 en door de daaraan gerelateerde milieueffecten. Het extra verkeer dat door de nieuwe inrichting van het plangebied wordt gegenereerd, leidt tot de grootste effecten voor de omgeving, waarbij de woonbebouwing langs de Donau het meest relevant is.

#### Effecten voorgenomen activiteit

In onderstaande tabel worden de effecten van de voorgenomen activiteit weergegeven. De belangrijkste effecten worden vervolgens onder de tabel toegelicht.

Milieuaspecten	Nieuwe situatie	
<b>Verkeersafwikkeling stadionbezoek</b>	Autoverkeer stadionbezoek bij 70%	0
	Autoverkeer stadionbezoek bij 100%	0/-
	Autoverkeer tijdelijke situatie (parkeren GAVI-kavel)	0
	Openbaar vervoer NS	0
	Openbaar vervoer Randstadrail	0
	Openbaar vervoer HOV	0

<sup>3</sup> Bij het aantal duels is rekening gehouden met de reguliere KNVB-competitie, drie à vier thuiswedstrijden in de Amstel-cup en enkele oefenduels tegen aansprekende tegenstanders.

Milieuaspecten		Nieuwe situatie
Verkeersafwikkeling commerciële activiteiten	Langzaam verkeer	0
	Autoverkeer	0
	Openbaar vervoer	0
	Langzaam verkeer	0
Verkeersafwikkeling stadionbezoek + commerciële activiteiten	Autoverkeer bij 70%	-
	Autoverkeer bij 100 %	-
Parkeren	Stadionbezoek bij 70%	0
	Stadionbezoek bij 100%	-
	Commerciële activiteiten	0
	Parkeren stadionbezoek + commerciële activiteiten	-
Geluid	Directe hinder stadion	0
	Directe hinder commerciële activiteiten	0
	Indirecte hinder stadion	0/-
	Indirecte hinder commerciële activiteiten	0
	Aanlegfase	0/-
Externe veiligheid	Vervoer gevaarlijke stoffen	0
	Gasleidingen	0
Luchtkwaliteit	PM 10-snelweg	0
	NO <sub>2</sub> –snelweg	0
	PM 10-Donau	0/-
	NO <sub>2</sub> –Donau	0/-
Lichthinder	Parkerend verkeer	0
	Stadion	0
Sociale veiligheid	Bezoekersstromen naar plangebied	0/-
	Bereikbaarheid hulpdiensten	+
	Kans op conflict tussen voetbalsupporters	0
Bodem	Zettingen	0
	Bodemkwaliteit	0
Water	Verdroging	0
	Waterberging	0
	Waterbeheersing	0
Ecologie	Broedvogels	0
	Zoogdieren	0
	Amfibieën	0
Landschap	Landschapsbeeld	0/+
Cultuurhistorie		0
Archeologie		0

-- zeer negatief - negatief 0 neutraal + positief ++ zeer positief

#### *Knelpunten*

Uit het MER blijkt dat de belangrijkste effecten voor het milieu worden verwacht wanneer de commerciële activiteiten en het stadion tegelijkertijd bezoekers aantrekken. Het verkeersnetwerk kent bij een 70% bezetting van het stadion met name op zaterdagavond en de zondagmiddag knelpunten. Doordat op basis van ervaringen bij andere stadions en grootschalige evenementen verwacht mag worden dat bij een grote drukte een deel van het verkeer de wegen rond het stadion dan mijdt, zal het probleem beheersbaar zijn. Bij een uitverkocht stadion is er een tekort aan parkeerplaatsen op zaterdagavond. De verwachting is dat dit zich zal oplossen door middel van andere vervoerswijzen, een (nog op te stellen) parkeermanagementsysteem, verdichting van het autogebruik en een nog sterker mijddrag. Deze situatie komt overigens maar een paar keer per jaar voor.

Wat betreft geluid geldt dat het geluid van het stadioncomplex is geregeld in de verleende, maar nog niet van kracht zijnde milieuvergunning. Het geluid van de commerciële activiteiten is pas bekend als concrete invulling van deze activiteiten aan de orde is. Er zal voldaan worden aan de van toepassing zijnde milieuregelgeving, al dan niet in vergunning. Uitgangspunt voor het MER is dan ook dat er geen negatieve effecten optreden. De geluidsbelasting van verkeer van en naar de commerciële activiteiten is voor de worst case situatie berekend en levert geen knelpunten op.



#### *Het meest milieuvriendelijk alternatief*

In het MER moet een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden beschreven. Dit is een alternatief dat voldoet aan de doelstelling maar waarbij nadelige gevolgen voor het milieu voorkomen dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Onderzocht is hoe de geconstateerde negatieve milieugevolgen verzacht kunnen worden en hoe bij de uitwerking van de plannen duurzaamheids- en milieuaspecten meegenomen kunnen worden. Deze maatregelen vormen samen het zogenoemde meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Het betreft:

#### *Verkeer en vervoer*

- een vlotte doorstroming van het te verwerken autoverkeer (rijden is beter dan stilstaan, mede in relatie tot de luchtkwaliteit en geluidsemisatie): vergroten capaciteit toe- en afritten Donau, parkeerwijssysteem;
- verminderen van autoverkeer door het gebruik van openbaar vervoer en fiets te bevorderen (zowel door werknemers als door bezoekers) of het reguleren van het gebruik van parkeerterreinen. Voor de commerciële activiteiten is deze maatregel minder goed toepasbaar, omdat personeel en bezoekers op eigen gelegenheid naar het gebied gaan;
- stimuleren van collectieve vervoerswijzen (supportersvervoer);
- bevorderen van gescheiden routes voor voetgangers tussen parkeerplaatsen/openbaar vervoershaltes en het stadion/commerciële activiteiten.

Een beter gebruik van het openbaar vervoer door bezoekers is te bereiken door voorafgaand aan en na de wedstrijden de vervoersfrequentie te verhogen. Daarnaast is het gebruik van het specifiek supportersvervoer te bevorderen via de verkoop van combikaarten. De aantrekkelijkheid van dit vervoer kan verbeterd worden door de bussen van de op hun route aanwezige specifieke busvoorzieningen als busbanen gebruik te laten maken. Extra stimulans voor het gebruik van openbaar vervoer en supportersvervoer is het verdisconteren van de kosten hiervan in de toegangsprijzen (combikaarten).

#### *Milieu- en duurzaamheidsaspecten*

- geluid in de eindfase. Om het geluidsniveau met name in de avonduren verder terug te dringen dan in de milieuvergunning is beschreven, worden in het MMA de volgende maatregelen voorgesteld: verhogen tribunes, dichtmaken van openingen tussen de tribunes, plaatsen van schermen;
- sociale veiligheid. De overlast voor omwonenden wordt beperkt door bezoekers aan het stadion en de commerciële activiteiten zoveel mogelijk buiten de woongebieden te houden. Het afsluiten van de woongebieden voor verkeer voorafgaand aan een voetbalwedstrijd en de inzet van stewards kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren;
- door bij de stedenbouwkundige vormgeving rekening te houden met het aspect sociale veiligheid kan het veiligheidsgevoel voor de gebruikers beïnvloed worden. Belangrijke elementen van de vormgeving kunnen zijn: overzichtelijke routes/ruimtes, duidelijkheid over de indeling van het gebied naar status en functie (privé, semi-privé, openbaar en semi-openbaar);
- duurzaamheid: door toepassing van de principes van duurzaam bouwen, uitbreidingsflexibiliteit en de trias energetica (waar kan je energie besparen) krijgt de voorgenomen activiteit een duurzaam karakter.

### **8.3 Afweging**

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft op 7 september 2004 de richtlijnen voor het MER vastgesteld, waarbij het advies van de commissie voor de m.e.r. d.d. 11 augustus is overgenomen. Naar mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief omdat het niet mogelijk is de doelen van de initiatiefnemers te realiseren zonder de voorgenomen activiteit of een vergelijkbare activiteit uit te voeren. Er kan dus niet getoetst worden aan een reëel nulalternatief en derhalve moet als referentie bij de vergelijking van alternatieven de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling beschreven worden op de locatie Forepark. Geconcludeerd mag worden dat de onderzochte activiteiten in het MER geen of weinig positieve of negatieve effecten op de milieuaspecten te verwachten zijn, uitgezonderd de verkeersaantrekkende werking en daarmee samenhangend parkeren. Het daarop

beschreven voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief, waarin de maatregelen staan beschreven die de negatieve milieueffecten verzachten en bij de uitvoering van de plannen meegenomen moeten worden, zijn naar competenties van initiatiefnemers en overigen (m.n. gemeente) onderscheiden.

#### *Wenselijkheid stadion en programma commerciële activiteiten*

Zowel op stedelijk als op regionaal niveau is de ruimtelijke visie op het gebied rondom het Prins Clausplein gewijzigd. Werd ten tijde van het opstellen van het vigerende bestemmingsplan voor dit deel van het Forepark vooral gezien als een bedrijventerrein sec, nu wordt vanuit planologisch oogpunt (zie ook de beschrijving in hoofdstuk 3) het gebied rond het Prins Clausplein aangemerkt als een locatie voor hoogwaardige bedrijvigheid (o.a. kantoren), gecombineerd met stedelijke/regionale voorzieningen. Dit beleid is in diverse lokale sectornota's en raadsbesluiten vastgelegd (leisurenota, kantorennota, raadsbesluit voetbalstadion etc). Het RSP van het Stadsgebied Haaglanden spreekt van een 'Randstedelijk knooppunt'. Op grond van het RSP kan ter plaatse van de Prime location Forepark een grootschalige regionale functie met bijbehorende voorzieningen tot ontwikkeling worden gebracht. De locatie wordt gezien als een zichtlocatie aan A12 en A4. De vormgeving van het bijzondere object dient hierop te worden afgestemd. De parkeervoorzieningen dienen te worden afgestemd op dubbel gebruik.

Conform het raadsbesluit over het voetbalstadion moet ten behoeve van het gebruik van het stadion rekening worden gehouden met de bijzondere eisen ten aanzien van veiligheid, parkeren en bereikbaarheid (o.a. afwikkeling verkeer binnen één uur bij een bezetting van 70%). Deze eisen zijn maatgevend voor de inrichting van het plangebied en derhalve voor het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt het stadion conform het de besluitvorming over de gunning van de Europese aanbesteding vastgelegd. Voor de overige (commerciële) bestemmingen wordt een maximum aantal m2 bvo's aangegeven ten aanzien van het bouwvolume en de soort functies. Dit laatste heeft te maken met de verkeersaantrekkende werking van sommige functies. Het betreft hierbij detailhandel, horeca, kantoren en de bioscoop (multiplex).

In het bestemmingsplan zijn toegestaan het voetbalstadion met stadiongerelateerde voorzieningen tot 13.000 m2 bvo en commerciële voorzieningen tot 3.500 m2 met detailhandel tot een maximum van 950 m2. Op de bestemming Gemengde Doeleinde I zijn commerciële voorzieningen toegestaan tot 26.000 m2, waaronder een bioscoop met maximaal 7 doeken, detailhandel tot een maximum van 950 m2 bvo en gemaximaliseerd horeca. Op de bestemming gemengd doeleinden II zijn commerciële voorzieningen als zakelijke dienstverlening, maatschappelijke doeleinden en kantoren toegestaan tot 50.000 m2 bvo.

In hoeverre er knelpunten ontstaan na eventuele wijziging van de programma –mix is ondermeer afhankelijk van een aantal onzekere factoren zoals de exacte invulling van de bebouwing en het feitelijk verkeers- en parkeergedrag etc. Het bestemmingsplan maakt dan ook wijziging van een aantal programmaonderdelen niet onmogelijk, maar daaraan worden een aantal procedurele en inhoudelijke voorwaarden gesteld. Het kan slechts via een wijzigingsbevoegdheid, waarbij op basis van een distributieplanologisch onderzoek en na advisering van raadscommissie en stadsgewest Haaglanden de procedure ex artikel 11 WRO gevoerd zal worden.

#### Wijzigingsbevoegdheid retail

In de MER is door de initiatiefnemers uitgegaan van 7.800 m2 retail. Retail kenmerkt zich onder andere door relatief hoge bezoekersaantallen, die van invloed zijn op zowel de luchtkwaliteit als het beslag wat wordt gelegd op de verkeerscapaciteit. Middels een wijzigingsbevoegdheid is het onder strikte voorwaarden mogelijk voor de bestemming Gemengde Doeleinden I een uitbreiding van 5.000 m2 detailhandel te bestemmen. In de voorwaarden wordt nadrukkelijk inzicht gevraagd in mobiliteit en parkeren. Derhalve is het bestemmingsplan ten aanzien van de detailhandel (en de daar uit volgende effecten) beperkend ten opzichte van het MER.

#### Wijzigingsbevoegdheid multiplex

Dit bestemmingsplan kent ook een wijzigingsbevoegdheid voor de uitbreiding van het aantal doeken door wijziging van de bestemming bioscoop tot multiplex. In de MER wordt uitgegaan van een multiplex met bijbehorende hogere aantallen bezoekers en effecten voor verkeer. Bij de wijzigingsbevoegdheid zal derhalve door aanvragers aangetoond moeten worden op welke wijze de geconstateerde knelpunten worden opgelost en parkeergelegenheid wordt aangeboden.

#### Wijzigingsbevoegdheid bouwvolume

Bij een andere uitwerking van de commerciële activiteiten mag het maximale bouwvolume voor het totaal van de programmaonderdelen maximaal 33.500 m<sup>2</sup> bvo bedragen (na toepassen van wijzigingsbevoegdheid). Met andere woorden, bij toename van bijvoorbeeld het ruimtebeslag van het aandeel horeca, moet een ander aandeel in ruimtebeslag afnemen. Naast deze voorwaarde, waar bouwaanvragen aan getoetst zullen worden, is het direct te ontwikkelen volume voor de bestemming Gemengde Doeleinden I gemaximaliseerd tot 26.000 m<sup>2</sup> bvo. Middels een wijzigingsbevoegdheid kan het volume met 4.000 m<sup>2</sup> bvo worden uitgebreid, zodat het totaal van de commerciële activiteiten op de bestemmingen Gemengde Doeleinde I en Sportdoeleinden op 33.500 m<sup>2</sup> komt.

#### *Knelpunten voorgenomen activiteiten*

In het MER is in het zogenoemde worst-case scenario naast het stadion het volgende commerciële programma opgenomen: 7.900 m<sup>2</sup> retail, 2.800 m<sup>2</sup> bedrijfsruimte/zakelijke dienstverlening, 6.000 m<sup>2</sup> horeca, 16.000 m<sup>2</sup> leisure en 800m<sup>2</sup> overige voorzieningen. Uit het MER blijkt dat er dan knelpunten ontstaan ten aanzien van verkeerscapaciteit als gevolg van de verkeersaantrekkende werking en daarmee samenhangend parkeren, wanneer de commerciële activiteiten en het stadion tegelijkertijd bezoekers aantrekken. Het verkeersnetwerk kent bij een 70% bezetting van het stadion met name op zaterdagavond en de zondagmiddag knelpunten. Doordat verwacht mag worden dat bij een grote drukte een deel van het verkeer de wegen rond het stadion dan mijdt, zal het probleem beheersbaar zijn. Bij een uitverkocht stadion (100% bezetting, enige malen per jaar) is er een tekort aan parkeerplaatsen.

#### *Verdringing en mijddrag verkeer*

Voetbalwedstrijden worden in principe gehouden op werkdag- en zaterdagavonden en op zondagmiddag. Buiten deze dagdelen hoeft geen rekening gehouden te worden met verkeer van bezoekers van voetbalwedstrijden. Uit de analyse van de verkeerssituatie blijkt dat als het reguliere verkeer, het voetbalverkeer en het verkeer ten gevolge van de commerciële activiteiten bij elkaar opgeteld worden, er een tekort aan wegcapaciteit is. Het optellen van de intensiteiten van de verschillende gebruikscategorieën geeft echter geen juist beeld van de situatie die zal ontstaan. Het reguliere verkeer zal bij grote drukte op het wegennet een andere route kiezen om niet te veel tijd te verliezen of ze maken hun verplaatsing niet of op een andere manier. De bezoekers van commerciële voorzieningen rond het stadion worden op de voetbaluren geconfronteerd met grote drukte op de wegen rond het stadion, beperkte parkeerterruimte terwijl de ruimte rond het stadion is ingenomen door wedstrijdbezoekers. Deze belemmeringen zorgen ervoor dat een deel van de bezoekers van de commerciële activiteiten hun bezoek op een ander moment zullen afleggen. Slechts een beperkt deel zal toch tijdens een voetbalwedstrijd het stadionsgebied bezoeken.

#### *Beheerconvenant en Milieu- Vervoers en Parkeermanagementplan*

Door de gemeente Den Haag zal met de gebruikers van het stadion (Stichting Stadion Ontwikkeling c.q. ADO Den Haag) en met de gebruikers van de commerciële activiteiten een beheerconvenant over verkeer-, parkeer en veiligheidsaspecten afsluiten. Daarnaast is in het kader van de milieuvergunning een Milieu, Vervoers- en Parkeermanagementplan aan de Stichting Stadion Ontwikkeling voorgeschreven. In zowel het convenant als het MVPm-plan zullen maatregelen in het kader van veiligheid en beheer worden vastgelegd en dienen de voorgestelde maatregelen uit het MMA te worden beschouwd. Hieronder wordt onder andere verstaan het verminderen van autoverkeer door het gebruik van openbaar vervoer, fiets en meer inzittenden per auto te bevorderen alsmede het stimuleren van collectieve vervoerswijzen (supportersvervoer), waarmee de verkeersbelasting en benodigde parkeercapaciteit zowel bij 70% als 100% bezetting van het stadion afneemt en past binnen

het vastgestelde aantal te realiseren parkeerplaatsen. Bij de beoordeling van de wijzigingsbevoegdheden dienen de resultaten in de beoordeling te worden meegenomen.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat

- De beoogde functies in het MER in hoofdzaak wenselijk zijn in het kader van de gemeentelijke visie op het gebied rond het Prins Clausplein, waarbij het voetbalstadion maatgevend is voor het toestaan van de overige functies;
- De onderzochte activiteiten in het MER geen of weinig positieve of negatieve effecten op de milieuaspecten te verwachten zijn, uitgezonderd op de verkeersaantrekkende werking en daarmee samenhangend parkeren.
- Gelet op de motivatie in hoofdstuk 7.2 wordt de planontwikkeling in relatie tot het Besluit luchtkwaliteit niet onacceptabel geacht.
- Detailhandel -met publiektrekkend karakter- is beperkter mogelijk dan waarvan in het MER wordt uitgegaan.
- In het algemeen het bestemmingsplan beperkend m.b.t. de omvang ten opzichte van de onderzochte voorgenomen activiteit is en onder strikte voorwaarden het volledig in het MER opgenomen ontwikkelingsprogramma mogelijk maakt. Door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid (ex artikel 11 WRO) is het mogelijk het bruto vloeroppervlak commerciële activiteiten in GD I en/of de wijziging van een bioscoop naar multiplex en/of de uitbreiding van detailhandel mogelijk, dit onder strikte condities ten aanzien van onder andere verkeer en parkeren.
- Gemeente is betrokken partij bij het beheerconvenant en toetst middels de milieuvergunning(en).

#### **8.4 Evaluatie**

De MER-regeling verplicht het bevoegd gezag (in dit geval het college) onderzoek te verrichten naar de voorspelde milieueffecten. Als de effecten anders zijn dan voorspeld dan moet het bevoegd gezag maatregelen nemen. Hiervoor wordt een zogenoemd evaluatieprogramma opgesteld. Onderstaand zijn voor verschillende milieuaandachtspunten, die in het evaluatieprogramma opgenomen moeten worden, een aantal mogelijkheden voor evaluatie genoemd. Omdat de keuze voor de invulling van het programma van commerciële activiteiten nog niet vaststaat, kan het zijn dat bepaalde aspecten uiteindelijk niet relevant zijn.

##### *Programma*

Bij nadere uitwerkingen van de commerciële activiteiten na vaststelling van het bestemmingsplan is het wel van belang om de milieueffecten van nadere uitwerkingen te vergelijken met de effecten zoals die in het MER beschreven staan. Wanneer de nadere uitwerkingen leiden tot grotere milieueffecten, dan moet onderbouwd worden waarom toch voor deze uitwerking wordt gekozen.

##### *Verkeer en vervoer*

- ontwikkeling van verkeersintensiteiten en verkeerssamenstelling;
- benutting van openbaar vervoer.

##### *Woon- en leefmilieu*

- in geval van een sterk afwijkende ontwikkeling van verkeersintensiteiten dient ook de werkelijke geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer getoetst te worden aan de berekende geluidsbelasting in het MER;
- parkeersituatie: in de maximale situatie zijn er onvoldoende parkeerplaatsen. Het streven is parkeeroverlast in omliggende woongebieden te voorkomen. Dit zal echter zorgvuldig gemonitord moeten worden.

##### *Bodem en water*

- meten van de kwaliteit van het oppervlaktewater;
- optreden van zettingen bij de opgehoogde plandelen (met name bij de parkeerplaats Zegwaard is dit vanwege de aanwezige vuilstort van belang).

##### *Ecologie*

- ontwikkeling van natuurwaarden langs het plangebied (ecologisch ingerichte oevers).

## **9 ECONOMISCHE HAALBAARHEID**

De gemeenteraad heeft bij besluit van 15 mei 2003, rv 67, "Naar realisatie van een nieuw voetbalstadion in Den Haag", ingestemd met het ter beschikking stellen van een gemeentelijke bijdrage van € 27,5 miljoen aan de Stichting Stadionontwikkeling voor de realisering van het nieuwe stadion (begrotingspost 922.3). Tevens is ingestemd met een budget van € 3,3 miljoen voor de aanleg van een calamiteitenroute langs de A12 ten behoeve van het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg. Deze heeft tevens een functie voor het nieuwe stadion. De noodzakelijke maatregelen voor bereikbaarheid en parkeren komen ten laste van de grondexploitatie Forepark. Het projectdocument Forepark is op 21 december 2004 door het College van Burgemeester en Wethouders vastgesteld. Hierbij is tevens de grondexploitatie operationeel verklaard en is de uitvoering van het bestemmingsplan zeker gesteld. De overige bestemmingen worden gerealiseerd door privaat initiatief.

## 10 TOELICHTING PLANVOORSCHRIFTEN

### 10.1 Toelichting

#### - Beschrijving in hoofdlijnen

De beschrijving in hoofdlijnen geeft in grote lijnen de gewenste stedenbouwkundige invulling aan van het plangebied.

#### - Sportdoeleinden (S)

De bestemming Sportdoeleinden (S) is van toepassing op het geprojecteerde stadioncomplex, inclusief een rondom het stadion aan te leggen obstakelvrije zone met een breedte van 9 meter. Het stadioncomplex (met een volume van 210.000 m<sup>3</sup>) omvat een bebouwd grondoppervlak van ca 10.500 m<sup>2</sup> plus een bussluis. Binnen het complex zijn stadiongebonden functies toegestaan tot een bruto vloeroppervlak (bvo) van 13.000 m<sup>2</sup> alsmede afzonderlijke commerciële voorzieningen tot een bvo van 3.500 m<sup>2</sup>. In de voorschriften zijn de toegestane vloeroppervlakten voor de diverse functies gespecificeerd. Daarnaast dienen voorzieningen te worden gerealiseerd voor het stallen van (brom)fietsen.

#### - Gemengde Doeleinden I (GDI)

Binnen de bestemming Gemengde Doeleinden (GDI) is bebouwing toegestaan Ten behoeve van commerciële dan wel non-profit voorzieningen met bvo van 26.000 m<sup>2</sup>, na gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid tot maximaal 30.000 m<sup>2</sup>. Indien na gebruikmaking van de in de voorschriften opgenomen wijzigingsbevoegdheid de leidingen zijn verplaatst, zijn de beperkende voorwaarden voor wat betreft de te hanteren veiligheidszone niet meer van toepassing.

#### - Parkeer- en Verkeersdoeleinden I (P/V I)

De bestemming Parkeer- en Verkeersdoeleinden is opgenomen ten behoeve van de aanleg van 720 parkeerplaatsen voor de bezoekers/werknemers van de bestemming S en GD I op de Prime Location alsmede de aanleg van opstelplaatsen voor politie/ME-voertuigen en hulpdiensten met een grondoppervlakte van circa 400 m<sup>2</sup> (20 x 20 m). Tevens zijn reclamezuilen/reclamemasten toegestaan.

#### - Gemengde Doeleinden II (GDII)

De bestemming Gemengde Doeleinden II (GD-II) is van toepassing op het restgebied van de zgn. Wegenerlocatie, ten behoeve van bedrijfsbebouwing met een maximaal bvo van 50.000 m<sup>2</sup>. Binnen de bestemming zijn toegestaan commerciële en non-profit voorzieningen, met uitzondering van detailhandel. Binnen de ruimte voor verkeer-, parkeer- en langzaam verkeersvoorzieningen dient ruimte te worden gereserveerd voor voetgangersstromen van en naar het stadion en voor minimaal 280 parkeerplaatsen, tevens ten behoeve van het voetbalstadion. Tevens kunnen voorzieningen worden opgericht voor het stallen van (brom)fietsen. De bestaande reclamezuil is opgenomen.

De hogedrukgasleidingen zijn opgenomen met een te hanteren veiligheidszone van 30 meter ten behoeve van op te richten bebouwing. Indien na gebruikmaking van de in de voorschriften opgenomen wijzigingsbevoegdheid de leidingen zijn verplaatst, zijn de beperkende voorwaarden voor wat betreft de te hanteren veiligheidszone niet meer van toepassing.

#### - Parkeer- en verkeersdoeleinden II (P/V II)

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van het realiseren van parkeerruimte met een capaciteit voor 2.000 - 2.300 motorvoertuigen, (brom)fietsen, groenvoorzieningen, water, (hoofd)ontsluitingswegen en langzaam verkeer voorzieningen, met in die bestemming passende bebouwing. Een geluidwerende voorziening in de vorm van een geluidsscherm is toegestaan met een hoogte van 3 tot 5 meter. Tevens zijn reclamezuilen/reclamemasten toegestaan.

#### - Groenvoorziening

In deze bestemming is een groenstrook opgenomen, waarbinnen voet- en fiets-/ skatepaden toegestaan.

#### - Waterstaatsdoeleinden-Water/waterkering

Binnen deze bestemming zijn respectievelijk opgenomen de boezemwatergang en/of polderwatergang en de waterkering.

- **Verblijfsstraat**

De bestemming verblijfsstraat is opgenomen ten behoeve van ontsluiting van het gebied en de voet- en fietspaden, waarbinnen zijn opgenomen parkeer- en groenvoorzieningen, kunstwerken en bijbehorende voorzieningen. Het aantal rijstroken ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer mag niet meer bedragen dan één per rijrichting, met uitzondering van eventueel benodigde opstelstroken nabij kruispunten. Reclamezuilen c.q. reclamemasten zijn toegestaan.

- **Leiding**

Binnen de bestemming leiding zijn opgenomen:

- een hogedruk gasleiding met een diameter van 750 mm en bedrijfsdruk van 67 bar;
- een hogedruk gasleiding met een diameter van 300 mm en bedrijfsdruk van 40 bar.

- **Wijzigingsbevoegdheid**

In de voorschriften is een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen ten behoeve van:

1. de verplaatsing van de hogedruk gasleidingen;
2. uitbreiding van het binnen de bestemming GD I toegestane bvo detailhandel van 950 m2 uit te breiden met 5.000 m2 bvo. Een aanvraag hiertoe zal vooraf om advies worden voorgelegd aan stadsgewest Haaglanden.
3. het kunnen toelaten van een multiplex bioscoop binnen de bestemming GD I
4. het uitbreiden van het bruto vloeroppervlak binnen de bestemming GD I tot 30.000 m2 bvo.

**10.2 Wijzigingsbevoegdheden**

**Leidingen**

In het bestemmingsplangebied liggen twee hogedruk gasleidingen van de Nederlandse Gasunie, te weten:

- leiding met doorsnee van 300 mm en bedrijfsdruk van 40 bar;
- leiding met doorsnee van 750 mm en bedrijfsdruk van 67 bar.

Rond de bedoelde gasleidingen dient een veiligheidszone in acht te worden genomen van respectievelijk 30 meter en 95 meter. Deze zonerings is conform de circulaire “Zonering langs hogedruk aardgasleidingen”, die is uitgegeven door het Directoraat Generaal voor de Milieuhygiëne van het Ministerie VROM. Planologische, technische en economische belangen kunnen echter tot een kleinere afstand leiden. In die gevallen dienen minimaal de bebouwingsafstanden, zoals weergegeven in de onderstaande tabel, in acht te worden genomen.

Bebouwingsafstand				
Diameter in mm	bedrijfsdruk in bar	incidentele bebouwing en bijzondere objecten cat. II in mtrs.	woonwijk, flatgebouw en bijzondere objecten cat. I in mtrs.	overige gebouwen in meters
300	40	4	14	4
750	67	5	30	5

De ter plaatse in deze tabel genoemde bijzondere objecten zijn als volgt te specificeren. Onder bijzondere objecten categorie I worden verstaan:

- bejaardenhuizen en verpleeginrichtingen;
- scholen en winkelcentra;
- hotels en kantoorgebouwen, bestemd voor meer dan 50 personen;
- objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals computer- en telefooncentrales, gebouwen met een vluchtleidingsapparatuur;
- objecten die door secundaire effecten een verhoogd risico met zich meebrengen, zoals bovengrondse installaties en opslagtanks voor brandbare, explosieve en/of giftige stoffen.

Onder bijzondere objecten categorie II worden verstaan: sporthallen en zwembaden;

- hotels en kantoorgebouwen, voor zover niet vallend onder categorie I;
- industriegebouwen, zoals productiehallen en werkplaatsen, voor zover niet vallend onder categorie I.

Op basis van de richtlijnen dient tussen de leiding en het stadiongebouw c.a. een bebouwingsafstand in acht te worden genomen van 30 meter. Conform de in het kader van het bestemmingsplan Forepark, tweede fase gemaakte afspraken met de Gasunie, is op de onderhavige locatie beperking van deze afstand tussen leiding en kantoorbebouwing toegestaan tot 4 meter, met de restrictie van maximaal 50 werkzame personen per hectare. Ten behoeve van eventuele verplaatsing van de leiding naar buiten het plangebied is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid zijn de beperkende bebouwingsvoorschriften voor wat betreft de in acht te nemen bebouwingsafstanden niet meer van toepassing.

### **Detailhandel**

In het plangebied is detailhandel toegestaan. Indien dit bijdraagt aan de versterking van Den Haag als winkelstad wordt de mogelijkheid geboden om de bruto vloeroppervlakte (bvo) van de toegestane detailhandel uit te breiden met 5.000 m<sup>2</sup> b.v.o.. Aanvragen van winkelontwikkelingen (nieuwe of uitbreidingen) groter dan 1.000 m<sup>2</sup> v.v.o., wanneer sprake is van vestiging buiten de hoofdwinkelstructuur, of van een bestemmingsplanwijziging of vrijstelling dienen aan de volgende toetsingscriteria conform het vigerende detailhandelsbeleid te voldoen:

- Een nieuw initiatief zal zich waar mogelijk binnen de hoofdwinkelstructuur moeten vestigen. Alleen wanneer kan worden aangetoond dat daar geen geschikte locaties aanwezig zijn, kan een locatie buiten de structuur in overweging worden genomen;
- Versterkend zijn voor de hoofdwinkelstructuur en dus niet structuurverstorend werken. Het gaat dan bijvoorbeeld om ondervertegenwoordigde branches, nieuwe concepten of formules met een kwalitatief onderscheidend karakter en gericht op nieuwe doelgroepen;
- Voldoende aantoonbaar economisch potentieel (voldoende consumenten draagvlak middels marktonderzoek aan te tonen);
- Er als gevolg van de ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen op het gebied van mobiliteit en parkeren.
- Wanneer sprake is van een (boven)regionale ontwikkeling, het plan groter is dan 1.000 m<sup>2</sup> v.v.o. en niet binnen het bestaande regionale beleid past, dient het plan getoetst te worden aan het regionale of provinciale beleid.

In de regionale Structuurvisie detailhandel Stadsgewest Haaglanden (d.d. 13 juni 2001) zijn tussen de deelnemende gemeenten bindende afspraken gemaakt over met name detailhandelontwikkelingen met een bovenlokale impact. Deze afspraken liggen vast tot 2006, waarna een nieuwe Regionale structuurvisie Haaglanden zal worden opgesteld.

### **Bioscopenbeleid**

Het bioscopenbeleid is vastgelegd in het Regionaal Leisurebeleid Haaglanden (2002) en Beleidsconclusies ten aanzien van Leisure (Provincie Zuid-Holland, 2002). In het plangebied is een bioscoop toegestaan. Middels een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk een multiplexbioscoop toe te staan. De bioscopenbranche is het afgelopen decennium sterk in beweging geweest. Kleine en oude bioscopen sluiten en het bioscopenlandschap wordt steeds meer bepaald door een gering aantal exploitanten van multi- en megaplexen. Aan de rand van de stad verrijzen grootschalige bioscopen die een geheel nieuw publiek weten aan te spreken. Nieuwe stadsrandbioscopen trekken hoge bezoekersaantallen en vormen zo een impuls voor verdere ontwikkeling van een locatie. Opening van een perifere bioscoop leidt op den duur slechts tot marginale daling van het bioscoopbezoek in de binnenstad, dit omdat perifere bioscopen tweemaal zoveel nieuwe bioscoopbezoekers blijken te trekken dan een bioscoop in de binnenstad.

De Haagse bioscopenmarkt biedt na voltooiing van de bioscoopplannen voor Spuimarkt en Babylon op dit moment nog voldoende ruimte voor een bioscoop/multiplex op een goed bereikbare locatie aan de rand van de stad. Temeer daar de Metropole-bioscoop in 2004



gesloten is en de bioscopenbranche nog een forse groei van het aantal bioscoopbezoeken voorziet voor de komende jaren. De locatie nieuw stadion voldoet goed aan de benodigde economische vestigingsvoorwaarden, onder andere op het vlak van concentratie en bereikbaarheid/ parkeren.

Een multiplex is een bovenlokale leisurevoorziening, wat betekent dat een nieuw initiatief wordt getoetst door het stadsgewest Haaglanden. Het gebied rondom het Prins Clausplein heeft zowel volgens de gemeente Den Haag als het stadsgewest Haaglanden op lange termijn de potentie om uit te groeien tot een nieuw economisch centrum in de Randstad. Binnen het eerder vastgestelde regionale leisurebeleid (2002) is de snelwegzone Vlietranden-Gavi-Ypenburg aangewezen als strategische zone (=voorkeurslocatie), gezien het 'Uitwerkingsplan Vliet/A12-zone' (2004) is niet zozeer de Vlietzone de voorkeurslocatie alswel de A12-zone, inclusief de locatie van het nieuwe stadion.

Voor nieuwe, bovenlokale leisure-aanvragen gelden vanuit stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland de volgende toetsingscriteria, waaraan een multiplex zal moeten voldoen:

- Versterking/concentratie van de bestaande leisurestructuur, geen onverantwoorde aantasting van het bestaande voorzieningenniveau waarbij ook naar de regionale gevolgen voor de omliggende gemeente gekeken moet worden: een distributieplanologisch onderzoek naar o.a. bezoekersaantallen, herkomst, zalen/stoelen en doelgroep.
- Bereikbaarheid met verschillende vervoerssystemen én per hoogwaardig regionaal vervoer; entree binnen 1 km van de aansluiting van een regionale weg met het onderliggend wegennet, OV-halte nabij de entree. Parkeergelegenheid op eigen terrein en/of in combinatie met bestaande voorzieningen (dubbelgebruik).
- Er als gevolg van de ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen op het gebied van mobiliteit en parkeren zijn.
- Passend binnen milieu- en ruimtelijke randvoorwaarden, niet verstorend werken op andere functies van de locatie – zoals wonen, kantoren en bedrijven

#### **Uitbreiding bvo's bestemming GD I**

De bestemming GD I, waarin in hoofdzaak de commerciële activiteiten zijn bestemd, heeft het toegestane bruto vloeroppervlak (bvo) van 26.000 m<sup>2</sup>. Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om dit bruto vloeroppervlak te wijzigen in 30.000 m<sup>2</sup> onder voorwaarde dat er als gevolg van de ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen op het gebied van mobiliteit en parkeren zijn.

## 11 OVERLEG ex ARTIKEL 10 BRO EN INSPRAAK

### 11.1 Overleg

Het voorontwerp is in het kader van het overleg ex artikel 10 BRO gezonden naar de volgende instanties en personen:

1. Provinciale Planologische Commissie
2. Projectbureau Ypenburg
3. Ontwikkelingsbedrijf Leidschenveen
4. Informatiecentrum Leidschenveen
5. Regionaal Politiekorps Haaglanden
6. Politie Haaglanden, Bureau Ypenburg/Leidschenveen
7. Commandant van de Brandweer Den Haag - Operationele Ondersteuning
8. GGD
9. Stadsgewest Haaglanden
10. VROM Inspectie Regio Zuid-West
11. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland
12. Hoogheemraadschap van Delfland - Sector Integraal Waterbeheer
13. NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland - Afdeling Transport & Rijnregio
14. BV Transportnet Zuid-Holland, TZH elektriciteitstransport
15. E-on Benelux
16. Energie Delfland N.V.
17. Gastransport Services
18. Ministerie van Economische Zaken - Regio Zuid-West
19. Kamer van Koophandel Haaglanden
20. "De Haagse Horeca zoekt het hogerop"
21. Stichting Bedrijvencentrum
22. HTM Infra
23. Connexxion Regio West
24. NS Vastgoed BV - afdeling Productmanagement
25. NS- Vastgoed
26. Railinfrabeheer BV - Grondverwerving en Juridische Zaken/Planologie
27. ProRail
28. Stichting BOOG
29. Hulpverleningsregio Haaglanden
30. ADO Den Haag
31. Stichting Stadion Ontwikkeling
32. De Brauw Linklaters en Alliances
33. Ballast Nedam
34. Haags Milieucentrum
35. Bewonersvereniging Leidschenveen
36. Wijkvereniging Leidschenveen
37. Vereniging beheer Forepark
38. Bedrijvenschap Forepark
39. Vereniging Forepark
40. Stichting 'Mooi Voorburg'
41. Wijkvereniging Oud Voorburg
42. Vereniging Vlietrand Groen
43. Bureau Goudappel Coffeng
44. Brinkgroep B.V.
45. Bureau Aestate
46. Facility Point Forepark
47. Richard Koek, Guirlande 205, 2496 WX Den Haag
48. Buurtvereniging Morgenweide
49. Werkgroep Leefbaarheid Singels
50. Zwarts & Jansma
51. TCN- Concepts
52. Sassen Advocaten
53. Burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp
54. Burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg
55. Burgemeester en wethouders van Zoetermeer

Van de instanties genoemd onder (PM) t/m (PM) zijn inhoudelijke reacties ontvangen. De instanties genoemde onder (PM) t/m (PM) hebben te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Provinciale Planologische Commissie (PPC)

### **11.2 Inspraak**

Het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft ter voldoening aan de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegen van (PM) tot en met (PM). Op (PM) is een inspraak/informatieavond gehouden. Van deze bijeenkomst is een verslag gemaakt, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

BIJLAGEN  
BEHORENDE BIJ DE TOELICHTING VAN

**B E S T E M M I N G S P L A N**

**NIEUW STADION DEN HAAG**

(VOORONTWERP)

Januari 2005

Bijlagen behorende bij de toelichting van het Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag: -  
Veiligheidsplan Nieuwe Stadion Forepark, d.d. 1 april 2003.  
- Milieueffectrapportage Nieuw Stadion Den Haag, d.d. 18 januari 2005

## **II. VOORSCHRIFTEN**

**Voorschriften, behorende bij het Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag.**

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>BLZ.</b>
42	
<b>ARTIKEL 1. BEGRIPSBEPALINGEN.</b>	<b>48</b>
<b>ARTIKEL 2. WIJZE VAN METEN.</b>	<b>50</b>
<b>ARTIKEL 3. ALGEMENE BEPALINGEN.</b>	<b>51</b>
<b>ARTIKEL 4. BESCHRIJVING IN HOOFDLIJNEN</b>	<b>51</b>
<b>ARTIKEL 5. SPORTDOELEINDEN (S)</b>	<b>53</b>
<b>ARTIKEL 6. GEMENGDE DOELEINDEN I (GDI)</b>	<b>53</b>
<b>ARTIKEL 7. PARKEER- EN VERKEERSDOELEINDEN I (P/V I)</b>	<b>54</b>
<b>ARTIKEL 8. GEMENGDE DOELEINDEN II (GDII)</b>	<b>54</b>
<b>ARTIKEL 9. PARKEER- EN VERKEERSDOELEINDEN II (P/V II)</b>	<b>55</b>
<b>ARTIKEL 10. GROENVOORZIENING.</b>	<b>55</b>
<b>ARTIKEL 11. WATERSTAATSDOELEINDEN</b>	<b>55</b>
<b>ARTIKEL 12. VERBLIJFSSTRAAT.</b>	<b>55</b>
<b>ARTIKEL 13. LEIDING</b>	<b>56</b>
<b>ARTIKEL 14. VERBODEN GEBRUIK VAN GRONDEN EN OPSTALLEN</b>	<b>56</b>
<b>ARTIKEL 15. WIJZIGINGSBEVOEGDHEDEN</b>	<b>56</b>
<b>ARTIKEL 16. PROCEDUREREGELS</b>	<b>57</b>
<b>ARTIKEL 17. WERKZAAMHEDEN ALVORENS WIJZIGINGSPLAN VAN KRACHT IS</b>	<b>57</b>
<b>ARTIKEL 18. OVERGANGSBEPALING.</b>	<b>58</b>
<b>ARTIKEL 19. STRAFBEPALING.</b>	<b>58</b>
<b>ARTIKEL 20. TITEL VAN HET PLAN.</b>	<b>58</b>

Bijlage, behorende bij de voorschriften van het Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag:  
Staat van Horeca-inrichtingen

## ARTIKEL 1. BEGRIPSBEPALINGEN.

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. het plan: het Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag;
2. de plankaart: de kaart van het Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag, bestaande uit de kaart S 10405, waarop is aangegeven de bestemmingen van de gronden;
3. bestemmingsvlak: een op de kaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming;
4. bestemmingsgrens: een op de kaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;
5. bouwgrens: een op de kaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bouwvlak;
6. bebouwing: één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
7. bebouwingspercentage: een op de plankaart of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel dan wel bebouwingsvlak of bestemmingsvlak, dat ten hoogste mag worden bebouwd; dit percentage heeft geen betrekking op ondergrondse parkeergarages;
8. bouwen: het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;
9. bouwlaag: een doorlopend gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke hoogte of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met uitsluiting van onderbouw en een kap(verdieping);
10. bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
11. culturele voorzieningen: voorzieningen op het gebied van kunst en cultuur zoals theaters, schouwburgen, concertzalen, ruimten voor het beoefenen van muziek, bioscopen, filmhuizen en musea met inbegrip van bijbehorende voorzieningen;
12. detailhandel: het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit; hieronder wordt niet begrepen het verkopen en/of leveren van goederen voor het verbruik ter plaatse; eveneens is daaronder niet begrepen het verkopen van (consumenten)vuurwerk inclusief de daarbij behorende opslag van vuurwerk, behoudens het bepaalde in de voorschriften van het bestemmingsplan Parapluherziening detailhandel vuurwerk;
13. eerste bouwlaag: de bouwlaag op de begane grond;
14. gebouw: elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
15. geluidsgevoelig functies: functies zoals bedoeld in het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen;
16. geluidsgevoelig gebouwen: gebouwen welke dienen ter bewoning of ten behoeve van een functie zoals bedoeld in het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen;



17. grondoppervlakte van bebouwing: de oppervlakte van de grond, in beslag genomen door de horizontale projectie van een gebouw;
18. hoofdgebouw: een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt;
19. horeca-inrichting: een inrichting, in zijn algemeenheid gericht op de bedrijfsmatige verstrekking van dranken en/of etenswaren en/of het verstrekken van nachtverblijf en/of het exploiteren van zaalaccommodatie, een en ander gepaard gaande met dienstverlening. Binnen deze definitie worden de volgende categorieën in horeca-inrichtingen onderscheiden:

**categorie I:** horeca-inrichtingen, waaraan blijkt de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen minder dan 30 punten zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de exploitatie aansluit bij winkelvoorzieningen en voornamelijk, althans voor een substantieel gedeelte, gericht zijn op het winklend publiek en waarvan de bedrijfsvoering gericht is op de verkoop van niet ter plaatse bereide kleine etenswaren, al dan niet in combinatie met overwegend alcoholvrije dranken. De openingstijden liggen maximaal tussen 07.00 uur en 19.00 uur en één avond per week tot maximaal 22.00 uur. Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen in het algemeen ijsalons, broodjeszaken, croissanteries, lunchrooms, patisserieën en konditoreien;

**categorie II:** horeca-inrichtingen, waaraan blijkt de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen 30 punten of meer, doch minder dan 40 zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de bedrijfsvoering gericht is op de verstrekking van al dan niet ter plaatse bereide maaltijden en kleine etenswaren, al dan niet in combinatie met de verstrekking van alcoholvrije en/of alcoholhoudende dranken. De bezoekersfrequentie omvat met name ook de avonduren. Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen in het algemeen restaurants, petit-restaurants, restauraties, crêperieën, pannenkoekenhuizen, poffertjeszaken, cafetaria's/snackbars, shoarmazaken, coffeeshops, koffiehuisen, theehuizen en poolcentra;

**categorie III:** horeca-inrichtingen, waaraan blijkt de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen 40 punten of meer, doch minder dan 50 zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de bedrijfsvoering gericht is op de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken, al dan niet in combinatie met kleine etenswaren. Daarnaast vallen binnen deze categorie ook bepaalde lichtere vormen van horeca die door een van de standaard afwijkende wijze van exploitatie een grotere invloed op de omgeving hebben. Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen café's, eetcafé's, afhaalwinkels / maaltijdbezorging, ontmoetingscentra, alsmede broodjeszaken, cafetaria's/snackbars en ijsalons, met openingstijden tot in de nachtelijke uren;

**categorie IV:** horeca-inrichtingen, waaraan blijkt de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen 50 punten of meer zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen waarvan de bedrijfsvoering is gericht op de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken, al dan niet in combinatie met het geven van gelegenheid tot het dansen op mechanische en/of levende muziek. Ook inrichtingen, waar bedrijfsmatig gelegenheid wordt gegeven tot het houden van vergaderingen, recepties, bruiloften en partijen, in combinatie met het verstrekken alcoholhoudende dranken en/of al dan niet ter plaatse bereide etenswaren behoren tot deze categorie. Deze bedrijven hebben in het algemeen een hoge bezoekersfrequentie in de avond- en nachtelijke uren. Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen onder meer discotheken en bedrijven gericht op zalenexploitatie;

- 20 megaplex-bioscoop: een bioscoop met meer dan 12 doeken;
21. multiplex-bioscoop: een bioscoop met 8 tot en met 12 doeken;
- 22 Peil: het peil overeenkomstig de bouwverordening, dan wel indien geen peil overeenkomstig de bouwverordening is vast te stellen, de hoogte van het afgewerkte bouwterrein;
- 23 Recreatie-inrichtingen: een inrichting, geheel of gedeeltelijk ingericht en in gebruik voor het houden van bijeenkomsten van recreatieve, zakelijke, culturele dan wel wetenschappelijke aard en/of voor tentoonstellingen en/of filmvertoningen, toneel of daarmee verwante voorstellingen en/of voor het bieden van amusement en/of voor het dansen en/of voor het beoefenen van sport c.q. muziek, al dan niet met de mogelijkheid tot het gebruiken van consumpties; meerdere van de hier genoemde functies komen in de praktijk voor in combinatie met een horeca-inrichting in een van de categorieën zoals elders in dit artikel gedefinieerd;
- 24 staat van horeca-inrichtingen: de staat van horeca-inrichtingen, behorende bij het bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag;
- 25 recreatief medegebruik: een recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve gebruik is toegestaan;
- 26 staat van horeca-inrichtingen: de staat van horeca-inrichtingen, behorende bij het bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag;
- 27 welzijnsvoorzieningen: voorzieningen op het gebied van maatschappelijk welzijn, kunst en sociaal-cultureel werk; onder welzijnsvoorzieningen worden **niet** begrepen algemene en categorale psychiatrische ziekenhuizen, zwakzinnigeninrichtingen, inrichtingen voor zintuiglijk gehandicapten, medische kindertehuizen, medische kleuterdagverblijven, sanatoria en voorzieningen ten behoeve van eredienst alsmede kindercentra;
- 28 zakelijke dienstverlening: het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waaronder mede begrepen publiekgerichte dienstverlening op administratief, medisch, juridisch, therapeutisch of cosmetisch gebied.

## **ARTIKEL 2. WIJZE VAN METEN.**

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

- a. lengte, breedte en diepte van een gebouw: tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren);
- b. oppervlakte en vloeroppervlakte van een gebouw: tussen de (buitenste verticale projecties van) de buitenzijden van de gevels (en/of van gemeenschappelijke scheidingsmuren);
- c. (bouw)hoogte/nokhoogte van een bouwwerk: vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk; voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen, borstweringen, liftopbouwen en soortgelijke ondergeschikte dakopbouwen niet meegerekend;
- d. goothoogte van een gebouw: vanaf het peil tot de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- e. inhoud van een gebouw: tussen de buitenwerkse gevelvlakken (en/of de harten van gemeenschappelijke scheidsmuren) en de dakvlakken, met inbegrip van erkers en dakkapellen, en boven peil;

- f. afstand tot de zijdelingse bouwperceelsgrens: tussen de zijdelingse grenzen van een bouwperceel en enig punt van het op dat bouwperceel voorkomend (hoofd)gebouw, waar die afstand het kortst is;
- g. bruto vloeroppervlakte van een bouwlaag: op de vloer van een bouwlaag, tussen de binnenzijden van de gevelmuren (en/of gemeenschappelijke scheidsmuren);
- h. bedrijfsvloeroppervlakte: binnenwerks, op de vloer van de ruimten die worden of kunnen worden gebruikt voor bedrijfsactiviteiten.

### **ARTIKEL 3. ALGEMENE BEPALINGEN.**

#### **1. Algemene bepalingen inzake bouwen**

- a. Het bouwen mag niet plaatsvinden buiten de op de plankaart aangegeven bebouwings- en/of bestemmingsvlakken, tenzij in de voorschriften anders is bepaald;
- b. binnen het plangebied zijn toegestaan bouwwerken en voorzieningen ten dienste van openbaar nut, zoals transformatorgebouwtjes, kunstwerken, abri's en telefooncellen tot een hoogte en inhoud van niet meer dan respectievelijk 3,5 m en 50 m<sup>3</sup>;
- c. ondergrondse dan wel gedeeltelijk verdiepte bebouwing is toegestaan tot 8 m onder peil.

#### **2. Toepassing van de Staat van Horeca-inrichtingen**

Voor de toepassing van deze voorschriften ten aanzien van horeca-inrichtingen wordt uitgegaan van de in artikel 1, sub 20 opgenomen definitie van horeca-inrichting en de daarin aangegeven categorie-indeling, gebaseerd op de staat van horeca-inrichtingen, behorende bij deze voorschriften;

- a. indien uit een nadere toetsing, door de ambtelijke toetsingscommissie horeca, van een horeca-inrichting aan de in de staat van horeca-inrichtingen opgenomen criteria blijkt dat de desbetreffende inrichting qua puntentoebedeling afwijkt van de in die staat aangenomen score en de daarbij behorende categorie-indeling, wordt de desbetreffende horeca-inrichting geacht te behoren tot de met de puntentoebedeling corresponderende categorie;
- b. indien binnen één horeca-inrichting sprake is van meerdere bedrijfsoorten en/of van andere combinaties van bedrijfsoorten dan is aangegeven in de staat van horeca-inrichtingen, wordt voor de puntentoebedeling en de categorie-indeling uitgegaan van de bedrijfsoort met de hoogste puntentoebedeling.

### **ARTIKEL 4. BESCHRIJVING IN HOOFDLIJNEN**

De locatie maakt onderdeel uit van de A12-zone, daar waar Ypenburg en Leidschenveen-Forepark elkaar raken. De A12 zone vormt de "poort" van de Haagse agglomeratie en heeft potenties voor hoogwaardige ontwikkeling langs de A12. Het bestemmingsplan is ontworpen als juridisch kader voor de ontwikkeling van de locaties Prime Location (bestaande uit S, GD I en P/V I), de zgn. Rest Wegener locatie (bestaande uit GD II en P/V I) en de Zegwaardlocatie (bestaande uit P/V II), conform raadsbesluit 67/2003. Dat houdt in dat op de prime location een voetbalcomplex met een capaciteit van ca 15.000 bezoekers zal worden gevestigd, overeenkomstig de uitkomst van de daartoe gevolgde Europese aanbestedingsprocedure. Behalve een voetbalcomplex met een bvo van 13.000 m<sup>2</sup> is er daarnaast ruimte op de prime location voor het realiseren van in totaal 29.500 m<sup>2</sup> bvo t.b.v. commerciële voorzieningen, primair in de vorm van ruimtes t.b.v. sport- en leisure, showrooms etc, verdeeld over de bestemmingen GD I en S. Middels een wijzigingsbevoegdheid is een uitbreiding van 4.000 m<sup>2</sup> bvo van de bestemming in GD I mogelijk. Het bruto kantoovloeroppervlak (bvo) mag tot het jaar 2010 niet meer bedragen dan 20.000 m<sup>2</sup>. Op de prime location binnen de bestemming GD I is de bouw van een hotel toegestaan met een bvo tot 7.000 m<sup>2</sup>.

Bij raadsbesluit 67/2003 is tevens het bijbehorende veiligheids- en parkeerplan vastgesteld. Het bestemmingsplan voorziet dientengevolge in een ruimte voor 3300 parkeerplaatsen, als volgt verdeeld: 720 pp op de prime location, 280 pp op de rest Wegener en ca 2300 op de Zegwaardlocatie. Buiten het plangebied worden 200 parkeerplaatsen gerealiseerd. Als gevolg van nadere uitwerking kunnen de aantallen per parkeerlocatie wijzigen.

Het stadion en de aangrenzende bebouwing zullen hier, door hun prominente ligging aan het Prins Clausplein en aan de A12 en A4, moeten bijdragen aan het "gezicht" van de poort. Door de hoogte en de functie zal het voetbalstadion een bijzonder object zijn, uitsteken boven zijn omgeving en werken als een landmark. Ook binnen het Forepark is sprake van een markante ligging. De stadionlocatie bevindt zich op een scharnierpunt, de plek waar de Donau afbuigt. Hierdoor is vanuit beide richtingen direct zicht op het stadion. De bedrijfsbebouwing langs de Donau is over het algemeen 3 à 4 lagen hoog en tussen de grote, brede blokken is weinig open ruimte. Hierdoor is sprake van een wand langs de Donau, die in de huidige situatie ter plaatse van de stadionlocatie wordt onderbroken. Voor het stadioncomplex wordt uitgegaan van enerzijds het doorzetten van de wand langs de Donau en anderzijds het onderbreken van de wand door het plaatsen van een losstaand object van ten minste 20 meter hoog. Hierdoor ontstaat een hybride element dat zich voegt langs de Donau en zich manifesteert als een object vanaf de snelweg. Er ontstaat een gebouw, waarbij het commerciële en aan voetbal gerelateerde programma wordt gepositioneerd rondom het stadion waarmee de aansluiting op de overige bedrijfsbebouwing vorm wordt gegeven. Het stadion met de tribuneoverkapping zal zich vanaf de snelwegen manifesteren als een bijzonder object, waaraan de overige bebouwing ondergeschikt is.

De maximum toegestane bouwhoogte van het stadioncomplex en de overige binnen de Prime location toegestane bebouwing bedraagt 30 meter. Voor de bebouwing op de Prime location buiten het stadioncomplex is door middel van een vrijstelling een hoogte toegestaan tot 50 meter voor maximaal 10% van het totale grondoppervlak binnen de bestemming GD I. Daarnaast is een vrijstellingsregeling opgenomen voor overschrijding van de toegestane hoogten ten behoeve van incidentele bebouwing in de vorm van reclame- en vlaggenmasten, windturbines etc. In verband met veiligheidsvoorschriften dient rekening te worden gehouden met een afstand van 30 meter tussen het stadioncomplex c.a. en de in het plangebied gelegen hogedruk gasleiding. Rondom het stadioncomplex is een obstakelvrije zone opgenomen met een breedte van 9 meter. In en nabij het stadion zal stallingruimte worden gerealiseerd voor rond de 1.500 (brom)fietsen.

Binnen het programma zijn o.m. recreatie-inrichtingen toegestaan. Voorts is binnen het plangebied het realiseren van een bioscoop toegestaan, met uitzondering van een megaplex en/of een multiplex, conform de omschrijving in artikel 1 van de voorschriften. Teneinde in de toekomst een eventueel wenselijke uitbreiding van het bioscoopaanbod mogelijk te maken, is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van een multiplex-bioscoop.

#### *Openbare ruimte rondom stadion*

Voor het inpassen van de verschillende functies rondom het stadion is veel ruimte nodig en ook de verschillende functies vragen ruimte rondom. Het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied is uitgangspunt. Een voorplein voor het stadion is belangrijk, niet alleen vanuit het oogpunt van veiligheid, maar ook om het stadion goed in zijn omgeving in te passen en een speciale plek in het Forepark te geven. De inrichting van de openbare ruimte dient te voldoen aan de eisen voor een veilige verblijfsomgeving: obstakelvrij en duurzame materialisatie. Zowel de omgeving als het stadion dienen optimaal toegankelijk te zijn voor minder validen.

#### *Looproutes*

Conform het veiligheidsplan worden de looproutes aan de achterzijde van de bedrijfsbebouwing van de Donau langs over het Zegwaard parkeerterrein geprojecteerd. De route is de snelste verbinding tussen enerzijds parkeerplaatsen dan wel OV-haltes en anderzijds het stadion en vermijdt bovendien contact met de bedrijfsbebouwing. De looproute dient zorgvuldig te worden ingericht met verlichting en een herkenbare materialisatie.

## **ARTIKEL 5. SPORTDOELEINDEN (S)**

### **1. Doel**

De gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor Sportdoeleinden (S) zijn bedoeld voor een stadioncomplex met een bebouwd grondoppervlak van circa 10.500 m<sup>2</sup>.

Op de gronden mag bebouwing worden opgericht ten behoeve van een voetbalstadion met aan het stadion gerelateerde functies, zoals business-units, club- en/of kleedgebouwen, wedstrijdsecretariaat, vergader- en ontvangstruimten persruimte, (sport)kantoren, medische voorzieningen, tribunes, licht- en vlaggenmasten, sportmeubilair, het stallen van (brom)fietsen.

Binnen de bebouwing is detailhandel (ADO-shop) en horeca-inrichtingen categorie I tot en met IV (conform de bij de voorschriften behorende en in het plan opgenomen staat van horecainrichtingen) toegestaan als ondersteuning van de hoofdfunctie van het complex. Het totaal bvo van de aan het stadion gerelateerde functies mag niet meer bedragen dan 13.000 m<sup>2</sup>.

Daarnaast is in de bestemming commerciële en/of culturele en/of maatschappelijke doeleinden mogelijk tot een maximum bvo van 3.500 m<sup>2</sup>. Het bruto vloeroppervlak detailhandel mag niet hierin niet meer bedragen dan 950 m<sup>2</sup>.

### **2. Bebouwing**

- a. de hoogte van de hoofdbebouwing mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven
- b. de hoogte van de vlaggen- en lichtmasten ten behoeve van het stadion mag niet meer bedragen dan 50 m<sup>1</sup>.
- c. de hoogte van overige bebouwing, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 10 m.
- d. het bruto vloeroppervlak (bvo) van de toegestane bebouwing mag niet meer bedragen dan
  - aan het stadion gebonden functies 13.000 m<sup>2</sup>
  - commerciële doeleinden 3.500 m<sup>2</sup>
- e. het bruto vloeroppervlakte (bvo) van de toegestane detailhandel in het bvo commerciële doeleinden mag niet meer bedragen dan 950 m<sup>2</sup>

## **ARTIKEL 6. GEMENGDE DOELEINDEN I (GDI)**

### **1. Doel**

De gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor Gemengde Doeleinden I (GDI) zijn bedoeld voor bebouwing ten behoeve van:

- commerciële en/of culturele en/of maatschappelijke doeleinden, waarbinnen geen kantoren en/of grootschalige detailhandel zijn toegestaan;
- kantoren;
- recreatie-inrichtingen, waaronder een bioscoop;
- een hotel;
- detailhandel;
- zakelijke dienstverlening;
- een motorbrandstofverkooppunt/autowasstraat;
- (auto)showrooms;
- opleidingscentrum.

Het bruto vloeroppervlak (bvo) van de commerciële en/of culturele en / of maatschappelijke doeleinden mag niet meer bedragen dan 26.000 m<sup>2</sup>. Detailhandel is toegestaan tot maximaal 950 m<sup>2</sup> bvo. Horeca-inrichtingen zijn toegestaan tot een maximum bvo van:

- 2800 m<sup>2</sup> categorie II;
- 1200 m<sup>2</sup> categorie III;
- 2000 m<sup>2</sup> categorie IV.

Een bouwplan voor een hotel met meer dan 80 kamers zal worden gemeld bij de sector Economische Zaken van het Stadsgebied Haaglanden. Op basis van de beleidsstrategie

kantoor- en bedrijfsruimte dient de bouw van kantoorruimte gefaseerd plaats te vinden in die zin, dat het toegestane bruto vloeroppervlak (bvo) tot 2010 niet meer mag bedragen dan 20.000 m<sup>2</sup>. Burgemeester en wethouders kunnen voor de periode na 2010 vrijstelling verlenen van het toegestane vloeroppervlak voor kantoren tot 26.000 m<sup>2</sup> bvo na advies van Stadsgewest Haaglanden. Binnen de bestemming is voorts (overdekte) stallingsruimte voorzien voor (brom)fietsen. Binnen de bestemming zijn toegestaan verkeer-, parkeer- en langzaam verkeersvoorzieningen en zijn reclamezuilen c.q. reclamemasten toegestaan.

## **2 Bebouwing**

- a de hoogte van de hoofdbebouwing mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven, met in acht neming van het bepaalde onder b;
- b. het bruto vloeroppervlak van de bebouwing ten behoeve van commerciële en/of culturele en/of maatschappelijke doeleinden mag niet meer bedragen dan 26.000 m<sup>2</sup>, met dien verstande dat het aantal toegestane bvo kantoren tot het jaar 2010 gebonden is aan een maximum van 20.000 m<sup>2</sup>
- c overschrijding van de onder a genoemde hoogte is toegestaan tot een hoogte van 50 meter voor een maximum van 10% van de grondoppervlakte binnen de bestemming;
- d de grondoppervlakte van de toegestane hoofdbebouwing mag niet meer bedragen dan het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage van 70%.
- e de hoogte van overige bebouwing, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 10 m;

## **3. Vrijstelling**

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 2 voor wat betreft het maximum toegestane vloeroppervlak voor kantoren tot 26.000 m<sup>2</sup> bvo, te realiseren na het jaar 2010, na advies van Stadsgewest Haaglanden.
- b. lid 2 onder e ten behoeve van reclamedoelstellingen tot een hoogte van 40 m<sup>1</sup>.
- c. lid 1 ten aanzien van het bruto vloeroppervlak horeca uit te breiden met 1.000 m<sup>2</sup> bvo tot maximaal hindercategorie III.

Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid onder a. dient de procedure te worden gevolgd als omschreven in artikel 16 onder II.

## **ARTIKEL 7. PARKEER- EN VERKEERSDOELEINDEN I (P/V I)**

De gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor "Parkeer- en verkeersdoeleinden I (P/V I)" zijn bedoeld voor het parkeren van motorvoertuigen, waarbinnen een opstelruimte is opgenomen met een grondoppervlak van circa 400 m<sup>2</sup> ten behoeve van opstelplaatsen voor voertuigen van politie/ME en hulpdiensten. Binnen de bestemming is voorts (overdekte) stallingsruimte mogelijk voor (brom)fietsen. Binnen de bestemming zijn toegestaan groenvoorzieningen, water, ontsluitingswegen en langzaamverkeer voorzieningen alsmede reclamezuilen c.q. reclamemasten met een maximale hoogte van 40 m<sup>1</sup>.

## **ARTIKEL 8. GEMENGDE DOELEINDEN II (GD II)**

### **1. Doel**

De gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor Gemengde doeleinden II GDII) zijn bedoeld voor bebouwing ten behoeve van:

- welzijnsvoorzieningen, zakelijke dienstverlening, maatschappelijke doeleinden, kantoren;
- showrooms;
- fietsenstallingen.

Detailhandel, horeca en automatenhallen zijn niet toegestaan. Het vloeroppervlak van kantoren mag tot het jaar 2015 niet meer bedragen dan 1.500 m<sup>2</sup> bvo. Binnen de bestemming zijn toegestaan verkeer-, parkeer- en langzaam verkeersvoorzieningen, waarbinnen ruimte is opgenomen voor voetgangersstromen van en naar het binnen de bestemming "Sportdoeleinden (S)" te realiseren voetbalstadion en voor minimaal 280 parkeerplaatsen, mede ten behoeve van de bezoekers/ gebruikers van het voetbalstadion. Tevens is de bouw van voorzieningen voor het stallen van (brom)fietsen toegestaan.

### **2. Bebouwing**

- a. de hoogte van de hoofdbebouwing mag niet meer bedragen dan de op de plankaart aangegeven hoogte van 42 m;

- b. het bruto-vloeroppervlak (bvo) van de hoofdbebouwing mag niet meer bedragen dan 50.000 m<sup>2</sup>;
- c. bebouwing is toegestaan tot een afstand van 4 m van de op de plankaart aangegeven leidingstrook onder de volgende voorwaarden:
  - 1. binnen een afstand van 30 m van de op de plankaart aangegeven leidingstrook dienen de gebouwen zodanig te worden gesitueerd, dat naar verwachting niet meer dan 50 personen per hectare aanwezig zullen zijn;
  - 2. vooraf dient schriftelijk advies te worden ingewonnen bij de Gasunie;
- d. het bepaalde onder c. is niet van toepassing, nadat burgemeester en wethouders gebruik hebben gemaakt van de in artikel 15 opgenomen wijzigingsbevoegdheid.

### **3. Vrijstelling**

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 1 voor wat betreft het toestaan van kantoren, te realiseren na het jaar 2015 tot een maximum van 50.000 m<sup>2</sup> bvo, na advies van Stadsgewest Haaglanden.

Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid dient de procedure te worden gevolgd als omschreven in artikel 16 onder II.

### **ARTIKEL 9. PARKEER- EN VERKEERSDOELEINDEN II (P/V II)**

De gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor "Parkeer- en verkeersdoeleinden (P/V)" zijn bedoeld voor het parkeren van motorvoertuigen en voor voorzieningen ten behoeve van het stallen van (brom)fietsen. Binnen de bestemming zijn voorts toegestaan groenvoorzieningen, water,(hoofd)ontsluitingswegen en langzaamverkeer voorzieningen, met in die bestemming passende bebouwing, het oprichten van een geluidwerende voorziening in de vorm van een geluidsscherm tot een hoogte van 5 meter alsmede reclamezuilen c.q. reclamemasten met een maximale hoogte van 40 m1.

### **ARTIKEL 10. GROENVOORZIENING.**

De gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor "Groenvoorziening" zijn bedoeld voor groenvoorzieningen. Op deze gronden zijn voet- en fiets-/skatepaden toegestaan.

### **ARTIKEL 11. WATERSTAATSDOELEINDEN**

#### **1. Doel**

- a. de gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor "Waterstaatsdoeleinden, water" zijn primair bestemd voor boezemwatergang en/of polderwatergang en recreatieve en natuur-/ecologische waarden;
- b. de gronden, die op de plankaart zijn aangewezen voor "Waterstaatsdoeleinden, waterkering" zijn primair bestemd voor waterkering, met gemeten vanaf het water aansluitend een kernzone van 22 meter en aansluitend een beschermingszone van 15 meter, met dien verstande dat indien deze bestemming samenvalt met andere bestemmingen, deze andere bestemmingen ondergeschikt zijn aan deze bestemming. De grenzen van deze zones met betrekking tot de waterkering zijn onverminderd het bepaalde in artikel 8, lid 2 onder c.

#### **2. Verhouding tot samenvallende bestemmingen**

Op de gronden is tevens de keur van het Hoogheemraadschap van Delfland van toepassing. Alvorens te beschikken omtrent het toestaan van bouwwerken op en in de gronden als bedoeld in lid 1, overeenkomstig het in deze voorschriften bepaalde ten aanzien van de andere bestemmingen van deze gronden, winnen de burgemeester en wethouders advies in bij het Hoogheemraadschap van Delfland.

#### **3. Verklaring van geen bezwaar**

Bij negatief advies van beheerder van de waterkering mogen de bouwwerken niet worden uitgevoerd dan na een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

### **ARTIKEL 12. VERBLIJFSSTRAAT.**

De gronden die op de plankaart zijn aangewezen als "Verblijfsstraat" zijn bedoeld voor ontsluiting van het gebied, voet- en fietspaden, parkeer- en groenvoorzieningen, kunstwerken en bijbehorende voorzieningen alsmede voorzieningen voor het stallen van (brom)fietsen. Het aantal rijstroken ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer mag niet meer bedragen dan één per rijrichting, met uitzondering van eventueel benodigde opstelstroken nabij kruispunten. Ten behoeve van de bestemming, dan wel voor doeleinden van kunst of openbaar nut zijn binnen de bestemming bouwwerken, zoalsabri's, telefooncellen en voorzieningen zoals verkeersgeleiders, bermen en groenvoorzieningen toegestaan.

## **ARTIKEL 13. LEIDING**

### **1. Doel**

De gronden, die op de plankaart zijn opgenomen met de bestemming leiding, zijn primair bestemd voor:

- a. een hogedruk gasleiding met een diameter van 750 mm en bedrijfsdruk van 67 bar;
- b. een hogedruk gasleiding met een diameter van 300 mm en bedrijfsdruk van 40 bar.

De grens van de te hanteren veiligheidszone is op de plankaart aangegeven, onverminderd het bepaalde in artikel 8, lid 2 onder c.

### **2. Verhouding tot samenvallende bestemmingen**

Voorzieningen, waaronder het bouwen van bouwwerken die verband houden met de doeleinden waarvoor de gronden eveneens zijn bestemd, zijn slechts toelaatbaar indien en voor zover:

- a. de belangen van de leiding die voorziening gedogen;
- b. vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder omtrent de gevolgen van voorgenomen bouwactiviteiten voor de belangen van de leiding.

## **ARTIKEL 14. VERBODEN GEBRUIK VAN GRONDEN EN OPSTALLEN**

- a. Behoudens het bepaalde in artikel 18, tweede lid, is het verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met voorschriften van het plan.
- b. Het bepaalde in het eerste lid ten aanzien van het gebruik van gronden heeft geen betrekking op bouwen.
- c. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, omvat ten aanzien van onbebouwde gronden in ieder geval het gebruik als opslag-, stort- of bergplaats voor onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, stoffen en materialen, behoudens voor zover dit noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden.
- d. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde onder a, wanneer er strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

## **ARTIKEL 15. WIJZIGINGSBEVOEGDHEDEN**

- a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening:
  1. de bestemming "Leiding" te wijzigen in de bestemming "Gemengde Doeleinden (GDI en GDII)" ten behoeve van wijziging in de ligging van de leiding;
  2. het bepaalde in artikel 6, lid 1 ten aanzien van het bruto vloeroppervlakte (bvo) aan de toegestane detailhandel te wijzigen in een bvo tot een maximum van 5.950 m<sup>2</sup>.
  3. het bepaalde in artikel 6 ten aanzien van de bioscoop te wijzigen ten behoeve van een multiplex-bioscoop;
  4. het bepaalde in artikel 6 in lid 2 onder b voor wat betreft het maximum toegestane bvo tot 30.000 m<sup>2</sup>.
- b. alvorens burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, zal de procedure worden gevolgd zoals opgenomen in artikel 16, lid 1.



- c. 1. burgemeester en wethouders zullen eerst gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid, opgenomen onder a, sub 1, na overleg met de Gasunie;
2. burgemeester en wethouders zullen eerst gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheden, opgenomen onder a, sub 2 en 3, indien uitbreiding van de detailhandel dan wel van het aantal bioscoopzalen past binnen de resultaten van een distributieplanologisch onderzoek (dpo), waarbij moet worden voldaan aan de aspecten zoals genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan Nieuw Stadion in hoofdstuk 10.2 Wijzigingsbevoegdheden onder het kopje *Detailhandel* respectievelijk onder het kopje *Bioscopenbeleid* en na overleg met stadsgewest Haaglanden;
3. burgemeester en wethouders zullen eerst gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid, opgenomen onder a, sub 4, indien door middel van onderzoek is aangetoond dat uitbreiding geen onaanvaardbare gevolgen op het gebied van mobiliteit en parkeren zijn en na overleg met stadsgewest Haaglanden.

## **ARTIKEL 16. PROCEDUREREGELS**

- I. Procedureregels voor wijziging van het bestemmingsplan ex artikel 11 WRO.**
  1. Het ontwerp van het plan tot wijziging ligt gedurende vier weken voor een ieder ter inzage.
  2. Burgemeester en wethouders maken de ter inzage legging tevoren bekend in het stadsblad of in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden uitgegeven of verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze.
  3. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk bij burgemeester en wethouders bedenkingen kenbaar te maken tegen het ontwerp.
  4. Burgemeester en wethouders stellen een wijziging van het plan eerst dan vast, nadat inzicht bestaat in de kwaliteit van de bodem en -indien nodig- de zekerheid bestaat, dat de bodem gesaneerd zal zijn, voordat de wijziging wordt gerealiseerd.
  5. Indien bedenkingen kenbaar zijn gemaakt, wordt de beslissing van burgemeester en wethouders met redenen omkleed en aan reclamanten schriftelijk medegedeeld.
  6. Bij het ter goedkeuring aanbieden van het wijzigingsplan aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland worden de kenbaar gemaakte bedenkingen overlegd.
  7. Het bepaalde onder 6 vindt geen toepassing, indien en voor zover gedeputeerde staten in hun besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan hebben omschreven, dat het wijzigingsbesluit van burgemeester en wethouders geen goedkeuring behoeft, terwijl van bedenkingen tegen de wijziging niet is gebleken.
- II. Procedureregels voor toepassing van een vrijstellingsbevoegdheid.**
  1. Voorzover bij vrijstellingsbepalingen is verwezen naar dit artikel ligt het voornemen met bijbehorende stukken gedurende twee weken voor een ieder ter inzage.
  2. Burgemeester en wethouders maken de ter inzage legging tevoren bekend in het stadsblad of in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden uitgegeven of verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze.
  3. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk bij burgemeester en wethouders bedenkingen kenbaar te maken.
  4. Indien bedenkingen kenbaar zijn gemaakt, wordt de beslissing van burgemeester en wethouders met redenen omkleed en aan reclamanten schriftelijk medegedeeld.

## **ARTIKEL 17. WERKZAAMHEDEN ALVORENS WIJZIGINGSPLAN VAN KRACHT IS**

Op de gronden, zoals bedoeld in artikel 15, mogen nadat toepassing is gegeven aan de daar omschreven wijzigingsbevoegdheid geen werkzaamheden worden verricht, zolang de

wijziging van het bestemmingsplan niet is goedgekeurd, behoudens het bepaalde in artikel 18.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing, indien de bebouwing in overeenstemming zal zijn met, dan wel op verantwoorde wijze kan worden ingepast in een vastgesteld gewijzigd plan of een ontwerp daarvoor, mits inzicht bestaat in de bodemkwaliteit en verzekerd is, dat indien nodig de bodem gesaneerd zal zijn, voordat de wijziging wordt gerealiseerd en tevens vooraf van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de verklaring is ontvangen, dat zij tegen het verlenen van een daartoe strekkende bouwvergunning geen bezwaar hebben.
3. Voor zover het betreft het bepaalde in lid 2, is het bepaalde in artikel 16, onder I, leden 1 tot en met 5 van overeenkomstige toepassing.

#### **ARTIKEL 18. OVERGANGSBEPALING.**

##### **1. Bouwen**

Bouwwerken, die bestaan op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp voor het plan, dan wel daarna zijn, worden of mogen worden opgericht krachtens een bouwvergunning, die is of moet worden verleend, en die afwijken van het plan, mogen mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan door calamiteit geheel worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen 2 jaar daarna is aangevraagd, behoudens oteigening overeenkomstig de wet.

##### **2. Gebruik**

Op het tijdstip van het van kracht worden van het plan bestaand gebruik van de in het plan begrepen gronden en/of daarop staande opstallen, dat in strijd is met het plan, mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een ander gebruik, indien door deze wijziging de afwijking van het plan niet wordt vergroot.

#### **ARTIKEL 19. STRAFBEPALING.**

Overtreding van het bepaalde in artikel 14, eerste lid, is een economisch delict in de zin van artikel 1a onder 2 van de Wet op de economische delicten (WED).

#### **ARTIKEL 20. TITEL VAN HET PLAN.**

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel:  
"Voorschriften Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag".

Bijlage, behorende bij de voorschriften van het  
Bestemmingsplan Nieuw Stadion Den Haag:  
- Staat van Horeca-inrichtingen