

Informatie-/inspraakavond voorontwerp bestemmingsplan Nieuw Stadion en hoorzitting Milieueffectrapport (MER) Nieuw Stadion

17 februari 2005.

Opening en welkom

De voorzitter van deze gecombineerde informatie-/inspraakavond en hoorzitting, Paul Weststrate (Adviesbureau Awareness), heet iedereen namens de Gemeente Den Haag welkom. Hij geeft aan dat hij de rol vervult van technisch voorzitter. Alle aanwezigen wordt toegezegd dat het verslag van deze avond naar hen wordt opgestuurd als zij hun naam en adres hebben opgeschreven op de presentielijst bij de ingang van de zaal.

De aanwezigen krijgen een korte toelichting op de agenda van de avond. Deze avond is een hoorzitting MER (milieueffectrapport), waarin de uitkomsten worden gepresenteerd en toegelicht van een onderzoek naar milieueffecten van de voorgenomen bebouwing en het gebruik ervan. Tevens dient deze avond als informatie-/inspraakavond over het voorontwerp bestemmingsplan. In dit voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven welke functies waar mogen komen en met welk maximaal ruimtebeslag. De veiligheidsaspecten van het stadion en het gebruik daarvan zijn in het verleden aan bod geweest en zullen daarom vanavond niet behandeld worden.

De voorzitter toont een sheet waarop de eerdere stappen in procedures omtrent het Stadion weergegeven zijn. De eerder afgegeven milieuvergunning is in januari 2005 door de Raad van State vernietigd op de onderwerpen luchtkwaliteit en geluid. Stichting Stadion Ontwikkeling bereidt nu een nieuwe aanvraag voor. Daarbij worden recente uitkomsten uit onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit betrokken.

Toelichting locatiekeuze Forepark: Esther van Rosmalen, Adviesbureau Tauw, opsteller van het MER. Mevrouw van Rosmalen licht in het eerste deel van haar presentatie kort de eerder gemaakte zoektocht en afwegingen toe, die hebben geleid tot de locatiekeuze 'prime location' in het Forepark. Daarbij is vergeleken op criteria als omvang, bereikbaarheid, beschikbaarheid, representativiteit en geschiktheid voor aanvullende functies. In de (in het kader van het MER uitgevoerde) milieuafweging zijn de verschillende locaties rondom het Prins Clausplein beoordeeld op onder andere bereikbaarheid, parkeren, sociale veiligheid, luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Ook op basis van deze milieuafweging komt het Forepark als beste locatie voor het Stadion naar voren.

Toelichting op stadion: Ruurd de Boer, voorzitter raad van bestuur ADO Den Haag toont schetsen van het toekomstige ADO stadion. Door het veld drie meter omhoog te tillen en daarmee ook de tribunes, ontstaat de mogelijkheid commerciële ruimten onder het stadion te creëren. Verder is er een zone van 15 meter diep onder de tribunes waar we met de buurt erg veel dingen kunnen doen. Uiteraard is het voor ADO van belang om mensen uit de wijk binnen te halen. Het wordt een modern stadion waar het begrip veiligheid(sbeleving) volledig geïntegreerd is.

Uitgangspunten voor de ontwikkeling van de commerciële ruimten: Gerben Kirchhoff, Ballast Nedam Ontwikkeling geeft een toelichting op de voorgenomen commerciële ruimten die aan weerszijden van het stadion gebouwd kunnen worden.

Naast het voetbal is er ruimte voor levendigheid op de locatie, dat tevens een impuls geeft voor het gebied, duurzaam is voor de lange termijn en een toegevoegde waarde heeft voor de stad Den Haag. In het kader van het MER is een Ontwikkelingsprogramma opgesteld, met een combinatie van retail (detailhandel) en leisure (recreatie, ontspanning). In totaal is 33.500 m² beschikbaar. Dit programma gaat uit van 16.000 m² voor leisure en 7.900 m² voor retail. Aan de westkant van het stadion kan gedacht worden aan functies zoals bioscoop, uitgaanscentrum, detailhandel, fitnessruimte, horeca etc. Aan de oostkant is ruimte voor een opleidingscentrum en diverse showrooms.

Toelichting milieueffectrapport (MER): Esther van Rosmalen.

In het tweede deel van haar presentatie licht Esther van Rosmalen het MER toe. De voorzieningenrechter schorste op 10 februari 2004 de bouwvergunning. Zij oordeelde dat op basis van het te verwachten aantal bezoekers voor het stadion in combinatie met de commerciële ruimten eerst een MER moest worden opgesteld. Dit rapport zoomt in op de milieueffecten die samenhangen met de voorgenomen bebouwing van deze locatie.

Het opgestelde ontwikkelingsprogramma is het resultaat van een zoektocht naar de ruimte die er voor verkeer is op de wegen in en om het plangebied. Het MER laat dus zien wat er vanuit verkeersoogpunt mogelijk is aan ontwikkelingen. Dit is dus een maximaal programma (meer kan niet, minder wel), en de beschreven milieueffecten zijn dus ook de maximaal optredende effecten.

De modelberekeningen laten zien dat er bij het maximale programma alleen problemen kunnen optreden als het stadion en de commerciële activiteiten tegelijkertijd de gebruikelijke hoeveelheid bezoekers aantrekken. Verkeer is dan een knelpunt, parkeren is dat alleen wanneer het stadion uitverkocht. Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met een ervaringsfeit, dat mensen in dit soort situaties mijddedrag vertonen en wegblijven of een andere route kiezen in plaats van door het gebied te gaan. Er zullen maatregelen genomen worden om de problemen in het verkeer en parkeren te voorkomen. Het gaat vooral om maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer op voornamelijk de Donau, het verbeteren van het openbaar vervoer, het stimuleren van collectief vervoer en het voorkomen van overlast in de omliggende wijken. In het MER zijn deze opgenomen in het zogenoemde "meest milieuvriendelijke alternatief". Hierin zijn ook extra maatregelen genoemd voor milieu en duurzaamheid. Het geluid kan bijvoorbeeld verder teruggedrongen worden door een overkapping van het stadion.

De resultaten van het MER zijn meegenomen bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan, of worden te zijner tijd gebruikt bij de besluitvorming over vergunningen en het ontwerp van de gebouwen.

Bestemmingsplan Nieuw Stadion: Erick Schouten, Gemeente Den Haag, DSO

MER

Door de initiatiefnemers is een MER opgesteld, dat begin januari is ingediend. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft besloten dat het voldoet aan de gestelde criteria (de richtlijnen) en heeft het MER eind januari dus aanvaard. Afgezien van verkeer en parkeren kan in het algemeen gesteld worden dat er volgens het MER geen negatieve milieueffecten zijn.

De uitkomsten van het MER leiden tot een aantal keuzen in het bestemmingsplan. Besloten is dat het bestemmingsplan nu minder vierkante meters zal toestaan dan de eerdere plannen van de initiatiefnemers, waarop ook het MER is gebaseerd. Het totale aantal vierkante meters van commerciële ruimten is teruggebracht met 4000 vierkante meter (29.500 m² i.p.v. 33.500 m²), de detailhandel is teruggebracht met

6.000 vierkante meter (1900 m² i.p.v. 7900 m²) en het aantal bioscoopzalen is verminderd van 12 naar 7. Deze keuzes leiden ertoe dat er een aanzienlijke vermindering optreedt van het aantal bezoekers en de daarmee samenhangende verkeersstromen en het benodigde aantal parkeerplaatsen. De initiatiefnemers kunnen (een deel van) de nu geschrapte vierkante meters en bioscoopzalen alsnog toevoegen aan het programma, als zij aan een aantal voorwaarden voldoen. Een belangrijke daarvan is, dat zij met onderzoek vooraf aantonen dat de effecten van die uitbreiding op het verkeer en parkeren adequaat zijn opgelost. Tevens mag geen concurrentie ontstaan met omliggende gebieden.

Luchtkwaliteit

De Raad van State heeft stevige uitspraken gedaan over luchtkwaliteit. Daarom heeft de gemeente extra onderzoek laten uitvoeren door TNO naar de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. De resultaten zijn verwerkt in het MER en in het voorontwerpbestemmingsplan. In het plangebied is geen sprake van overschrijding van de normen voor NO₂ en het jaargemiddelde PM₁₀-concentratie. Buiten het plangebied zorgt de voorgenomen bebouwing en het gebruik ervan niet voor wijziging van NO₂-concentratie en het jaargemiddelde PM₁₀-concentratie langs de snelwegen. Buiten de rijbaan van de lokale wegen is eveneens geen overschrijding van de normen voor NO₂ of jaargemiddelde PM₁₀.

Fijn stof is een ander verhaal. Als gevolg van de sowieso altijd aanwezige hoeveelheid fijn stof in de lucht – de zogenoemde achtergrondconcentratie - is er sprake van een overschrijding van het aantal malen dat de etmaalwaarde van 50 microgram per kubieke meter overschreden mag worden. Dit geldt niet alleen voor het plangebied, maar voor heel Zuid-Holland. Uitvoering van de plannen voor het ADO stadion en de commerciële ruimten leiden buiten de wegen niet tot een verdere overschrijding van de normen voor de etmaalwaarde van fijn stof.

Omdat de fijn stofproblematiek eigenlijk alleen door het Rijk en Europa kan worden aangepakt, is de verantwoordelijkheid daarvoor, zo heeft het Rijk zelf aangegeven in de toelichting op de wetgeving, ook steeds bij deze instanties gelegd. Uitspraken van de Raad van State leggen ook bij gemeente en provincie verantwoordelijkheid voor oplossingen. De gemeente zal dit onder andere invullen door het toepassen van roetfilters en euro4-motoren in bussen. Tevens zal het minder stilstaan van het verkeer en een betere doorstroming van het openbaar vervoer voor een verbetering zorgen voor de concentratie van fijn stof.

Inspraakmogelijkheden en vervolgstappen

Het voorontwerp bestemmingsplan en het MER liggen ter inzage tot en met 2 maart. Het MER zal als aparte bijlage een onderdeel vormen van het voorontwerp bestemmingsplan. De gemeente Den Haag is van mening dat de procedure voor de bouwvergunning voor het stadion hervat kan worden en hoopt dat een eerste paal van het stadion in augustus 2005 kan worden geslagen. Voor de commerciële ruimten is nog geen bouw- en milieuvergunning aangevraagd. Ballast Nedam Ontwikkeling studeert nog op de exacte invulling van de commerciële ruimten rondom het stadion.

Pauze

Vragen en opmerkingen

Na de pauze is er gelegenheid tot vragen en opmerkingen:

Opmerking uit de zaal

Een bezoeker is van mening dat de beoordeling van de locaties rondom het Prins Clausplein over milieueffecten (plus, neutraal en min), zoals genoemd door mevrouw van Rosmalen, qua zwaarte gewogen hadden moeten worden. De GAVI-kavel is goed bereikbaar met het openbaar vervoer door de halte Ypenburg. Via de A4 Ypenburg en via de oude landingsbaan is het GAVI-kavel ook met de auto goed bereikbaar. In het MER wordt daarvan afgezien omdat het te veel hinder zou opleveren voor de bewoners van Ypenburg. Echter aan de bewoners van Leidschenveen is niks gevraagd als het gaat om overlast. Meneer is van mening dat het GAVI-kavel en de Prime Location aan het Forepark niet goed zijn afgewogen. Tevens is de openbaarvervoersafweging niet meegenomen. De lucht is belangrijker dan de bereikbaarheid.

Mevrouw van Rosmalen geeft aan dat in het kader van het MER is besloten om objectieve vergelijkingen te maken. Dit is een toets achteraf geweest die de gemaakte keuze voor het Forepark bevestigt. De halte van RandstadRail komt aan de kant van het Forepark op minder dan een kilometer afstand te liggen van het stadion, waardoor de Prime Location beter scoort op openbaar vervoer dan het GAVI-kavel.

De effecten voor bewoners van Leidschenveen en Ypenburg zijn onderzocht. Beide woonwijken liggen op relatief grote afstand. De routes via Ypenburg liggen echter over een veel langere afstand langs woonbebouwing. Er zijn afspraken gemaakt met enkele bewoners van Leidschenveen over extra geluidsisolatie ten gevolge van het stadion. Die zijn als uitgangspunt meegenomen in het onderzoek. Het MER constateert dat er geen sprake is van milieuhinder voor de omgeving. Die conclusie kan ook getrokken worden voor de GAVI-kavel.

Volgens een **andere aanwezige** klopt het verhaal van mevrouw van Rosmalen niet helemaal als het gaat om het openbaar vervoer. Hij is van mening dat de RandstadRail halte aan de kant van het GAVI-kavel komt en niet aan het Forepark. Tevens is de tramhalte van lijn 19 van beide kanten even ver naar het stadion. De heer Hofman (gemeente Den Haag, DSO) vult vanuit het deskundigenpanel aan, dat er een RandstadRail halte komt bij de tunnel van de Donau. Deze halte komt aan de kant van het Forepark te liggen en niet aan de GAVI-kavel, zoals de inspreker veronderstelt. De locatie Forepark is daarom beter bereikbaar met het openbaar vervoer dan de GAVI-kavel

De heer Hendriks wijst op de recente uitspraken van de Raad van State inzake het bestemmingsplan Stationseiland (Amsterdam) en de milieuvergunning Nieuw Stadion en geeft aan dat de luchtkwaliteit (ook) een zaak is van de gemeente en provincie. In het MER staat echter nog steeds dat het een zaak van het Rijk is. De heer Hendriks is van mening dat dit gecorrigeerd dient te worden. Dit kan namelijk gebruikt worden door tegenstanders van de planontwikkeling als kapstok in gerechtelijke procedures.

De heer Hofman bevestigt de verantwoordelijkheid van de gemeente en provincie als het gaat om de luchtkwaliteit, zowel in het MER als het bestemmingsplan wordt hierop ingegaan. Het MER hoeft op dit punt niet aangepast te worden, tenzij de onafhankelijke Commissie m.e.r. hiervoor redenen ziet. Deze Commissie toetst het MER op volledigheid en juistheid en brengt hierover een advies uit aan de gemeente. Tussen de gemeente en het ministerie van VROM vindt overleg plaats over de toepassing van de luchtkwaliteitsregelgeving.

De heer Rijkaard is vanavond aanwezig als journalist van de Postiljon, editie Leidschendam-Voorburg. Hij vindt de locatieafwegingen een gepasseerd station. De heer Hofman antwoordt dat de adviescommissie m.e.r. gevraagd heeft in het MER aandacht te besteden aan de eerder gemaakte afweging van de locaties.

Het MER is door het college van B&W aanvaard.

Volgens een bezoeker ligt de keuze van de locatie niet meer vast, omdat het MER ondeugdelijk is. Een nieuwe MER, gebaseerd op correcte en recente informatie, zou volgen de spreker leiden tot een andere locatiekeuze. Hij haalt aanbevelingen aan die de Commissie m.e.r. heeft gedaan. Het plangebied en het studiegebied moesten worden vergroot. Tevens moest opnieuw gekeken worden naar de luchtverontreiniging en de geluidseffecten. Er moet volgens de spreker gewoon een dak op het stadion komen voordat bij de volgende procedure de vergunning door de Raad van State wordt afgewezen. Mevrouw van Rosmalen geeft aan dat voor het MER inderdaad gekeken is naar effecten op luchtkwaliteit (het genoemde onderzoek van TNO) en geluid. Mevrouw van Rosmalen vindt dat luchtkwaliteit en geluid goed genoeg zijn meegenomen in het MER en in het voorontwerp bestemmingsplan

De heer Hofman citeert uit de richtlijnen van de Commissie m.e.r. dat 'een voldoende groot studiegebied' genomen moest worden. Hij is van mening dat hieraan is voldaan.

Een bezoeker merkt op dat de richtlijnen van Brussel geïmplementeerd zijn in de Nederlandse wetgeving. De effecten van voorgenomen nieuwe activiteiten moeten opgeteld worden bij al aanwezige luchtkwaliteit. Daardoor zullen de normen overschreden worden.

De heer Hofman meldt dat uit het onderzoek van TNO blijkt dat de NO₂-norm niet overschreden wordt in het plangebied en buiten het plangebied evenmin, afgezien van de rijbanen van lokale wegen. Een dak op het stadion kan, maar hoeft niet. Het staat namelijk niet voorgeschreven in het bestemmingsplan.

De heer van de Geest wil graag weten waarom mogelijk de luchtkwaliteit voor een profvoetballer wel voldoende en voor een amateur-voetballer onvoldoende zou zijn. Hebben ze andere longen? Volgens de toelichting uit de uitspraak van de Raad van State in januari 2005 zou de vraag dan moeten zijn of het voetbalstadion als werkplek aangemerkt kan worden. Dat kan als het profvoetballen wordt gezien als werk. De gestelde norm voor luchtkwaliteit van een werkplek is anders dan voor niet-werkplekken. De heer Hofman deelt mee dat deze discussie uit 2003 niet meer aan de orde is, doordat berekeningen uitwijzen dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het stadion (zowel voor amateur-voetballers als voor profvoetballers) voldoet. Dit was al zo bij het bestemmingsplan dat in 2003 in procedure is geweest.

De heer van der Helm mist als alternatieve locatie de Binckhorst. Tevens mist hij in de afwegingen plussen en minnen voor financiële afweging. Dit laatste is doorgaans toch een bepalende factor van een locatiekeuze. Mevrouw van Rosmalen geeft aan dat in het MER alleen is ingegaan op locaties die in het afwegingsproces van de gemeente daadwerkelijk een rol hebben gespeeld. Er is bewust niet naar financiën gekeken, maar alleen naar milieueffecten. Het gaat immers om een milieueffectrapportage.

De heer van de Helm wil graag weten waarom bij de vorige ronde gesproken is over maximaal 500.000 bezoekers, terwijl nu gesproken wordt over bijna 4 miljoen bezoekers per jaar. De heer van der Helm vraagt of voetbal beschouwd moet worden als commerciële activiteit en dat daarom de oppervlakte voor het stadion moet worden meegenomen in de oppervlakte voor commerciële ruimten.

De heer Hofman antwoordt dat de gemeente eerder heeft aangegeven dat het stadion minder dan 500.000 bezoekers per jaar zou trekken. In het vorige bestemmingsplan was aangegeven dat als de commerciële functies veel bezoekers zouden trekken een milieueffectrapportage moest worden doorlopen. De

voorzieningenrechter oordeelde dat het niet aannemelijk is dat aantal bezoekers van de activiteiten die dat bestemmingsplan mogelijk maakt, minder dan 500.000 zou bedragen. Dus moest een milieueffectrapportage worden uitgevoerd.

In de termen van de ruimtelijke ordening wordt het stadion gezien als een aparte bestemming en niet als een commerciële activiteit.

Het MER geldt, **volgens een andere aanwezige**, voor het hele bestemmingsgebied en niet alleen voor het stadion. De gemeente had van begin af aan moeten rekenen met meer dan 500.000 bezoekers.

De heer van der Helm geeft aan alle aanwezigen de waarschuwing mee, dat alles wat in de toelichting van het bestemmingsplan staat, geen juridische status heeft.

Om mijddedrag te bevorderen beveelt de heer van der Helm aan, dat de gemeente praktische hulpmiddelen biedt aan weggebruikers. Op de rijksweg bijvoorbeeld kunnen met dynamische route informatiepanelen alternatieve routes worden aangeven. Tot slot wil de heer van der Helm een nadere toelichting over de juridische status van wat is genoemd het 'mini bestemmingsplan'

De heer Hofman meldt dat met Rijkswaterstaat is gesproken over de mogelijkheden van een dynamisch route-informatiesysteem rondom het ADO stadion. Als blijkt dat er opstoppingen zijn, dan kan het verkeer omgeleid worden. De nadere invulling zal verder met Rijkswaterstaat besproken worden.

Het woord 'mini' slaat niet op de procedure voor de wijziging. Juridisch gezien gelden bij een wijziging dezelfde procedures en inspraakmogelijkheden als bij een gewone bestemmingsplanprocedure. Mini slaat op het feit dat het slechts een onderdeel van het bestemmingsplan betreft.

De heer Te Pas vindt dat bij de locatiekeuze wat gemakkelijk is gewerkt met plussen en minnen. Hij zet grote vraagtekens bij de onafhankelijkheid van ingeschakelde adviseurs.

De heer van Rijswijk is ex-voorzitter van de bewonersvereniging Leidschenveen, medewerker van de Nationale Nederlanden en tevens supporter van ADO Den Haag. Hij vertelt dat hij als ex-voorzitter van de bewonersvereniging Leidschenveen destijds alle stukken heeft doorgespit en gewogen als het gaat om de plaatsing van het ADO stadion in het Forepark. Hij kan niet anders concluderen dan dat alles er keurig uit zag. Als supporter van ADO Den Haag ziet hij dat het veiligheidsplan bij thuiswedstrijden goed functioneert. Hij voorziet geen problemen voor de woonwijk nabij het stadion. De heer van Rijswijk geeft aan wel bezorgd te zijn over de luchtkwaliteit boven de snelweg, waar hij werkzaam is bij de Nationale Nederlanden. De heer Hofman haalt een eerdere discussie van de avond aan, waarbij gemeld is de normen voor luchtkwaliteit niet gelden als het een werkplek betreft.

Een aanwezige voorziet problemen bij het nieuwe station Ypenburg. Hij geeft aan dat het treinverkeer van de Nootdorpboog samenkomt op de Goudalijn en dat de NS zegt dat deze lijn al overvol is. Hij is van mening dat gebruik van het station Ypenburg als intercityhalte een apart zijspoor nodig maakt - zoals bij het Feyenoord stadion - waar supporters kunnen in- en uitstappen. Volgens de spreker is hiervoor echter absoluut geen ruimte. Als de supporterstrein stopt op het gewone spoor, is de uitstaptijd veel te lang. De waarde van het station Ypenburg voor het ADO stadion kan daarom volgens de spreker op 0,0 gesteld worden.

De heer Schouten (projectleider, gemeente Den Haag, DSO) deelt mee dat op 10 december 2005 het nieuwe

station geopend zal worden, waarbij men na uitstappen onder de snelweg kan doorlopen naar het stadion. Er is aan de zijde van de GAVI-kavel ruimte genoeg om hier op termijn 4 spoorlijnen te realiseren.

De heer Jagtman vraagt zich af in hoeverre het station Ypenburg voor supporters nodig is als ook lijn 19 en RandstadRail gaan rijden. Tevens vraagt de heer Jagtman zich af hoe tijdelijk de tijdelijke parkeervoorziening aan het GAVI-kavel is. Volgens hem is dit meestal langduriger dan voorzien.

De heer Hofman zegt dat ook station Ypenburg een goede verbinding is voor supporters uit het centrum van Den Haag en meldt dat lijn 19 er daadwerkelijk komt. Vanuit Stadsgewest Haaglanden is besloten deze lijn als tram uit te voeren. Naar verwachting zal lijn 19 eind 2007 operationeel zijn. De tijdelijke parkeervoorziening aan het GAVI-kavel zal zo tijdelijk zijn als mogelijk, zegt de heer Hofman toe. Mocht de gemeente Den Haag de locatie Zegwaard niet kunnen verwerven – waar een groot aantal parkeerplaatsen is voorzien - dan is een onteigeningsprocedure het gevolg.

De heer Noteboom leest in de samenvatting van het MER dat ADO 6000 man personeel heeft. Dat vindt hij aan de hoge kant. Hij wenst een nadere verklaring over het thema verkeer en veiligheid in de wijk, op de momenten dat ADO thuis speelt en de commerciële ruimten tegelijkertijd recreatieve bezoekers trekken. De veiligheid in Leidschenveen laat volgens hem nogal te wensen over.

De heer Hofman bekijkt de samenvatting en concludeert dat de bezoeken van de personeelsleden van ADO over een heel jaar opgeteld zijn. Volgens mevrouw van Rosmalen wordt in het MER een aantal punten benoemd die de verkeersproblemen kunnen verkleinen. De gemeente zal dit oppakken.

De heer Hofman herhaalt uit de eerder genoemde oplossingen de mogelijkheid van verbeteren van het openbaar vervoer. Hij wijst opnieuw op het verwachte mijdgedrag: wie er niet per se moet zijn zal tijdens bijzondere happenings het gebied mijden.

De heer De Boer (ADO) geeft aan dat ADO druk bezig is met het organiseren van gecombineerd vervoer uit de Haagse wijken. Vanuit ADO zal er alles aan gedaan worden om zo veel mogelijk mensen bij elkaar in de auto te krijgen. Uit enquêtes onder supporters is naast carpoolen ook belangstelling voor opstapbussen uit verschillende wijken. Na een jaar kan gekeken worden of aanpassingen nodig zijn.

Mevrouw Velú begrijpt niet dat ADO zich op een bedrijventerrein laat wegstoppen. Volgens haar is het stadion vanaf de A12, door de drukte op het Prins Clausplein, niet te zien. De heer de Boer ziet de nieuwe locatie juist als goed zichtbaar, aan de entree van de stad, met toegevoegde waarde voor reclame op het stadion. ADO is daar erg blij mee.

De heer Houtestijn veronderstelt dat mede op basis van de overlast voor de wijk Ypenburg de keuze gevallen is op de Prime Location in plaats van de GAVI-kavel. Hij vreest overlast voor de bewoners van Leidschenveen doordat groepen supporters van en naar Station Leidschenveen door de wijk zullen trekken. Daarnaast denkt hij dat door de grote aantallen bezoekers, de bewoners hun eigen wijk niet kunnen bereiken tijdens voetbalwedstrijden en eventuele andere activiteiten.

De heer Hofman legt uit dat het station Leidschenveen verder weg ligt van het stadion dan station Forepark en dat ieder mens van nature geneigd is de kortste route te kiezen. Verder zullen toezichhouders en de politie de supportersstromen tegenhouden wanneer deze van de route dreigen af te wijken. De toegankelijkheid van de wijk is uitgewerkt in de plannen. Op vertoon van een pasje zullen bewoners van Leidschenveen de wijk in- of uit kunnen.

De heer Schouten geeft aan dat ook ADO zich hiervoor inzet. Bij de verkoop van toegangskarten voor het stadion kan gedacht worden aan gekoppelde verkoop van parkeerkaarten. Verder zal een aantal andere maatregelen genomen zoals het eerder genoemde pasjessysteem. Mocht dit niet werken, dan kunnen andere maatregelen genomen worden. In totaal zullen maximaal 28 wedstrijden per jaar gehouden worden in het ADO stadion. Bij een groot aantal wedstrijden zal het stadion niet uitverkocht zijn. De mogelijke knelpunten zullen dus in een zeer beperkt aantal gevallen optreden. In de doorstroming van het verkeer ziet de heer Schouten door de hiervoor genoemde zaken en het mijdgedrag geen structureel probleem. Bovendien kan Leidschenveen via meerdere wegen bereikt worden.

De heer van der Helm heeft problemen met deze maatregelen. Volgens hem dient van te voren een plan opgesteld te worden dat uitgaat van een 'worst case' scenario. Dergelijke maatregelen moeten opgenomen worden in de voorschriften, ook al lijken ze ongewoon. Dit kan een hoop problemen voorkomen.

Het pasjessysteem is in een eerdere discussie naar voren gekomen. **Een aanwezige in de zaal** stelt dat, bij de invoering van het pasjessysteem, hij zijn bezoekers van tevoren een pasje moet geven om de wijk in te kunnen tijdens voetbalwedstrijden of commerciële activiteiten. De Sytwende tunnel moet zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer richting Leidschenveen. Tijdens dit soort activiteiten zou een rijstrook in de tunnel afgesloten moeten worden. De heer Hofman vertelt dat het bestemmingsplan alleen ruimtelijke aspecten mag vastleggen, waar de pasjesregeling niet onder valt. Dankzij alle maatregelen, die eerder zijn toegelicht, zal vrijwel geen overlast ontstaan. Mocht desondanks overlast ontstaan, dan zal de gemeente hier op reageren.

Een bewoner stelt dat het mijdgedrag, zoals aangegeven door de gemeente, onvoldoende soelaas biedt omdat er slechts twee wegen naar Leidschenveen zijn. De heer Hofman geeft aan dat Leidschenveen tevens bereikbaar is via de Zoetermeerse Rijweg.

Een andere aanwezige meldt dat aan de andere kant van de Donau een brandweerkazerne staat. Hij vraagt zich af hoe men met dit soort diensten omgaat als het verkeer vaststaat richting het ADO stadion. De heer Hofman deelt me dat het fietspad langs de A12 verzwaaard en verbreed wordt en bij de tunnels onder de A4 verdiept zal worden. Deze route wordt daardoor geschikt voor de hulpdiensten. Ook de bussen van de supporters van de bezoekende club zullen van deze tunnels gebruik maken.

De heer de Waard refereert aan de doorstroming van het verkeer in de Sytwende tunnel. Uit eigen ervaring weet hij dat er ongeveer drie kwartier nodig is om de wijk in of uit te komen als een strook in de tunnel afgesloten is. Hij is van mening dat de Donau en de Zoetermeerse Rijweg een kwetsbaar punt vormen. De gemeente Den Haag moet goed overwegen hoe zij de ontsluiting van Leidschenveen wil regelen. Volgens de heer Hofman is het zaak geen werkzaamheden in te plannen als er veel verkeer wordt verwacht. Daarnaast zullen in de buurt van het stadion voldoende politie en verkeersregelaars aanwezig zijn om het verkeer en de doorstroming zo goed mogelijk te regelen. De Donau is ter plaatse van de tunnel versmald naar één rijstrook en de verkeersafwikkeling zal daarom goed in de gaten gehouden worden.

Een bezoeker vraagt of bekend is waar ADO zal trainen. De heer de Boer meldt dat de club in het Zuiderpark blijft trainen.

De heer van Rijswijk ziet veel voordelen voor het verplaatsen van het ADO stadion naar het Forepark. Qua verkeer zou het een hoop kunnen schelen wanneer supporters, die dichtbij wonen, op de fiets zouden komen.

Mevrouw Boom wil graag aandacht voor de bereikbaarheid van de Veenweg, daar deze maar op een manier bereikt kan worden. De heer Hofman geeft aan dat de afsluiting van de overweg een tijdelijke situatie is. Vanaf juni zal bereikbaarheid van Leidschenveen en Ypenburg aanzienlijk verbeteren. Volgens **mevrouw Boom** is haar huis maar via één route bereikbaar en zal de bereikbaarheid door de aanpassing van spoorwegovergang Veenweg verslechteren. Volgens de heer Hofman zal vanaf juni geen autoverkeer meer mogelijk zijn van de rotonde op de Veenweg naar Ypenburg; alleen langzaam verkeer kan door een nieuwe tunnel. De heer Hofman geeft echter aan niet op de hoogte te zijn van de situatie zoals mevrouw Boom schetst en stelt voor na de vergadering de situatie te bespreken.

Een aanwezige gunt de heer de Boer van harte het nieuwe stadion, maar vraagt zich af of het ethisch verantwoord is om een voetbalclub te verplaatsen naar een wijk waar mensen woningen hebben gekocht en zo overlast bezorgen voor deze mensen. De heer De Boer geeft aan dat hij ervan overtuigd is dat geen sprake zal zijn van overlast. Dit is iets wat men elkaar aanpraat. Hij is daar zo van overtuigd dat hij desondanks de ondernemers van het Forepark heeft aangeboden 100.000 euro te storten in een schadefonds waaruit compensatie kan worden gegeven bij aantoonbare schade. De heer de Boer zou graag op een aparte bijeenkomst een verhaal houden voor de mensen die met deze zorgen zitten, om hun angsten weg te nemen.

Een andere bezoeker vindt dat de heer de Boer niet aangesproken mag worden voor de misdragingen van enkelen. Het gaat echter in deze discussie om een grotere stofoverlast en extra geluidsoverlast door het verkeer. Dit zal zeker de woonwijk belasten. In de startnotitie stond dat bij de cornervlag een waarde wordt gemeten van 38. Hij is van mening dat bij dit een fantasiegetal is. Afhankelijk van de wind kunnen die waarden enorm veel hoger worden. Daarom is ontwikkeling van het stadion daar ethisch niet verantwoord.

De heer Hendriks brengt naar voren dat in nieuwsbrief nummer 7 van de gemeente wordt gesproken over een totaal van 9 ingediende bezwaarschriften tegen de bouwvergunning. Momenteel loopt nog een bezwaar bij de rechter. Hij waarschuwt de gemeente, dat de bouwvergunning niet verleent zal worden als niet alle indieners van bezwaarschriften worden gehoord. De heer Schouten antwoordt dat afhankelijk van de verdere procesgang er negen of tien bezwaarschriften te behandelen zijn.

De heer Bruinsma brengt naar voren dat de vragen die door de groep rondom de heer Hendriks worden gesteld, zijn ingegeven door een dubbele agenda. De vragen die gesteld worden zijn niet relevant voor de bewoners. Hij vindt dat te weinig inhoudelijke vragen worden gesteld.

Hij wil graag weten of ADO, voor een betere exploitatie van het stadion, allerlei evenementen zal gaan organiseren om de kas te spekken. En vraagt de gemeente of dit bij voorbaat is gelimiteerd.

De heer Hofman antwoordt dat het stadion bestemd is voor voetbal. Daarnaast mogen in totaal maximaal tien zogenoemde maatschappelijke activiteiten worden georganiseerd met maximaal 40.000 bezoekers per jaar.

Het is niet toegestaan om in het stadion concerten of iets dergelijks te houden. Zo staat dat ook aangegeven in de milieuvergunning. Onder maatschappelijk evenement verstaat men bijvoorbeeld een bijeenkomst van een maatschappelijke organisatie die voorafgaand aan een protestbijeenkomst op het Malieveld het stadion als startpunt gebruikt. Of de presentatie van een nieuw model auto van een van de autodealers uit het Forepark.

Volgens **een bezoeker** zou het een goed idee zijn om de fiets meer aan te prijzen onder de supporters. Dat zou kunnen door korting op het toegangskaartje als men met de fiets komt. De heer de Boer vindt het een positief idee, maar de mensen moeten het vooral zelf ook willen.

Sluiting

De voorzitter dankt iedereen voor zijn / haar belangstelling en inbreng. Het verslag van deze bijeenkomst zal worden toegestuurd aan de mensen die hun naam en adres op de presentielijst hebben gezet.