



VLIETZONE - A4
VAN SNIPPERGROEN NAAR GROENICOON

Colofon

'Vlietzone - A4: van snippergroen tot groenicoon' is een gezamenlijke uitgave van het Haags Milieucentrum en KB - Landschapsarchitectuur in samenwerking met de Vereniging Houdt Vlietrand Groen en met steun van het Fonds 1818. Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt mits met duidelijke bronvermelding.

Den Haag, oktober 2009

Tekst, vormgeving en cartografie m.u.v. topografische ondergronden:

Tom Pitstra en Job Suijker, Haags Milieucentrum

Freerk Kiesow - Botyanovska, KB - Landschapsarchitectuur

Topografische ondergronden:

Gemeente Den Haag

Topografische Dienst, Emmen

Institut Géographique National, Vincennes (F)

Basis voor luchtfoto-uitsneden: Google Earth

Haags Milieucentrum
Groot Hertoginnelaan 203
25 17 ES Den Haag
Tel.: 070 - 30 50 286

info@haagsmilieucentrum.nl
www.haagsmilieucentrum.nl

KB - Landschapsarchitectuur
De Sillestraat 148
25 93 VB Den Haag
Tel: 070 - 38 19 309

freerk.kiesow@planet.nl



Vereniging Houdt Vlietrand Groen
Eemwijkstraat 8
2271 RE Voorburg
Tel.: 070 - 386 25 59

vlietrandgroen@planet.nl
www.vlietrandgroen.nl

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	
1.1	Aanleiding voor de toekomstvisie	5
1.2	Waanbeeld of wensbeeld	5
2	Stadsrand of groen-enclave	
2.1	De Vlietzone rond 2010	7
2.2	Kansen en beperkingen	7
2.3	Conclusies voor de toekomstvisie	15
3	Vlietzone als Randstad Groenicoon	
3.1	Van snippergroen naar groenicoon	19
3.2	Kwaliteitswinst	19
3.3	Uitdagingen voor de toekomst	21
4	Bouwstenen voor een groene toekomstvisie	
4.1	Landgoederenzone Leeuwenbergh - Voorburg	23
4.2	Randstad Groeniconen	25
4.2	Groenicoon en groentranverse Ypenburg	27
4.3	Groenicoon Campus Westvliet	33
4.4	Adres Prins Clausplein	37
5	Een groene toekomst voor de Vlietzone	
5.1	De Groeniconen in een notendop	43
5.2	De stedelijke knooppunten	43
5.3	Milieuhinderlijke bedrijvigheid	45
5.4	Provinciaal beleid	45



DE VLIETZONE
in haar regionale context

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding voor de toekomstvisie

Met de vaststelling van de 'Structuurvisie Den Haag 2020' heeft de gemeente negen gebieden aangewezen, die voor de toekomstige ontwikkeling van Den Haag van strategisch belang worden geacht. Hiertoe behoort ook de Vlietzone ter hoogte van Rijswijk en Leidschendam - Voorburg, waarvan flinke delen sinds de gemeentelijke herindeling van 2002 deel uitmaken van het grondgebied van de gemeente Den Haag.

Volgens de ambities van het Haagse college van burgemeester & wethouders zal de Vlietzone op de lange termijn ruimte moeten bieden aan circa 6.000 woningen, 31 hectare aan kantoorlocaties of bedrijventerreinen en een parallelweg langs de A4 ter ontsluiting van de Vlietzone. De belangrijkste motieven voor deze college - doelstellingen zijn:

- 'realisatie' van een bevolkingsgroei naar 505.000 inwoners in 2020
- een hieraan gerelateerde vraag naar woningen
- behoefte aan hoogwaardige, stedelijke vestigingsmilieus voor kantoren en bedrijven en
- de wens tot ontsluiting van de Vlietzone bij gelijktijdige ontvlechting van regionaal en lokaal verkeer op de Rijksweg A4.

1.2 Waanbeeld of wensbeeld

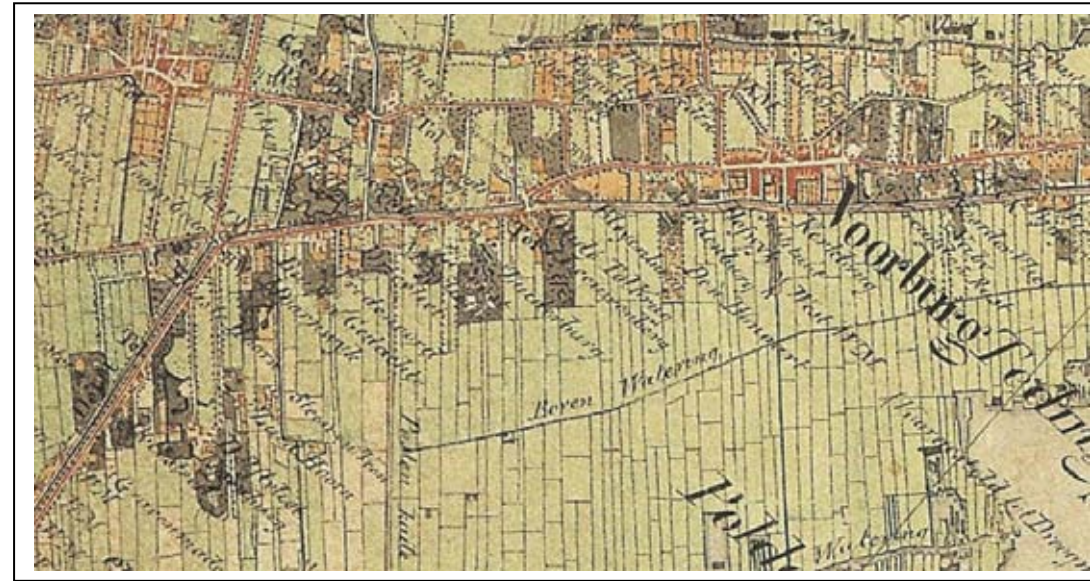
Zowel binnen als buiten de Vlietzone leeft de overtuiging dat het groene karakter van de Vlietzone door de Haagse collegeplannen voor goed verloren zal gaan. Het beoogde bouwprogramma is immers alleen te realiseren indien een grote hoeveelheid binnenstedelijk groen wordt opgegeven. Voor een groeiend aantal bewoners en belangengroepen in

en rond de Vlietzone zijn de gemeentelijke plannen daarom eerder een waanbeeld dan wensbeeld. Zij zijn niet overtuigd van nut en noodzaak van een verreikende verstedelijking, want zij constateren dat:

- de veronderstelde bevolkingsgroei voor Den Haag door deskundige demografen in sterke mate betwijfeld wordt
- daardoor de vraag naar woningen in de komende jaren flink lager kan uitvallen dan door het college wordt verondersteld
- de ontwikkeling van de Vlietzone op onderdelen zal concurreren met de transformatie van bedrijventerrein Binckhorst en
- daarmee de ontwikkelingskansen voor hoogwaardige werklocaties in de Vlietzone sterk worden beperkt.

Kijkend naar het beoogde bouwprogramma van het Haagse college kan geconstateerd worden dat deze plannen op gespannen voet staan met provinciaal beleid. Al in het streekplan Zuid-Holland West is door de provincie aangegeven, dat de Vlietzone een belangrijke groene schakel vormt tussen het Midden - Delfland en de Rijksbufferzone Den Haag - Leiden - Zoetermeer. Ook in de ontwerpversie van de aanstaande Provinciale Structuurvisie wordt deze functie opnieuw onderkend. Daarbij worden de "groene en culturele kwaliteiten (landgoederen)" van de Vlietzone uitdrukkelijk als provinciaal belang aangemerkt.

Met het oog op deze situatie is de vraag geoorloofd of voor de Vlietzone ook een toekomst denkbaar is, waarmee de groenkwaliteiten zoveel mogelijk worden behouden en tegelijkertijd mogelijkheden worden geboden voor een beperkte stedelijke ontwikkeling. Een en ander heeft geresulteerd in de thans voorliggende alternatieve toekomstvisie.



De Vlietzone
rond 1995

2 STADSRAND OF GROEN-ENCLAVE

2.1 De Vlietzone rond 2010

De Vlietzone tussen rijksweg A4 en de Vliet kan sinds de ontwikkeling van de VINEX-wijken Leidschenveen en Ypenburg het beste worden omschreven als een binnenstedelijke groen-enclave met ruimte voor een breed scala aan groenvoorzieningen zoals:

- cultuurhistorisch waardevolle buitenplaatsen
- weilanden en landerijen met een karakteristiek slagenlandschap
- volkstuinten met volgroeide houtwallen en groenstructuren
- groenstructuren die ruimte bieden aan een zeer diverse flora en fauna, waaronder roofvogels, vleermuizen en ganzensoorten
- sport- en recreatievoorzieningen zoals het golfterrein en tenniscomplex bij Park Leeuwenbergh of de veldsport- en atletiekvoorzieningen aan de Westvlietweg
- kleine, op zichzelf staande landbouwenclaves, die binnen de oprukkende verstedelijking als groene kamers fungeren
- groene woonmilieus zoals Park Leeuwenbergh, Hoornwijk en de lintbebouwing langs de Vliet.

Deze groene kwaliteiten van de Vlietzone staan echter onder een hoge verstedelijkingsdruk. Deze is herkenbaar en voelbaar door:

- de dominante wegebundel van de rijkswegen A4 en A12
- geluidsschermen ter hoogte van Ypenburg,
- geluidhinder door wegverkeer op de rijkswegen
- snelwegknooppunten zoals het Prins Clausplein en Ypenburg
- de skyline van bedrijfsgebouwen in het Forepark
- lichthinder van reclame langs de snelwegen
- de spoorwegwerkplaats ter hoogte van het Forepark en
- toenemende verrommeling langs de Westvlietweg.

Vooraf laatstgenoemde elementen laten zien dat de ruimtelijke betekenis van de Vlietzone in de afgelopen dertig jaar drastisch is veranderd. Waar drie decennia geleden nog sprake was van uitgestrekte vergezichten naar een open polderlandschap, bevinden zich thans nieuwe woonwijken voor meer dan 50.000 inwoners en bedrijventerreinen, die een belangrijke betekenis hebben vervuld bij de uitplaatsing van Haagse bedrijven en de binnenstedelijke herstructurering van Den Haag. Hierdoor fungeert de Vlietzone thans niet meer als typische stadsrandlocatie maar als binnenstedelijke groen-enclave, die door de gemeentelijke plannen verloren dreigt te gaan.

2.2 Kansen en bedreigingen

Het gemeentelijke bouwprogramma voor de Vlietzone (zie paragraaf 1.1 van deze toekomstvisie) en de gemeentelijke verkenning voor de Vlietzone tot nu toe laten zien, dat de gemeente Den Haag de Vlietzone met een vergelijkbare intensiteit wil (laten) verstedelijken als de masterplan-gebieden van Nieuw-Binckhorst en het Laakhavengebied. Bewoners en belangengroepen rond de Vlietzone plaatsen hier vraagtekens bij en betwijfelen nut- en noodzaak van de ingrijpende veranderingen en de onderliggende veronderstellingen t.a.v. bevolkingsgroei, woningbouwbehoefte en de verkeerstechnische ontwikkelingen. In het verlengde hiervan pleiten zij dan ook voor het behoud van de groenkwaliteiten in de Vlietzone en voor een planvorming die gebaseerd is op duurzaamheidsprincipes en cultuurhistorische overwegingen. Zodoende zou de Vlietzone als groene oase in Haaglanden behouden kunnen blijven; een groene oase die een aantrekkelijk recreatie- en woongebied vormt met robuuste groenstructuren en schone lucht.



- lintbebouwing
- buitenplaatsen
- “landerijen”



- **Park Leeuwenbergh**
- **groene volkstuintoasen**
- **beeldbepalende monumenten**
- **“industrieel” erfgoed**

STERKTE - ZWAKTE - ANALYSE VLIETZONE

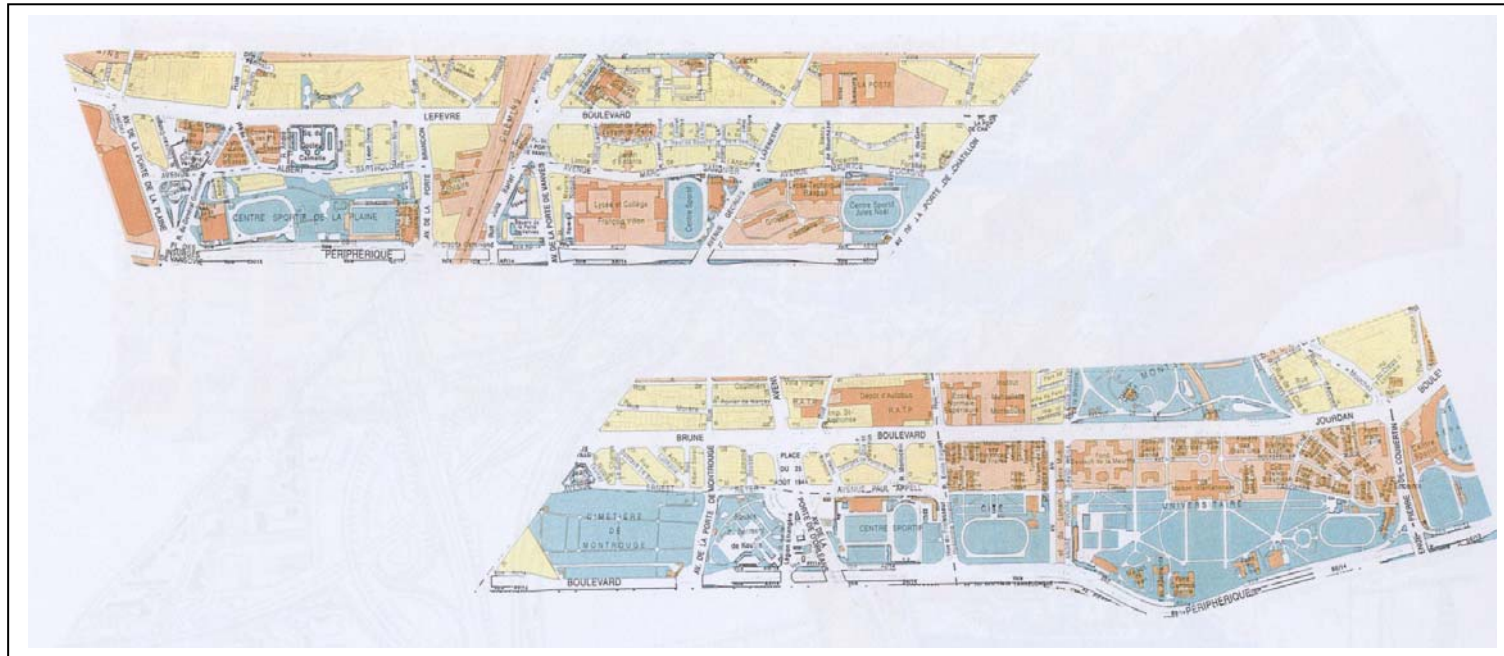
STERKE PUNTEN	ZWAKKE PUNTEN
<ul style="list-style-type: none"> • aantrekkelijke buitenplaatsen binnen en buiten de Vlietzone • beschermde stads- en dorpsgezichten langs de Vliet • cultuurhistorisch waardevolle vaarweg • archeologische vindplaatsen • omvangrijke groenvoorzieningen • talrijke recreatievoorzieningen • groene uitstraling en groen karakter van de Vlietoever 	<ul style="list-style-type: none"> • introvert stadsdeel • functionele bedrijventerreinen met matige beeldkwaliteit • slechte bereikbaarheid met OV • matige toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers • zeer extensief ruimtegebruik en ruimteverlies door parkeerterreinen en braakliggend terrein • versnipperde groenstructuur • hoge verkeersdruk langs de Vliet (Westvlietweg/Jan Thijssenweg)
KANSEN	BEDREIGINGEN
<ul style="list-style-type: none"> • ontwikkeling Vlietzone tot Randstad - Groenicoon • ruimte voor robuuste groenvoorzieningen (60 - 80 ha aaneengesloten; zie Haagse Bos of Zuiderpark) • aanwijzing landgoederen als historisch waardevol ensemble • stedelijke functies concentreren bij OV - haltes en knooppunten • sterke koppeling van Vlietzone aan stadsdeel Ypenburg • korte afstand tot internationaal wegennet • ruime kansen voor meervoudig grondgebruik • koppeling met OV - lijnen in aangrenzende plandelen • herziening ontsluiting (o.a. met verkeersluwe Westvlietweg/ Jan Thijssenweg) 	<ul style="list-style-type: none"> • concurrentie met andere regio's (m.n. Zuidas en Rotterdam) • concurrentie met Binckhorst, Wijnhaven en Plaspoelpolder • bouwen voor de leegstand • tekortschietend wegstelsel • gering 'weerstandvermogen' van de versnipperde groenstructuur • 'schaamgroen' in plaats van stadsparken • povere bedrijventerreinen in plaats van wervend stadsbeeld

Los van de discussie over nut en noodzaak van de gemeentelijke ambities is de vraag geoorloofd, welke toekomstperspectieven de Vlietzone zonder het betwistbare bouwprogramma zou hebben. Met andere woorden: welke kansen en bedreigingen liggen er als de ontwikkelingen in en rond de Vlietzone op hun beloop worden gelaten? En vragen deze ontwikkelingen niet ook om voorstellen, waarmee de Vlietzone een kwaliteitsimpuls kan krijgen en knelpunten ten aanzien van uiteenlopende vraagstukken kunnen worden weggenomen?

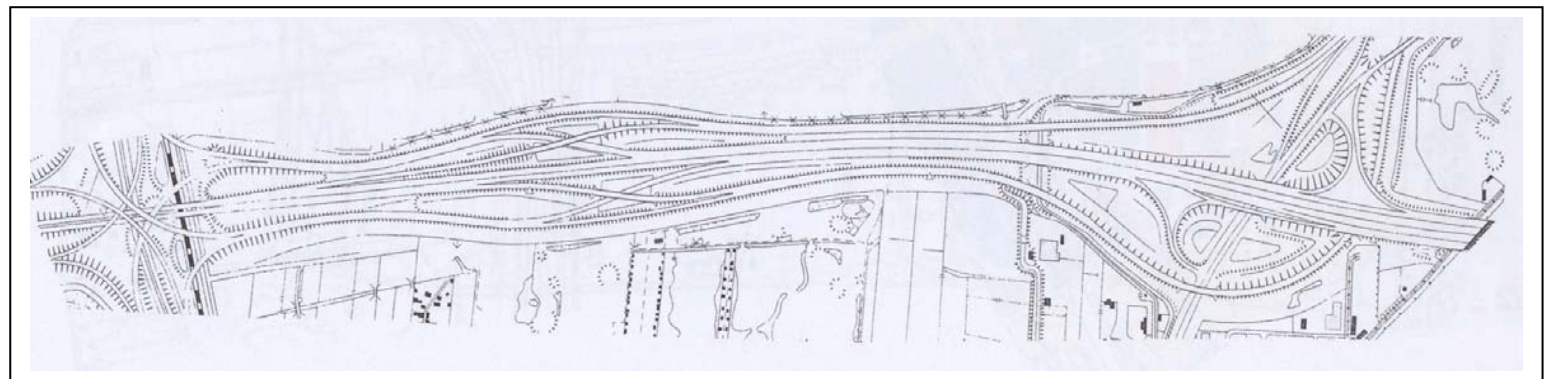
Met het oog op deze vraag is voorafgaand aan de uitwerking van de toekomstvisie voor de Vlietzone een beknopte sterke-zwakte-analyse (SWOT-analyse) verricht. Daarbij is gebleken dat in de Vlietzone vandaag de dag een aantal zeer relevante knelpunten is aan te wijzen. De meest belangrijkste minpunten zijn:

- het in zichzelf gekeerde karakter van de Vlietzone
- sterke barrièrewerking van rijks- en spoorwegen die het introverte karakter mede veroorzaken en in stand houden
- matige beeldkwaliteit van de lokale bedrijventerreinen die vooral wordt veroorzaakt door de grote hoeveelheid buitenopslag en de functionele, vaak povere architectuur van de bedrijfshallen
- her en der geringe samenhang tussen de aanwezige hoofdfuncties
- matige bereikbaarheid met openbaar vervoer
- aanzienlijk ruimteverlies en inefficiënt grondgebruik door omvangrijke parkeerterreinen of braakliggend gebied
- versnipperde structuur van de groenvoorzieningen, die het gebied vatbaar maakt voor een sluipende verstedelijking
- hoge verkeersintensiteit op de Westvlietweg en Jan Thijssenweg, die de belevingswaarde van de Vliet en de hieraan gelegen landgoederen voor fietsers en wandelaars enigszins beperkt.





Efficiënt ruimtegebruik
aan de Périphérique
(Parijs)



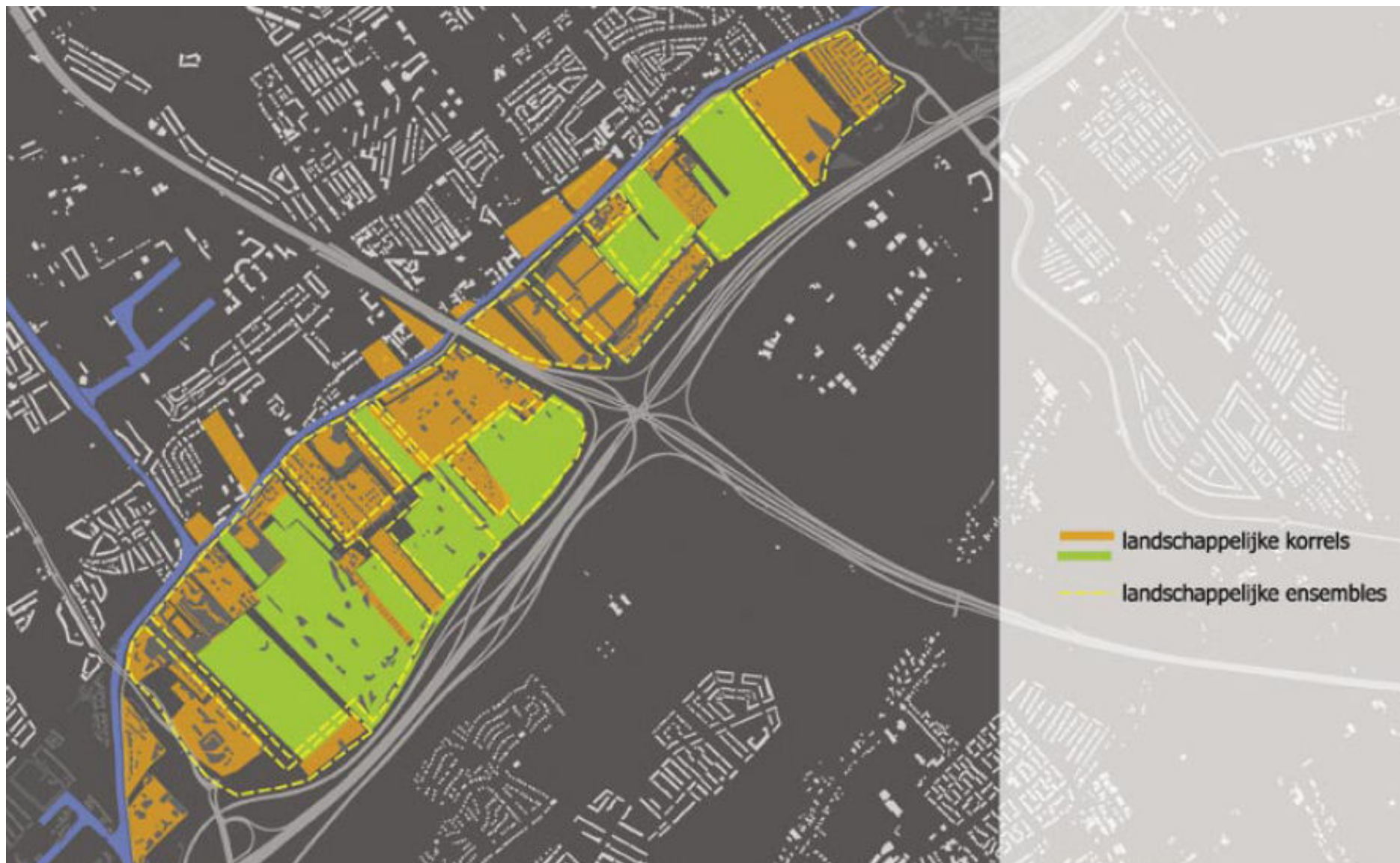
Ruimteverlies door
weefvakken langs de A4

Kortom: ook los van de gemeentelijke plannen met hun forse bouwambities kan worden geconstateerd, dat de Vlietzone baat zou hebben bij een forse kwaliteitsimpuls. Deze kwaliteitsslag zou vooral betrekking moeten hebben op:

- een profilering van de Vlietzone naar buiten
- een robuuste groenstructuur, die door haar maatvoering beter bestand is tegen de aanhoudende verstedelijkingsdruk
- een herijking en doelgerichte uitbreiding van recreatie- en sportvoorzieningen
- efficiënt gebruik van de krappe ruimte in de Vlietzone
- structurele toepassing van meervoudig grondgebruik bij de herinrichting van de Vlietzone en bij de inpassing van het hoofdwegenstelsel en
- herinrichting van het lokale weggennet, onder andere ten behoeve van een ruime, verkeersluwe recreatieve verbinding langs Westvlietweg en Jan Thijssenweg.

Met enige nadruk moet er echter op worden gewezen, dat de behoefte aan een doelgerichte kwaliteitslag niet de conclusie rechtvaardigt, dat in de Vlietzone een zware metamorfose zoals in de Binckhorst zou moeten plaatsvinden. Integendeel: de hier en daar duidelijk aanwijsbare kwaliteiten zoals de Vliet, de hieraan gelegen buitenplaatsen, houtwallen en open ruimten in de Vlietzone bieden goede randvoorwaarden voor een toekomstbeeld dat zich van andere stedelijke regio's in Nederland duidelijk weet te onderscheiden. Daarbij zijn niet de Zuidas in Amsterdam of La Défense in Parijs het referentiekader, maar de voorzieningen langs en op de Boulevard Périphérique (de rondweg rond Parijs), de Koninklijk Serres in Brussel en (dichter bij huis) projecten met een efficiënt ruimtegebruik zoals de Delftse Spoorzone, het project Sijtwende of de Hubertustunnel en Koningstunnel in Den Haag.





Uittreksel "Groene Kamer – Concept" Haags Milieucentrum

Met andere woorden: de ontwikkeling van de Vlietzone vraagt in feite niet om het zoveelste voorbeeld voor hoogstedelijke kantoor- en woningbouw maar om een groen toekomstperspectief, dat zich van projecten als Wijnhaven en Binckhorst duidelijk kan onderscheiden. Daarbij kan een beroep worden gedaan op studies die ook op provinciaal niveau een duidelijke waardering hebben gekregen. Te denken valt hierbij aan het Groene Kamerconcept van het Haags Milieucentrum en de bureaus 'Te Land Ter Zee' en 'Lopende Zaken' of aan een cultuurhistorische verkenning voor de buitenplaatsen aan weerskanten van de Vliet. Op basis van dergelijke studies is de conclusie geoorloofd, dat met een duurzame inrichting van de Vlietzone belangrijke groene kernkwaliteiten behouden of versterkt kunnen worden door:

- ontwikkeling van een robuuste groenstructuur, deels in combinatie met meervoudig grondgebruik
- verbetering van de interne samenhang in de Vlietzone (o.a. tussen het noordelijke en het zuidelijke deel, die thans alleen via de Vlietkade met elkaar zijn verbonden)
- verbetering van de toegankelijkheid vanuit Voorburg en Rijswijk
- een landgoederenroute die de buitenplaatsen van Leidschendam - Voorburg en Rijswijk met de buitens in de Vlietzone verbindt
- een ontsluiting met hoogwaardige en frequente openbaar vervoersverbindingen
- integratie van de Vlietzone met nieuwbouwwijk Ypenburg.

2.3 Conclusies voor de toekomstvisie

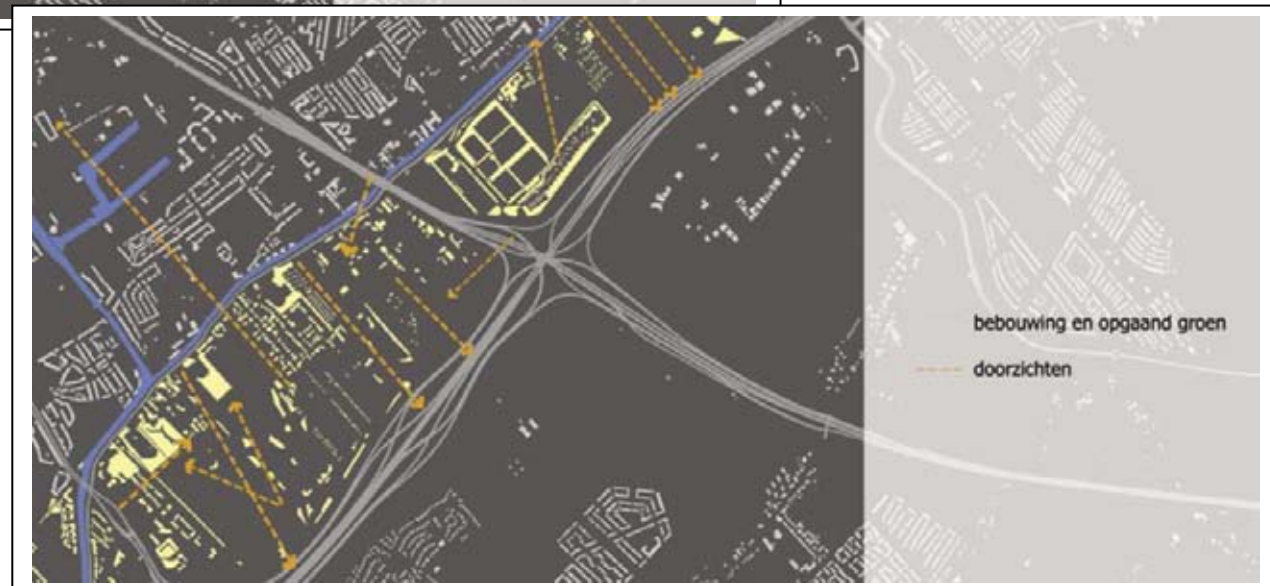
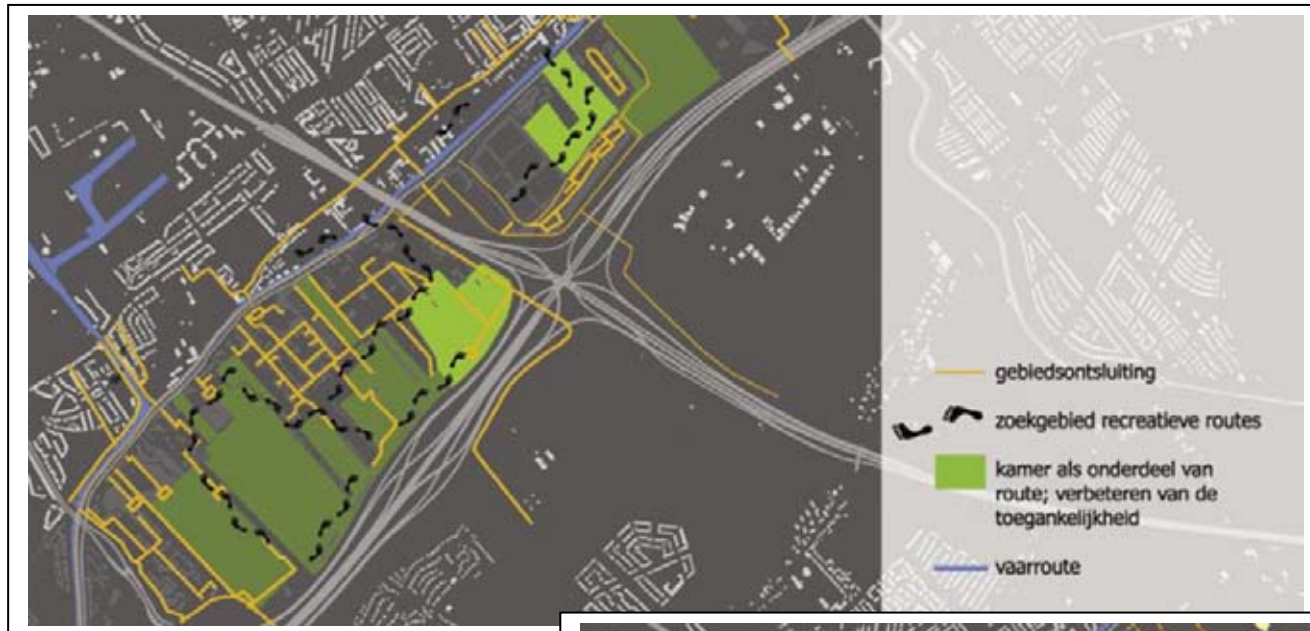
Uit het vorenstaande kan worden afgeleid, dat de betekenis van de Vlietzone in de afgelopen twintig tot dertig jaar sterk is gewijzigd. De oorspronkelijke stadsrandlocatie ten oosten van Den Haag is nu midden in het stedelijke gebied van de regio Haaglanden gelegen, waardoor zij voor

het milieu en de woonkwaliteit van Den Haag van vergelijkbaar belang is geworden als het Haagse Bos en het Malieveld, het Zuiderpark of het Westbroekpark. Behoud van het groene karakter van de Vlietzone is echter niet vanzelfsprekend. De gemeentelijke plannen voor het gebied langs rijksweg A4 en de Vliet zijn immers gericht op:

- circa 6.000 nieuwe woningen
- meer dan 30 hectare aan kantoorlocaties en bedrijventerreinen
- 8 ha voor milieuhinderlijke bedrijven uit de Binckhorst
- een forse reductie van de huidige weilanden, groen- en recreatievoorzieningen en
- een nieuwe hoofdontsluiting met als belangrijkste elementen een parallelweg langs rijksweg A4 en het Trekvluettracé respectievelijk de Rotterdamse Baan.

Een dergelijke verstedelijking komt feitelijk neer op de realisatie van een volledige VINEX-locatie inclusief de bijbehorende infrastructuur. Door de uitplaatsing van bedrijven uit de Binckhorst kunnen daarbij misschien knelpunten in het masterplangebied Binckhorst worden opgelost, maar de aantrekkingskracht van de Vlietzone zal hierdoor zeker niet toenemen. Laat staan dat hiermee prestigieuze, aantrekkelijke vestigingsmilieus zullen ontstaan, waarmee Den Haag de concurrentie kan aangaan met regio's als Amsterdam, Utrecht en Rotterdam.

Indien de gemeente Den Haag de Vlietzone daadwerkelijk tot een aantrekkelijk en wervend vestigingsmilieu in de Randstad wil ontwikkelen, zal zij moeten kiezen voor een planvorming op basis van 'groene' uitgangspunten en op basis van principes voor een duurzame stadsontwikkeling. Voor de Vlietzone moet daarbij vooral worden gedacht aan:



Uittreksel "Groene Kamer – Concept"
Haags Milieucentrum

- profilering van de Vlietzone als groenicoon in de Randstad
- ontwikkeling van de vaak kleine en daardoor kwetsbare groene kamers tot robuuste, aaneengesloten groenstructuren
- handhaving/realisatie van minimaal twee groene kerngebieden in een omvang van 60 tot 80 ha per groengebied.
- aanwijzing en bescherming van de buitenplaatsen in de Vlietzone als onderdeel van de landgoederenzone Leeuwenbergh - Voorburg - Rijswijk
- concentratie van stedelijke functies rond haltes van openbaar vervoer en knooppunten voor infrastructuur
- ontsluiting van woon-werkgebieden door nieuwe buurtontsluitingen vanuit de hoofdwegen in Overgoo, Forepark en Ypenburg
- herinrichting van de Westvlietweg en Jan Thijssenweg als verkeersluwe recreatieve hoofdroute
- bij eventuele aanleg van het Trekvliettracé inpassing van deze weg als ondergrondse verbinding tussen bedrijventerrein Binckhorst en knooppunt Ypenburg
- bij de aanleg van ventwegen langs de A4 inpassing van deze wegen als (half)verdiepte lokale hoofdwegen
- herinrichting van de Vliet en Vlietzone voor recreatie en (varend) toerisme.



3 DE VLIETZONE ALS RANDSTAD GROENICOON

3.1 Hoofdlijnen van de toekomstvisie

Op basis van de sterkte-zwakte-analyse kan worden gesteld, dat de kwaliteiten en knelpunten in de Vlietzone vragen om een groene toekomstvisie. Van wezenlijk belang daarbij is de ontwikkeling van een robuuste hoofdstructuur, waarbinnen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk worden geacht. De belangrijkste bouwstenen daarvoor zijn:

- de Vliet als groene ruggengraat en vaarverbinding in de Vlietzone
- de buitenplaatsen aan weerskanten van de Vliet
- groene kerngebieden ten noorden en zuiden van de A12 met een minimale omvang van 60 respectievelijk 80 ha
- een brede ecologische verbinding tussen deze kerngebieden
- een groentraverse die Ypenburg met de Vlietzone gaat verbinden.

Binnen dit groene casco bestaat er ruimte voor doelgerichte stedelijke ontwikkeling. Deze functies zouden niet op zichzelf moeten staan maar zouden een bijdrage moeten leveren aan een gezamenlijke profilering van de Vlietzone als groen (internationaal) vestigingsmilieu. Essentiële elementen hiervoor zijn:

- behoud van de historisch gegroeide lintbebouwing langs de Vliet
- een groene campus ter hoogte van Vlietrand Noord, die ruimte biedt aan bijvoorbeeld landelijke topsportcentra of onderzoeksinstituten
- hoogwaardige kantoren- en bedrijvenlocaties aan de zuidkant van het Prins Clausplein
- transformatie van bedrijventerrein Westvliet tot woon-werkgebied
- woon-werkgebieden (deels met een tweede maaiveld) ter hoogte van de spoorwegwerkplaats bij Overgoo
- innovatieve bedrijfsverzamelgebouwen en meervoudig grondgebruik voor de hervestiging van bedrijven uit bedrijventerrein Westvliet.

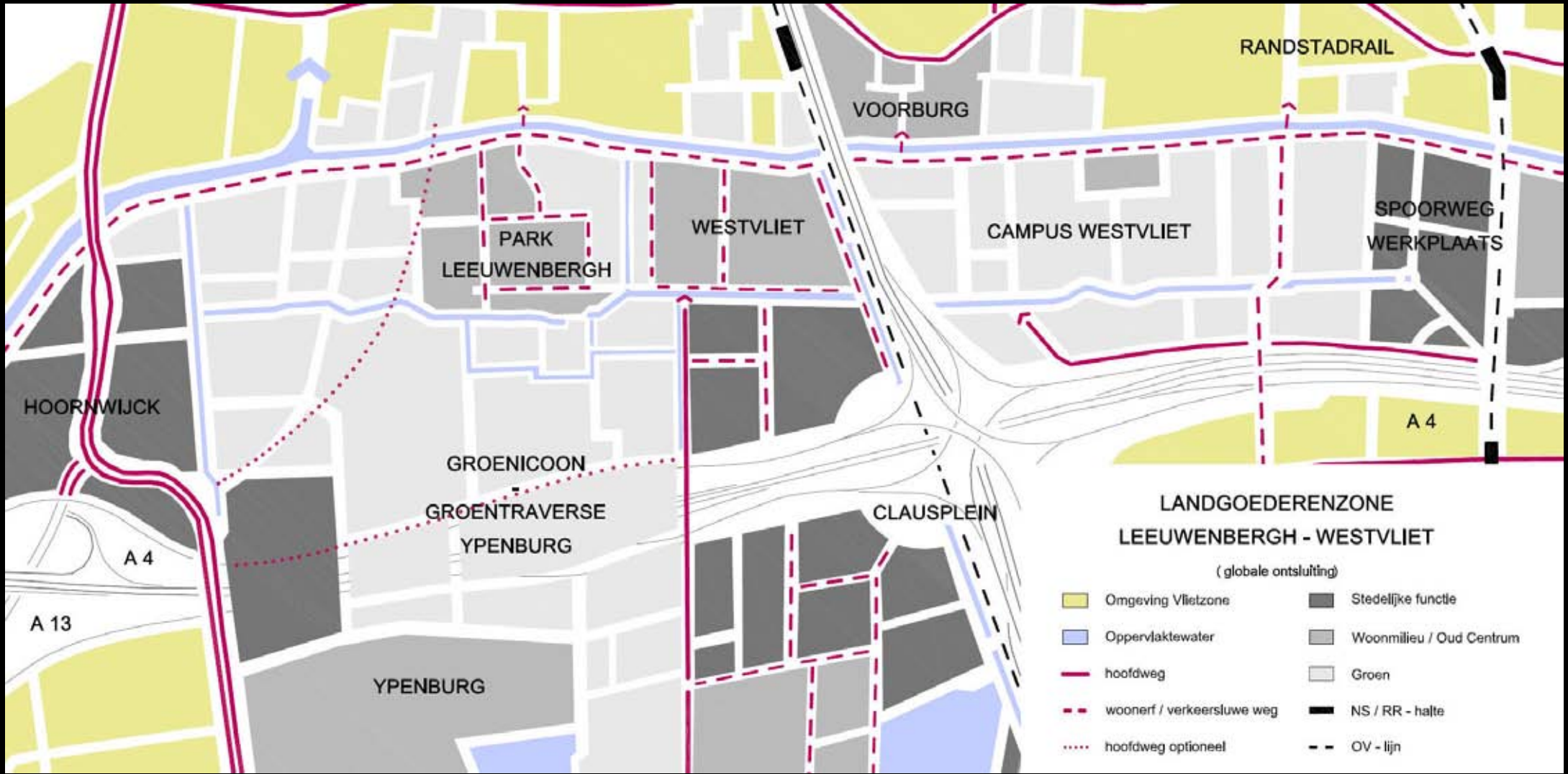
De hiervoor beschreven ontwikkelingen vragen tenslotte ook om een doelgerichte inpassing en (her)inrichting van de nieuwe en bestaande hoofdwegen. Noodzakelijk hierbij zijn:

- herinrichting van de Westvlietweg en Jan Thijssenweg tot een verkeersluwe verbinding
- een betere wederzijdse bereikbaarheid tussen Vlietrand Noord en Vlietrand Zuid door nieuwe passages onder de A12
- ontsluiting van het Prins Clausplein door een lokale ontsluiting vanuit het hoofdwegennet van Ypenburg of Hoornwijck
- ontsluiting van Overgoo en Vlietrand Noord door een ventweg strak langs rijksweg A4
- volledig ondergrondse inpassing van het Trekvliettracé tussen Nieuw Binckhorst en knooppunt Ypenburg.

3.2 Kwaliteitswinst

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid kan worden geconstateerd dat met een herinrichting van de Vlietzone een forse kwaliteitswinst geboekt kan worden. Van cruciaal belang daarbij is het behoud van waardevolle elementen zoals de Vliet en de hier gelegen buitenplaatsen met hun waardevolle beplanting en tuinstructuren. De kwaliteitswinst blijft echter niet beperkt tot een verbetering van de groenvoorzieningen maar heeft ook betrekking op de stedelijke functies.

Een vergelijking van eerdere gemeentelijke verkenningen met de toekomstvisie zoals hiervoor omschreven laat daarbij zien dat handhaving van een flink groenprogramma niet ten koste hoeft te gaan van hoge economische en stedenbouwkundige ambities. Integendeel het behoud



**LANDGOEDERENZONE
LEEUVENBERGH - WESTVLIET**

(globale ontsluiting)

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| Omgeving Vlietzone | Stedelijke functie |
| Oppervlaktewater | Woonmilieu / Oud Centrum |
| hoofdweg | Groen |
| woonerf / verkeersluwe weg | NS / RR - halte |
| hoofdweg optioneel | OV - lijn |

van de groenkwaliteiten kan zelfs een ondersteunend en onderscheidend element zijn in de concurrentiestrijd met andere landelijke en internationale vestigingsmilieus in Amsterdam of Rotterdam, het Ruhrgebied in Duitsland of de Vlaamse Ruit in België. Hoe dan ook biedt de Vlietzone kansen voor:

- 30 - 35 ha aan werkgebieden voor kantoren, midden- en kleinbedrijf en specifieke voorzieningen
- circa 10 ha aan hoogwaardige bedrijventerreinen
- circa 20 ha aan woon-werkgebieden
- 35 - 40 ha aan nieuwe woonlocaties.

De verwachting bestaat dat in deze woonbuurten circa 2.000 - 2.500 woningen gerealiseerd kunnen worden. De reeds bestaande, groene woonmilieus zullen daarbij gecompleteerd worden met:

- stedelijke woonmilieus langs het spoor (ca. 50 woningen/ha)
- groenstedelijke woonmilieus op het huidige bedrijventerrein Westvliet en in Ypenburg (dichtheid ca. 30 woningen/ha) en
- buitenplaatsen in de nieuwe groene vestigingsmilieus.

Bijzondere aandacht vraagt de inrichting van bestaande buitenplaatsen en monumenten zoals bijvoorbeeld Hofwijk, Huize Eemwijk, Vreugd en Rust en "In de Wereldt is veel Gevaer". Hier zal het beeld van de Vlietoever door een groene inrichting worden bepaald met daarop aansluitend een groen vestigingsmilieu door bijvoorbeeld een buitenplaats of campus.

Met een dergelijk onderscheidend programma kan de Vlietzone zich zonder meer meten met andere masterplangebieden van Den Haag zoals de Internationale Zone en Nieuw-Binckhorst. Daarnaast heeft de groene hoofdstructuur zoals hiervoor omschreven het voordeel dat zij gefaseerd uitgevoerd kan worden, waardoor rekening kan worden gehouden met recessieperioden en moeilijke exploitatievoorwaarden.

3.3 Uitdagingen voor de toekomst

In exploitatietechnische zin zal bij de ontwikkeling van de Vlietzone rekening moeten worden gehouden met een aantal kostenintensieve elementen of ontwikkelingen zoals:

- de groentranverse tussen de Vlietzone en Ypenburg
- meervoudig grondgebruik ter plaatse van de spoorwegwerkplaats
- een nieuwe hoofdontsluiting van kantoren, bedrijventerreinen en woon-werkgebieden in de Vlietzone
- herontwikkeling van bedrijventerrein Westvliet tot een hoogwaardig woonmilieu en de hiermee gepaard gaande sloop respectievelijk verplaatsing van thans nog beeldbepalende, lelijke bedrijfshallen.

Laatstgenoemde ontwikkeling kan naar verwachting pas over circa tien tot vijftien jaar aan de orde komen, als een nieuwe ontsluiting is aangelegd en uitplaatsingslocaties voor de lokale bedrijven tot ontwikkeling zijn gekomen. Voor menig buitenlander is deze transformatie bijna ondenkbaar, omdat zij gepaard gaat met een zeker kapitaalverlies. De randstedelijke ambities voor de Vlietzone dwingen de gemeente echter tot een principiële keuze waarbij de woonkwaliteit in de Vlietzone, Voorburg, Rijswijk en Ypenburg voorop dient te staan.

Een complexe ingreep is tenslotte ook de aanpassing of herinrichting van rijksweg A4 en de hierbij behorende weefvakken. Zij vragen al enkele jaren veel aandacht. De verwachting bestaat dat met het Meerjaren-Investeringsprogramma Ruimte en Transport nieuwe principiële keuzes worden gemaakt, die ook voor de Vlietzone van belang zijn. Gezien de belangen van de Rijksoverheid bij dit vraagstuk zal de financiering van deze herinrichting vooral ten koste gaan van Rijksbudgetten. De omvang van de kosten kan echter pas bepaald worden als meer inzicht bestaat in de uiteindelijke tracévarianten van de A4 en het onderliggende wegennet.



Buitenplaatsen aan de Vliet



4 BOUWSTENEN VOOR EEN GROENE TOEKOMSTVISIE

4.1 Landgoederenzone Leeuwenbergh - Voorburg

De cultuurhistorisch belangrijkste bouwsteen van de groenstructuur omvat de Vliet zelf en de Vlietoevers met de sfeervolle buitenplaatsen ter hoogte van Park Leeuwenbergh en Voorburg. Zij bepalen al enkele eeuwen het landschapsbeeld ter plaatse en zijn stille getuigen van de verstedelijking, die in de directe omgeving heeft plaatsgevonden. Voorbeelden van dit proces zijn:

- rijks- en spoorwegen die de Vlietzone doorsnijden en isoleren
- nieuwe gebiedsvreemde functies zoals een pretpark en een pompstation in de directe omgeving van de buitenplaatsen
- de ontwikkeling van bedrijventerrein Westvliet, waar veel bedrijven zijn gevestigd met buitenopslag en functionele bedrijfshallen met een zeer matige beeldkwaliteit
- een her en der zwaar bouwprogramma in het kader van herbestemming van sommige buitenplaatsen (zie Arentsburg).

Om de representatieve uitstraling van deze landgoederenzone te behouden is het van belang:

- oude landhuizen en hun karakteristieke bijgebouwen in hun oorspronkelijke vorm te behouden
- oude waardevolle tuinstructuren te herstellen en te onderhouden
- oude zichtlijnen rond en op de buitenplaatsen open te houden
- de openheid van landerijen tussen de buitenplaatsen langs de Vliet te handhaven
- de belevingswaarde van de buitens te versterken door een nieuw padenstelsel dat de buitenplaatsen met elkaar verbindt en
- de toevoeging van functies die het karakter van de buitens kunnen versterken zoals natuurspeelbossen, heemtuinen etc.



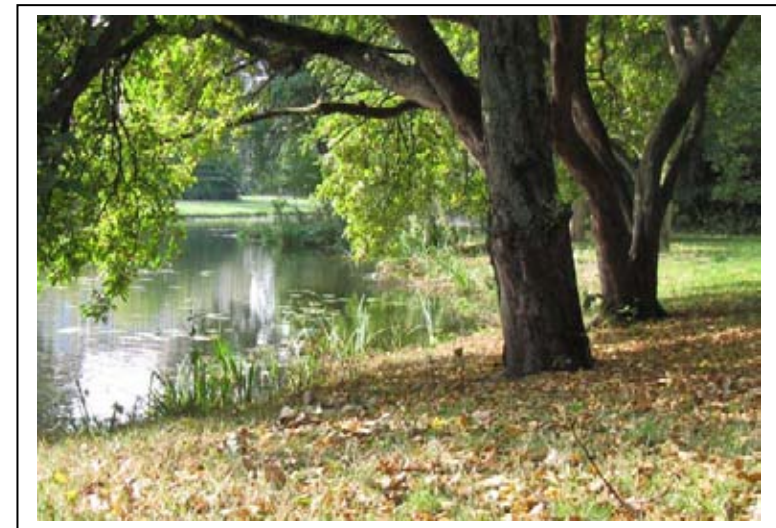


4.2 Randstad Groeniconen

De belangrijkste bouwstenen voor de groenstructuur in de Vlietzone zijn grote, groene kerngebieden ten noorden en ten zuiden van rijksweg A12 en een robuuste groenzone, die de twee groeniconen met elkaar verbindt. Door hun omvang bieden zij ruimte voor een stevig groen- en recreatieprogramma en zijn zij vergelijkbaar met andere grootstedelijke groengebieden zoals het Amsterdamse Bosch, het Kralingse Bos in Rotterdam of het Zuiderpark en het Haagse Bos in Den Haag.

De verbinding tussen de groeniconen in de Vlietzone bestaat uit een 50 meter brede groenzone evenwijdig aan de Vliet. Hier kan net als bij de Haagse Beek of de Schenkstrook een brede watergang worden ontwikkeld (10 - 20 meter) die ruimte biedt aan natuurvriendelijke oevers en waterberging. Daarbij ontstaan tegelijkertijd kansen voor een betere toegankelijkheid en landschapsbeleving, bijvoorbeeld door nieuwe passages onder de A12 en de spoorlijn Den Haag - Utrecht, waarmee een betere wederzijdse bereikbaarheid van de groene kerngebieden veiliggesteld kan worden.

Met de nieuwe groenstructuur kan Den Haag een bijdrage leveren aan de realisatie van groendoelstellingen zoals opgenomen in de Structuurvisie Randstad 2040 van de rijksoverheid of het streekplan West van de provincie Zuid-Holland. Daarnaast is zij van belang voor de zogenaamde groene schakels in de groenstructuur van het stadsgewest Haaglanden. Sterker nog: zonder handhaving van de groene kerngebieden en zonder robuuste verbinding is het vrijwel uitgesloten, dat de Vlietzone werkelijk als regionale groenverbinding kan fungeren. Bij realisatie van de Haagse collegeplannen zal van deze verbinding anders niet veel meer overblijven dan de plaatsaanduiding van de huidige buitenplaatsen.



Ruimtelijke winst door een groentranverse



..... boven de A4

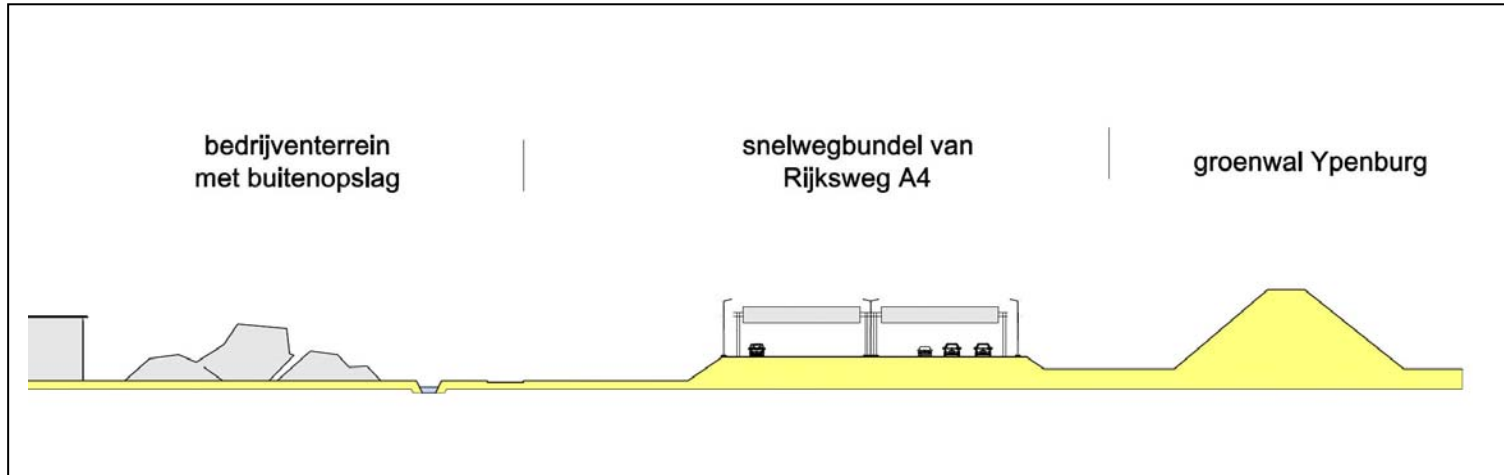
4.3 Groenicoon en groentranverse Ypenburg

Een belangrijk onderdeel van de zuidelijke groenicoon Ypenburg is de ontwikkeling van een groentranverse boven rijksweg A4 tussen Ypenburg en Nootdorp enerzijds en de Vlietzone anderzijds. Met deze traverse kan de samenhang tussen de Vlietzone en haar rechtstreekse omgeving voor een flink deel worden hersteld, waardoor de rijksweg niet meer als barrière gaat fungeren. Hierdoor zouden de Boswijk en andere delen van Ypenburg met de Vlietzone een vergelijkbare relatie kunnen ontwikkelen als de Amsterdamse stadsdelen Oud - West en Oud - Zuid met het Vondelpark, het Voorburgse Oosteinde met Park Vreugd en Rust of de Haagse woonbuurt Van Stolkpark met de Scheveningse Bosjes.

De meerwaarde van een dergelijke traverse is zowel in het binnenland als in het buitenland door tal van voorbeelden reeds aangetoond. Zo laten projecten als de traverse over de A16 bij Breda, de traverse over de A2 bij Utrecht en het Sijtwende-project in Voorburg zien, dat met meervoudig grondgebruik een forse ruimtewinst geboekt kan worden en dat daarbij tegelijkertijd een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving kan ontstaan. Daarbij kunnen ook dominante elementen worden ingepast zoals de groenwal langs Ypenburg. Hier kan het huidige snelwegpanorama met de bijbehorende geluidsoverlast op termijn worden vervangen door een prachtig groenpanorama met buitenplaatsen op de voorgrond en de Haagse skyline op de achtergrond.

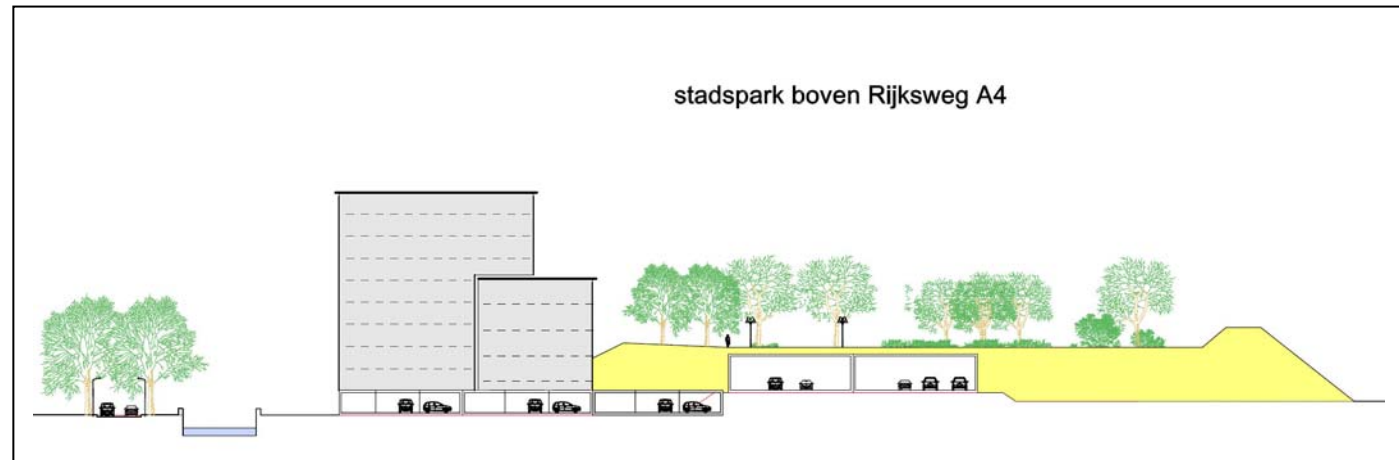
De ontwikkeling van de groentranverse boven rijksweg A4 kan een ruimtewinst opleveren van bruto circa 25 ha, die bij voorkeur een groene functie zouden moeten krijgen. Zo kan de traverse ruimte bieden aan een uitbreiding van het reeds bestaande golfterrein in de Vlietzone of aan stedelijke functies, die baat hebben bij een groen vestigingsmilieu.



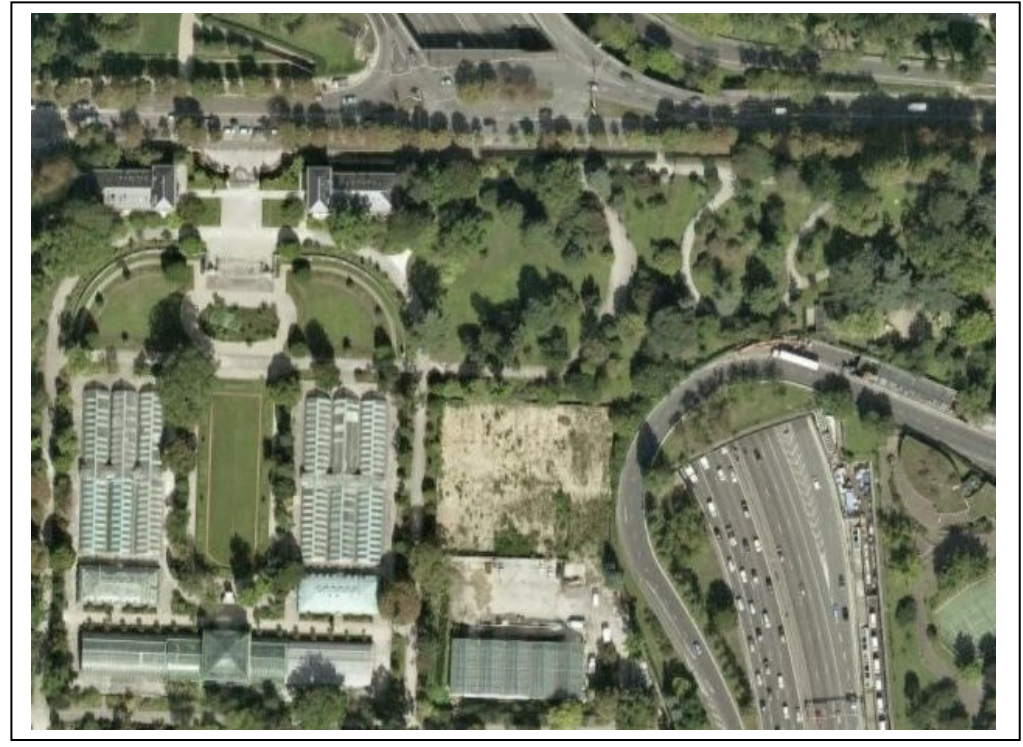


Schematische weergave huidige situatie A4

..... ruimtewinst bovenop en langs rijksweg A4



Parc de Serres d' Auteuil



..... voorbeeld van een efficiënt ruimtegebruik boven een snelweg



Lac Superieur en beeldentuin



..... bovenop de stadssnelweg in Parijs

Bij dergelijke voorzieningen moet worden gedacht aan:

- kleine technologiecentra in een representatieve omgeving
- recreatievoorzieningen en fietsroutes of
- veldsportvoorzieningen in buitenplaatsachtige groenstructuren eventueel gecombineerd met sportacademies of een sporthotel.

Niet in de laatste plaats biedt de groentranverse mogelijkheden voor de realisatie van groenfuncties met een forse ruimtevraag zoals golfsportvoorzieningen of compensatiegroen in de vorm van klimaatbosschages. Met name de golfsportvoorziening zou hiervan kunnen profiteren omdat de thans her en der versnipperd liggende terreinen door een herschikking van functies tot een meer samenhangend geheel samengevoegd kunnen worden. Hierdoor is het mogelijk de afzonderlijke golfbanen landschappelijk beter in te passen en ontstaat tevens ruimte voor een beperkte uitbreiding of de realisatie van voorzieningen zoals oefenholes, waterbuffer of afstandsgroen ten opzichte van woongebieden.

Van wezenlijk belang voor de groenontwikkeling in het zuidelijke deel van de Vlietzone is tevens de verbetering van de toegankelijkheid van de nieuwe groenicoon. Wenselijk zijn onder andere wegverbindingen met en vanuit de Boswijk in Ypenburg, Park Leeuwenbergh, het toekomstige woon-werkgebied Westvliet, de landgoederenzone in Rijswijk en Voorburg en de groenvoorzieningen in het noordelijke deel van de Vlietzone. Het betreft hierbij zowel fiets- als wandelpaden. Daarnaast is het wenselijk dat de herinrichting van de Vlietzone een bijdrage levert aan een verruiming van de waterrecreatie. De vaarroute langs de Vliet zal daarbij gecompleteerd worden door kanoroutes in de Vlietzone zelf; indien mogelijk ook als verbindingen tussen het noordelijke deel en het zuidelijke deel van de Vlietzone.



Parc des Princes - Parijs



4.4 Groenicoon Campus Westvliet

Het tweede groene kerngebied van de Vlietzone omvat de huidige weilanden, sportcomplexen en volkstuinten ten noorden van de A12. Ook hier is de oprukkende verstedelijking op veel plekken zichtbaar en voelbaar zoals:

- ten zuiden van de spoorwegwerkplaats, waar de nog resterende weilanden zicht bieden op de skyline van het Forepark en
- ten noorden van de A12 waar functionele, in zichzelf gekeerde bedrijfsgebouwen het beeld bepalen en de geluidhinder van de rijkswegen haast altijd aanwezig is.

Een bijzondere kwaliteit van dit deel van de Vlietzone is het uitgebreide stelsel van zeer volgroeide houtwallen. Ook al zijn deze groenelementen qua soortensamenstelling niet bijzonder spectaculair, desondanks kan geconstateerd worden dat zij door hun maat en dichtheid als robuust leefgebied en fourageergebied voor tal van diersoorten kunnen fungeren..

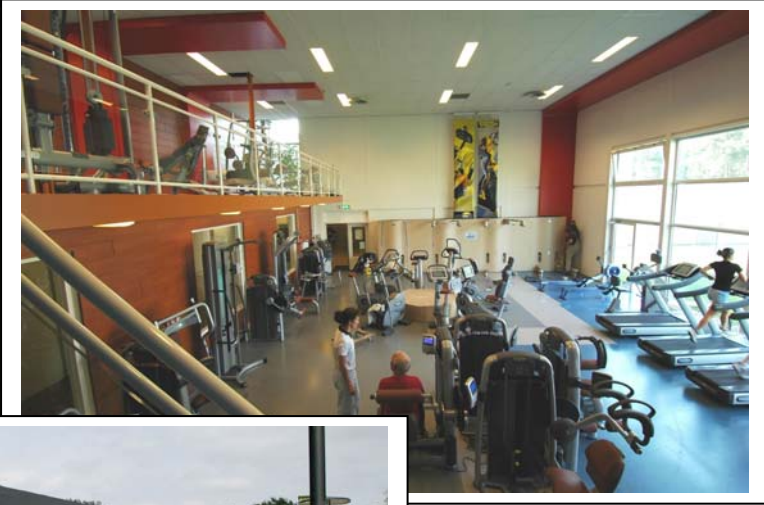
Op grond van de nu al aanwezige groenkwaliteiten zijn de terreinen ten noorden van de A12 zeer geschikt voor voorzieningen en instellingen met een 'campusstructuur'. Het beeld wordt daarbij niet bepaald door een intensieve bebouwing met besloten bouwblokken, maar door voorzieningen, die door hun individueel karakter als paviljoens in het groen kunnen worden ingepast. Voorbeelden hiervoor zijn:

- topsportcentra à la Papendal in Arnhem
- de mediaparken in Hilversum of Keulen
- telecommunicatie en technologieparken en
- villaparken zoals het Van Stolkpark of de zoom van het Westbroekpark in Den Haag.



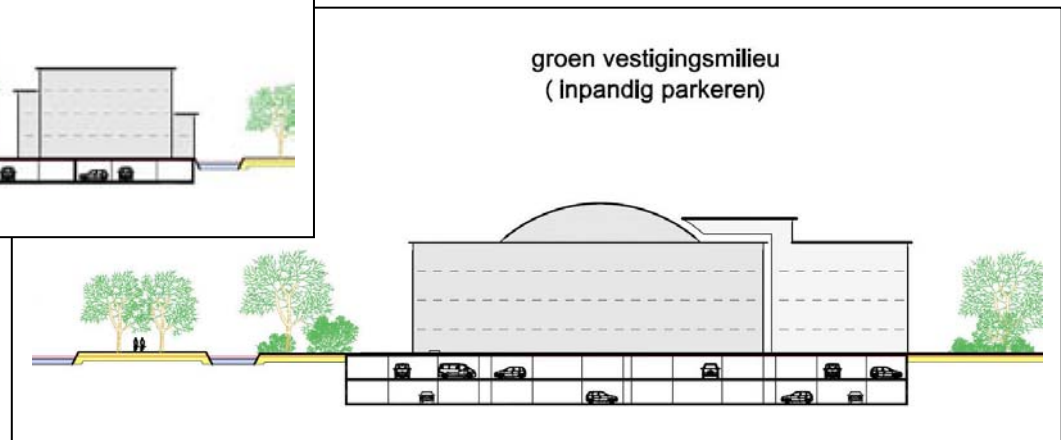
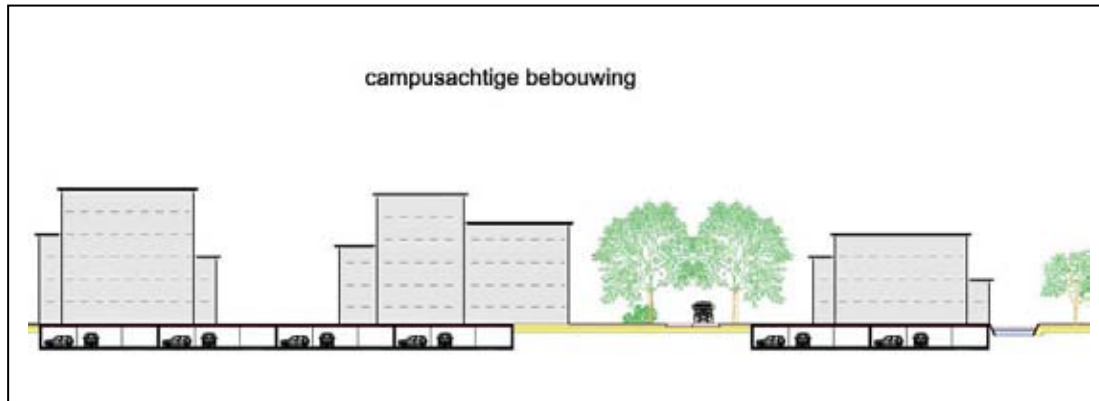
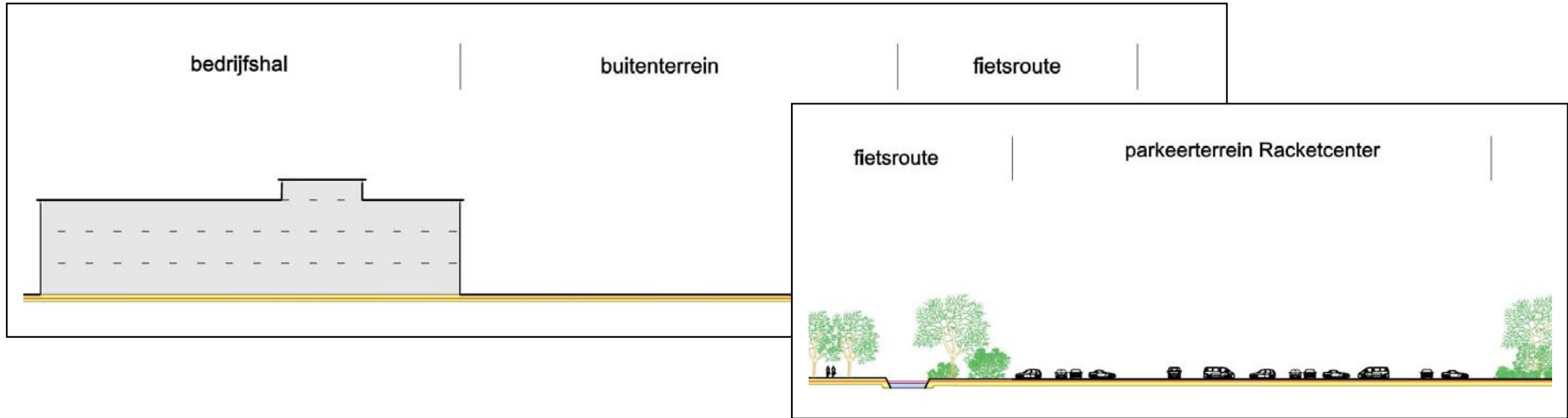


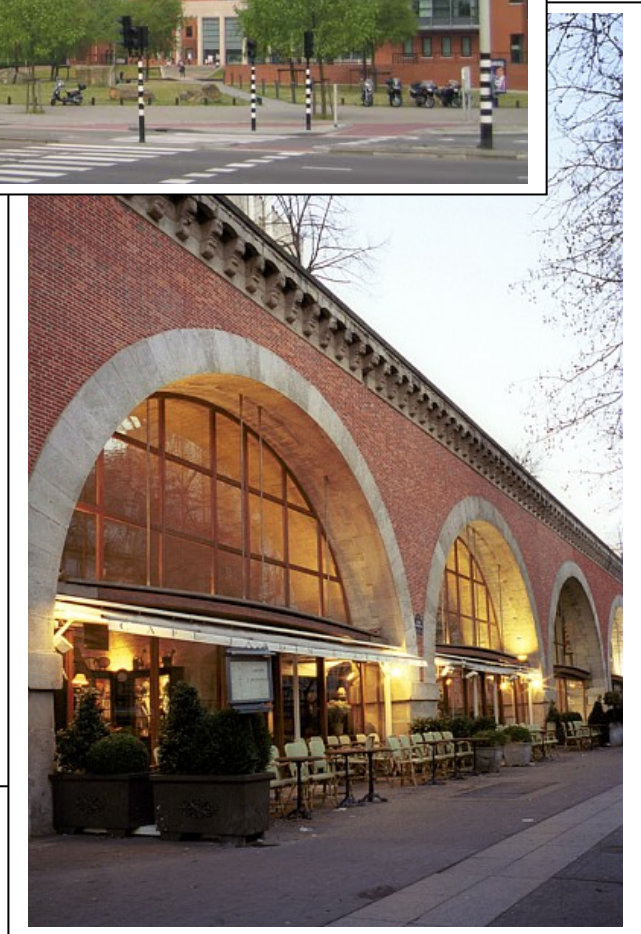
Referentiekader
Papendal



..... revalidatie of
wonen in het groen







Internationaal vestigingsmilieu Prins Clausplein

4.5 Adres Prins Clausplein

De belangrijkste stedelijke bouwstenen in de hoofdstructuur van de Vlietzone zijn de woon-werkgebieden rond de knooppunten Overgoo en Prins Clausplein en in zeer beperkte mate knooppunt Hoornwijck. Zij verschillen van elkaar door de individuele ontwikkelingsruimte per locatie, maar samen bieden zij ruimte aan:

- 30 - 35 ha aan kantoorlocaties
- 30 ha aan bedrijventerreinen en woon-werkgebieden
- 35 - 40 ha aan woningbouwlocaties, die samen met de woon-werkgebieden ruimte bieden aan ca. 2.000 - 2.500 woningen.

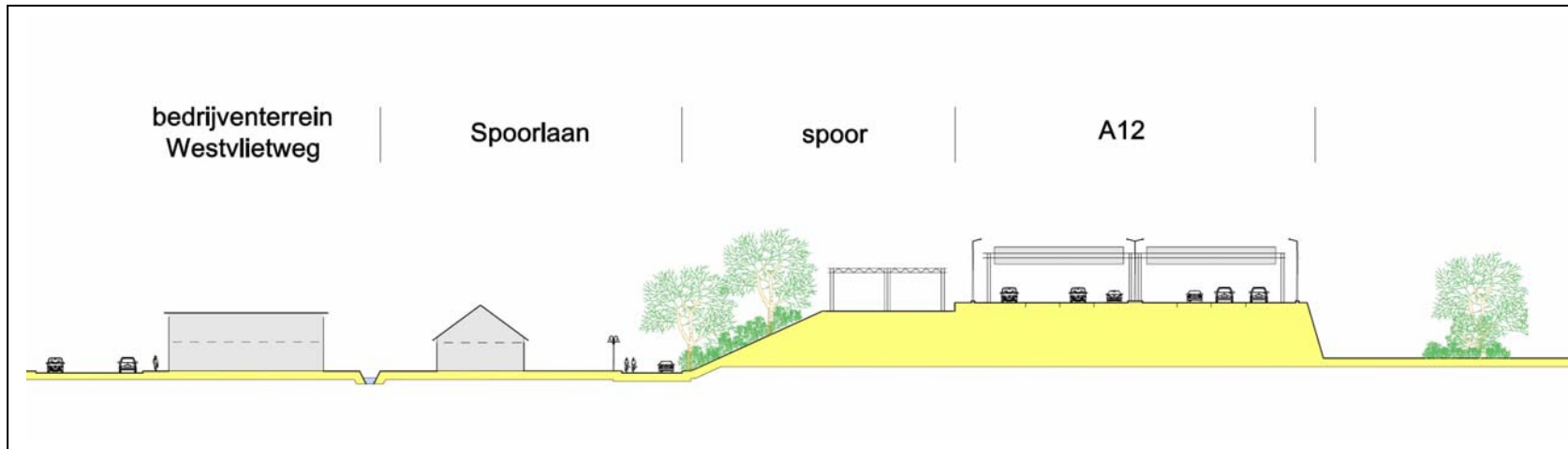
Het grootste ontwikkelingspotentieel ligt daarbij ter hoogte van het Prins Clausplein, waar de Den Haag stedelijke ontwikkelingen kan afronden, die op korte termijn vanuit station Ypenburg zullen worden ingezet. Hier kan rond het knooppunt een werkgebied van circa 25 ha worden ontwikkeld. Daarnaast liggen er kansen voor:

- groene vestigingsmilieus met een omvang van circa 15 ha
- woon-werkgebieden (circa 18 ha)
- woningbouw aan de Vliet (omvang 15 - 20 ha) en
- woningbouw in Ypenburg met een omvang van 15 ha.

Een goed functioneren van de toekomstige hoofdstructuur in de Vlietzone vraagt daarbij speciale aandacht voor rijksweg A12 en de hiernaast gelegen spoorlijn. Zij doorsnijden de Vlietzone op grote hoogte en vormen derhalve een forse barrière voor de landschapsbeleving en historische zichtlijnen ter hoogte van Oud-Voorburg en Hofwijck. Hier zal geïnvesteerd moeten worden in een betere wederzijdse bereikbaarheid van de groengebieden aan weerskanten van de A12. Mogelijkheden voor een transparantere inrichting van deze barrière bieden passages die onder de

		HUDIGE SITUATIE	VISIE HMC
Vlietrand Noord	Kantoren	-	5 - 10 ha
	Bedrijventerrein	23 ha	8 ha
	Woon-werkgebied	-	10 ha
	Woningbouw	-	5 ha
Vlietrand Zuid	Kantoren	-	8 ha
	Bedrijventerrein	20 ha	-
	Woon-werkgebied	-	9 ha
	Woningbouw	-	15 - 20 ha
Vlietrand Oost	Kantoren	-	16 ha
	Bedrijventerrein	potentieel 34 ha	-
	Woon-werkgebied	-	9 ha
	Woningbouw	-	15 ha

Programmavergelijking voor de Vlietzone



Huidige situatie: barrière A12 - Spoorlaan

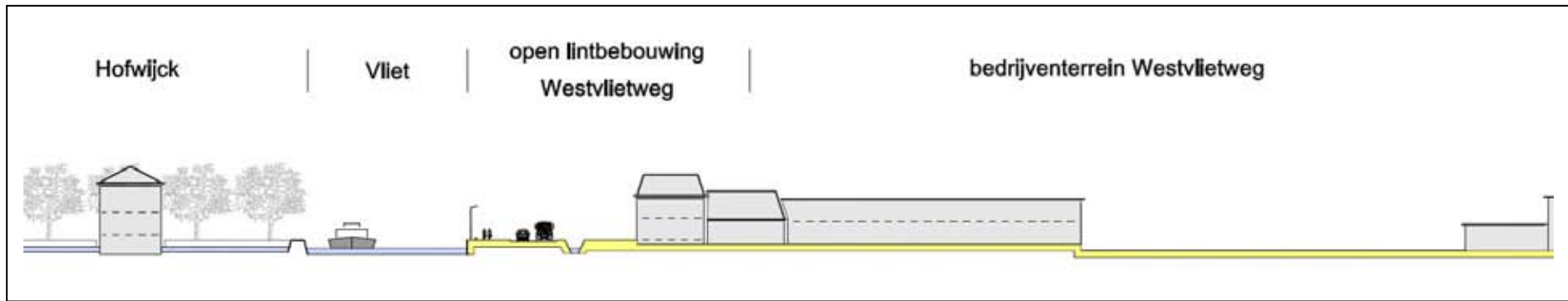
..... nieuwe passage A12 voor de lange termijn



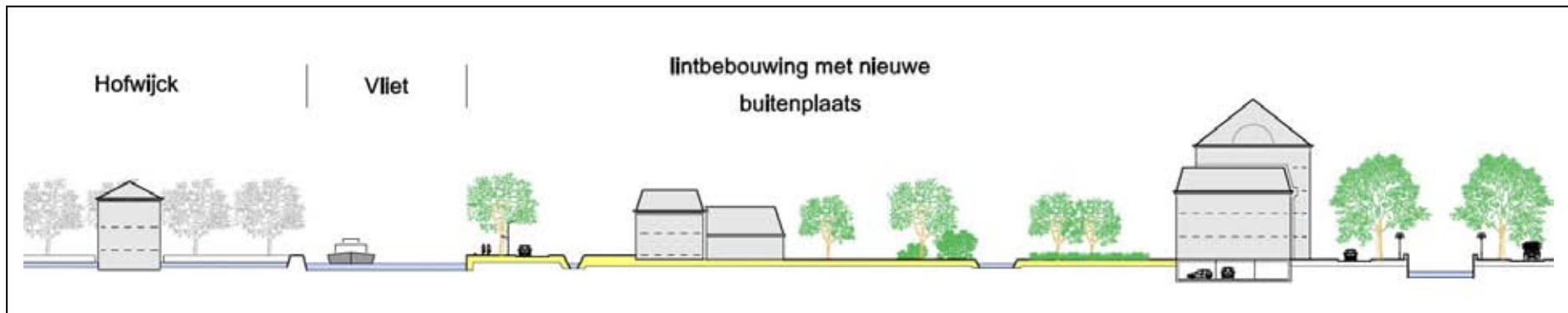
Veilige passages



..... onder de A12



Schematische doorsnede huidige situatie rond Hofwijck



..... een nieuwe buitenplaats tegenover Hofwijck ?

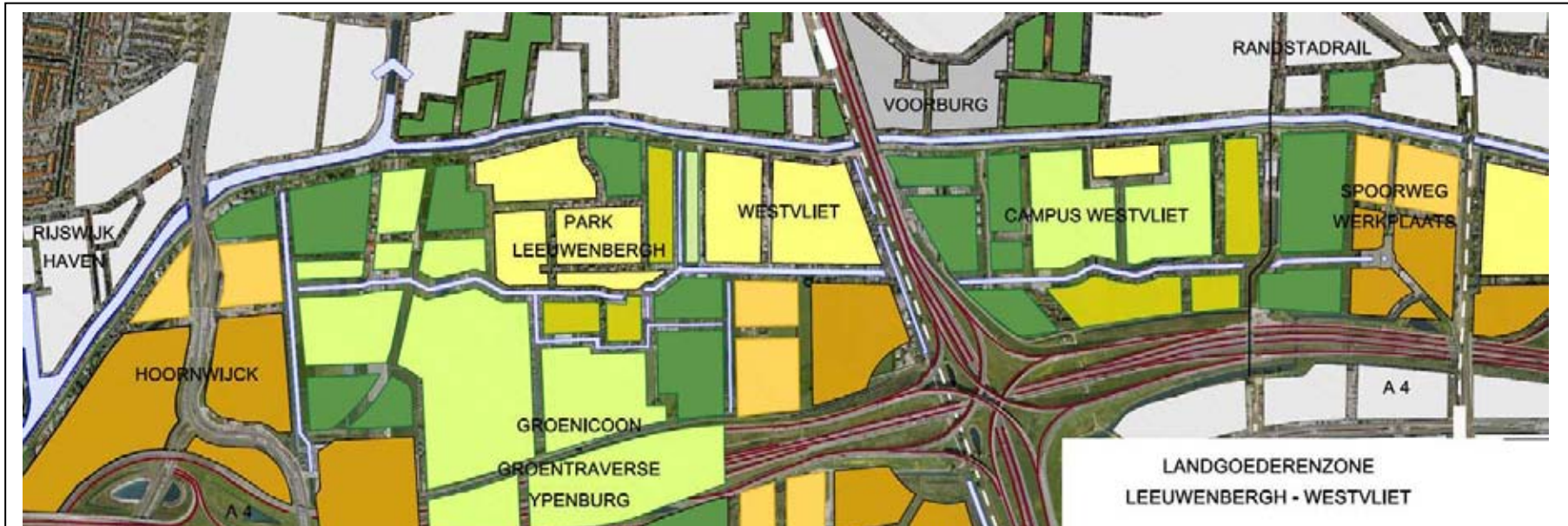
rijks- en spoorweg ontwikkeld kunnen worden of in het talud van de spoordijk in combinatie met een onderdoorgang tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van de Vlietzone. Meer concreet moet hier worden gedacht aan voorzieningen met een geringe of beperkte daglichtbehoefte zoals:

- evenementencomplexen
- beurs- of handelsgebouwen
- indoorsport- of recreatievoorzieningen
- culturele voorzieningen en
- parkeervoorzieningen.

Van betekenis zijn tenslotte ook de ontwikkelingsmogelijkheden ter hoogte van Overgoo. Hier kan ter plaatse van de spoorwegwerkplaats met behulp van een tweede maaiveld ruimte worden geschapen voor de (her)vestiging van midden en kleinbedrijven. Daarnaast kunnen de extensief gebruikte terreinen ten zuiden van de werkplaats getransformeerd worden tot een hoogwaardig woon-werkgebied. Een dergelijke herinrichting biedt ruimte aan 15 ha bedrijvigheid (voor zover passend in combinatie met kantoren), 8 ha functioneel bedrijventerrein en 5 ha aan groen woonmilieu.

Ten zuiden van dit woon-werkgebied bestaat tevens ruimte voor specifieke groenvoorzieningen. Denkbaar zijn bijvoorbeeld de vestiging van een door de gemeente gewenste begraafplaats of de hervestiging van volkstuinten, die elders in de Vlietzone voor nieuwe functies moeten wijken. In ruimtelijke zin kunnen zij als groene tegenhanger fungeren van de groene Eemwijk aan de overkant van de Vliet.





5 EEN GROENE TOEKOMST VOOR DE VLIETZONE

5.1 De groeniconen in een notendop

De suggesties zoals hiervoor omschreven bevatten een duidelijk groener toekomstperspectief dan uit de gemeentelijke verkenningen tot op heden spreekt. Waar in de Haagse verkenningen veelal sprake is van intensieve bebouwing met (hoog)stedelijke milieus, laten de voorstellen uit hoofdstuk 4 van deze studie zien, dat in de Vlietzone veel groen kan worden behouden of dat groen kan worden gewonnen (zie de groentraverse). Voorwaarde hiervoor is het besef, dat elk hoogstedelijk gebied een aantal robuuste groenvoorzieningen nodig heeft, zodat letterlijk ruimte blijft voor rust, schone lucht en een prettige woon- of werkomgeving. De belangrijkste bouwstenen daarvoor zijn:

- twee Randstad Groeniconen in een omvang van 60 resp. 80 ha
- landgoederenzone resp. buitenplaatsen met een omvang ca. 30 ha
- groene vestigingsmilieus in een omvang van ca. 34 ha en
- een nieuwe ecologische verbindingzone die de groeniconen ten noorden en zuiden van de A12 met elkaar verbindt.

Met een dergelijke groenontwikkeling kan de stadsontwikkeling op een evenwichtige manier verbeterd worden. De toekomstige Groeniconen zullen daarbij een vergelijkbare functie vervullen als reeds bestaande Haagse groengebieden zoals het Zuiderpark, het Westbroekpark en het Haagse Bos of de landgoederenzone op de grens van Den Haag en Rijswijk.

In functioneel opzicht kunnen de Groeniconen vanzelfsprekend ruimte bieden aan functies die een groene omgeving behoeven. Naast instituten moet daarbij vooral worden gedacht aan recreatieve voorzieningen zoals topsportcentra met bijbehorende trainings- en revalidatiefaciliteiten of een

sportacademie of sporthotel. Uitgangspunt is daarbij dat deze voorzieningen in een groene, campusachtige structuur worden gevestigd en dat zij tevens goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer.

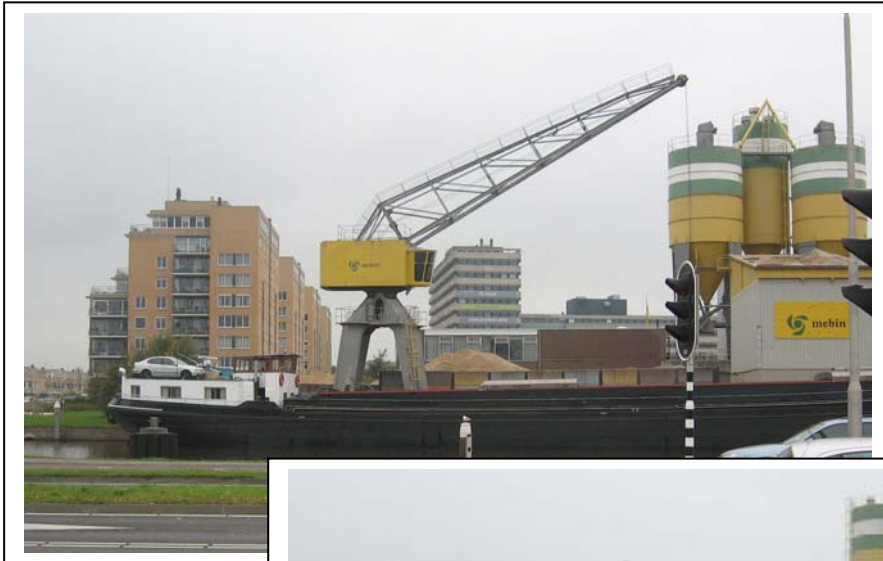
5.2 De stedelijke knooppunten

De keuze voor een robuuste groenstructuur betekent niet dat in de Vlietzone geen stedelijke ontwikkelingen plaats zullen vinden. Rond de kruispunten van infrastructuur biedt de groenvisie ruimte voor nieuwe stedelijke functies. Dit geldt met name voor de woon-werkgebieden ter hoogte van Rijswijk, Voorburg en Leidschendam. Hier kunnen kantoren, hoogwaardige bedrijventerreinen of woon-werkgebieden ontstaan, die op korte afstand van openbaar vervoer zijn gelegen en die deels een bufferfunctie vervullen ten opzichte van het rijkswegennet. De reeds bestaande, groene woonmilieus zullen daarbij gecompleteerd worden met:

- stedelijke woonmilieus bij openbaar vervoer (ca. 50 woningen/ha)
- groenstedelijke woonmilieus op het huidige bedrijventerrein Westvliet en in Ypenburg (dichtheid ca. 30 woningen/ha) en
- buitenplaatsen in de nieuwe groene vestigingsmilieus.

De verwachting bestaat dat in deze woonbuurten circa 2.000 - 2.500 woningen gerealiseerd kunnen worden. Dit is weliswaar duidelijk minder dan de 6.000 woningen die door het Haagse college worden geambieerd, het lagere woningaantal is daarom echter niet minder realistisch. Integendeel: nieuwe demografische en economische ontwikkelingen, de concurrentie door andere stedelijke ontwikkelingslocaties en de behoefte aan voldoende groen- en recreatieaanbod zouden de gemeente ertoe kunnen dwingen haar hoge groeiambities naar beneden bij te stellen.

Niet geschikt voor



..... randstedelijke ambities

De ontwikkeling rond de stedelijke knooppunten is met name gericht op een kwaliteitsimpuls van de betrokken woon- en werkgebieden. Dit geldt vooral voor locaties als bedrijventerrein Westvlietweg en de bedrijven op of naast de spoorwegwerkplaats bij Overgoo. Belangrijke strategieën hiervoor zijn:

- meervoudig grondgebruik
- gemengde bouwvormen met een combinatie van woonfuncties en midden- en kleinbedrijf en
- een hogere architectonische kwaliteit van de bebouwing.

5.3 Milieuhinderlijke bedrijvigheid

Met het oog op de kwaliteitsambities van het Haagse college (een Vlietzone met randstedelijke allure) zouden bij nieuwe plannen voor de Vlietzone de vestiging van milieuhinderlijke bedrijven expliciet uitgesloten moeten worden. Voorzieningen als een asfaltcentrale horen niet thuis in een hoogwaardig recreatiegebied of een groen woonmilieu maar op bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder in Rotterdam. Eén en ander betekent dat noch op Park Leeuwenbergh noch bij Drievliet ruimte mag worden geboden voor dergelijke bedrijven. Noodzakelijk is veel meer een maatwerkoplossing, waarbij per bedrijfssegment of bedrijfstak een oplossing wordt bepaald die recht doet aan milieueisen enerzijds en de ontwikkelingsmogelijkheden op basis van de stand der techniek anderzijds. Denkbaar zijn bijvoorbeeld:

- samenvoeging van productiecapaciteiten uit de cementbranche
- afvalverwerkingstechnologie die een afhankelijkheid van transport over water overbodig maakt en
- de uitplaatsing van de asfaltcentrale naar een daarvoor geschikt bedrijventerrein buiten Haaglanden.

Op deze manier kan de uitplaatsingsbehoefte van bedrijven naar de Vlietzone verkleind worden en kunnen de resterende bedrijven op een standaard bedrijventerrein worden gevestigd zoals bijvoorbeeld de bedrijventerreinen Broekpolder of Harnaschpolder.

5.4 Provinciaal beleid

Een overwegend groene ontwikkeling van de Vlietzone is tenslotte ook in het belang van provinciaal beleid. Zo wordt in het ontwerp van de Provinciale Structuurvisie gesteld, dat bij de verdere ontwikkeling “specifieke randvoorwaarden” in acht moeten worden genomen “vanwege de groene en culturele kwaliteiten (landgoederen) van het gebied. Deze zijn van provinciaal belang.”

Gezien dit belang zou de provinciale structuurvisie voor de Vlietzone geen ruimte moeten bieden aan milieuhinderlijke bedrijven of grootschalige woningbouw in een omvang van 6.000 woningen; ook al is deze als transformatiegebied aangewezen. De transformatie dient op de eerste plaats gericht te zijn op een sterk groen raamwerk, dat de randvoorwaarden bepaald voor de inpassing van stedelijke functies. De belangrijkste bouwstenen hierbij zijn:

- een de landgoederenzone langs de Vliet
- een robuuste groenverbinding tussen het Midden-Delfland en de Rijksbufferzone Den Haag - Leiden - Zoetermeer en
- twee groeniconen met randstedelijke allure ten zuiden en noorden van de A12, die vergelijkbaar zijn met andere stedelijke parken uit de provinciale structuurvisie zoals het Haagse Bos of de Landgoederenzone Rijswijk.