



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG

BWT NUMMER: 200901624

project: het herinrichten van een deel van de Grote Markt, Lutherse Burgwal, Herderstraat en Paviljoensgracht als voetgangersgebied

1. Inleiding

Op 25 februari 2009 heeft de Dienst Stadsbeheer, Stedelijke Structuren een aanlegaanvraag ingediend voor het inrichten van een deel van de Grote Markt, Lutherse Burgwal, Herderstraat en Paviljoensgracht als voetgangersgebied.

Onderdeel van het verkeerscirculatieplan centrumgebied is het autoluw maken van de Grote Markt en (gedeelte) Lutherse Burgwal. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig om sluipvekeer tegen te gaan. Dit leidt tot een nieuwe verkeersstructuur in dit gebied. Hierin worden de Herderstraat, Nieuwe Molstraat (tussen Paviljoensgracht en Boekhorststraat) en Paviljoensbrug afgesloten voor doorgaand autoverkeer. De Boekhorstbrug blijft open voor doorgaand autoverkeer. De Grote Markt en Lutherse Burgwal worden ingericht met ruimte voor de fiets en de voetganger.

Ter plaatse van de Grote Marktstraat is het bestemmingsplan “Spuimarkt e.o.” van toepassing. De bestemming van de te wijzigen gronden is “Hoofdverkeersweg”. Binnen deze bestemming is een indeling van het wegprofiel voorgeschreven. Het verkeerscirculatieplan is in strijd met dit bestemmingsplan voor wat betreft de ruimtelijke indeling van dit wegprofiel.

Ter plaatse van de overige te wijzigen delen is het bestemmingsplan “Het Oude Centrum” van toepassing. De bestemming van de te wijzigen gronden is “Hoofdverkeersweg”. Binnen deze bestemming is een indeling van het wegprofiel voorgeschreven voor het gebied van de Lutherse Burgwal. Het verkeerscirculatieplan is in strijd met dit bestemmingsplan voor wat betreft de ruimtelijke indeling van dit wegprofiel. De overige delen (Herderstraat en Paviljoensgracht) zijn niet strijdig met de bestemming.

Het bestemmingsplan schrijft voor de te wijzigen gebieden een aanlegvergunningstelsel voor. De te wijzigen wegprofielen zijn strijdig met de bestemmingsplanregels. Hierdoor moet voor de herindeling van het wegvlak ontheffing als bedoeld in artikel 3.10 van de Wet op de ruimtelijke ordening overwogen worden (projectbesluit).

2. Beleidskader

De afweging voor vrijstelling volgt in de onderstaande paragrafen. Hierin wordt het bouwplan eerst afgezet tegen het relevante, geldende beleidskader. Daarna wordt de strijdigheid met het bestemmingsplan afgewogen.

2.1 *Rijk*

2.1.1 *Nota Ruimte*

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. Door deze nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid. Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod.

Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het realiseren van woningen in een bestaand stedelijk gebied past in dit streven.

2.2 *Provinciaal beleid*

2.2.1 *Streekplan*

Het streekplan dat voor dit bouwplan geldt, is het streekplan Zuid-Holland West (vastgesteld d.d. 19-2-2003). In het streekplan is gekozen om het stedelijk ruimtebeslag met behulp van rode bebouwingscontouren te sturen. De rode contouren zijn getrokken rond bestaand stedelijk gebied. Met deze contouren wordt het gebied, waarbinnen de verstedelijkingsopgaven tot 2015 moet worden gerealiseerd, vastgelegd. Het bouwplan ligt volgens de plankaart binnen het rode contour.

Daarnaast ligt het bouwvoornemen in een gebied met de aanduidingen 'stads- en dorpsgebied' en 'beschermd stads- of dorpsgezicht'. Het streekplan doet geen concrete uitspraken over deze locatie. Het gebied 'stads- en dorpsgebied' wordt gekenschetst als aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, waarin ook gebiedsdelen voorkomen met (soms grootschalige) kantoorconcentraties, winkelvoorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen. Het bouwvoornemen past binnen de intentie van het streekplan.

2.3 *Regionaal beleid*

2.3.1 *Regionaal Structuurplan Haaglanden 2008*

Op 16 april 2008 heeft het algemene bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor de regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals bestemmingsplannen. Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

In het RSP worden de ambities samengevat in tien regionale investeringsprioriteiten. De negen regiogemeenten spreken hiermee de ambitie uit om door te groeien als internationaal concurrerende regio, als goed functionerend stedelijk netwerk en als regio die kwaliteit van leven biedt. De tien prioriteiten werken door in beleid en investeringen van het stadsgewest en de betrokken gemeenten. Dit bouwvoornemen raakt de tien prioriteiten niet.

2.4 *Gemeentelijk beleid*

2.4.1 *Structuurvisie Wereldstad aan Zee*

De 'Structuurvisie Den Haag 2020' (vaststelling gemeenteraad d.d. 17 november 2005) is de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020. De ambitie is om van Den Haag een 'Wereldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie, te benutten. In de visie zijn vijf kansenzones benoemd waar kansen liggen om de 'Wereldstad aan zee' gestalte te geven. In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot zijn recht komt. De kansenzones en ontwikkelingsgebieden worden uitgewerkt in masterplannen.

Het bouwplan ligt in de kanszone 'Centrum'. Dit gebied is bij uitstek de plek waar alle facetten van veelzijdig Den Haag zichtbaar zijn. Om de stedelijkheid in het centrum te versterken moet de functie van het centrum als ontmoetingsplaats van verschillende 'werelden' in de stad de komende decennia een extra impuls krijgen. Om het centrum als ontmoetingsplaats te kunnen laten functioneren is een optimaal functionerende infrastructuur een belangrijke randvoorwaarde. Ondanks dat de structuurvisie geen concrete uitspraken doet over het voorliggende bouwplan kan gesteld worden dat dit bouwplan aansluit bij de intentie van de structuurvisie.

3. Ruimtelijke onderbouwing project

Het doel van het verkeerscirculatieplan Centrumgebied is het vinden van een verkeerscirculatie in het centrumgebied met de optimale mix van bereikbaarheid, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Daarbij is het oplossen van de problemen met de luchtkwaliteit op de Veerkades als één van de uitgangspunten benoemd.

Verkeerstechnische onderbouwing

In het kader van het verkeerscirculatieplan wordt de doorgaande route door de binnenstad via de Grote Markt (tussen Veerkades en Prinsegracht) afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Daartoe gaan de Grote Markt en de Lutherse Burgwal (tussen Grote Markt en toegang parkeergarage) onderdeel uitmaken van het voetgangersgebied. Kenmerk van een voetgangersgebied is het zo veel mogelijk a niveau inrichten van een wegvak. Fietzers, voetgangers, bevoorradend verkeer en nood- en hulpdiensten maken gebruik van dezelfde ruimte. Er is dan geen sprake meer van een profiel met afzonderlijke rijbanen of -stroken. Wel wordt door het gebruik van lijngoten een rijloper van benadrukt als de ruimte voor de fietser in het voetgangersgebied. De begrenzing van het autovrije gebied ligt ter hoogte van de in-uitrit van de Souterrain-garage. Vanaf de kruising met de Prinsegracht/Jan Hendrikstraat is een rijbaan ingepast naar de in-/uitgang van de parkeergarage Souterrain. Deze rijbaan moet ook worden gebruikt voor het autoverkeer naar de Boekhorststraat (alleen inrijden). Op het deel van de Grote Markt nabij de kruising zijn wel aparte fiets- en voetpaden opgenomen.

Rijksbeschermd stadsgezicht

De ingrepen zijn in stijl van het rijksbeschermd stadsgezicht uitgewerkt. Het plan zal nog ter beoordeling worden voorgelegd aan de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (Racm).

4. Milieu-/ bouw fysische aspecten

Daarnaast is beoordeeld of het bouwvoornemen voldoet aan regelgeving t.a.v. milieuaspecten. Voor dit plan zijn de onderstaande onderwerpen van toepassing. De aspecten bodem, bezonning en windhinder zijn voor dit voornemen niet van toepassing.

4.1. Geluid

Zie hiervoor het rapport V.20090005.00.R001 van DGMR d.d. 13 maart 2009

4.2 Bodem

Niet van toepassing.

4.3. Luchtkwaliteit

Zie hiervoor het rapport V.20090005.00.R001 van DGMR d.d. 13 maart 2009

4.4 Water

Ten aanzien van het thema water zijn er diverse beleidsstukken op verschillende niveaus van kracht. Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert het ABC-Delfland als uitgangspunt bij het beoordelen van plannen. Uiteindelijk doel is het realiseren van een duurzaam watersysteem, ook in bestaand stedelijk gebied. Tevens zijn voor de gemeente Den Haag van kracht het 'Waterplan Den Haag' en de 'Waterbergingsvisie'.

Locatie in relatie tot waterstaatkundige situatie

De locatie ligt in bestaand stedelijk gebied, dat deel uitmaakt van het boezemgebied van Delfland. Het plangebied is voor een groot gedeelte verhard.

Waterkwantiteit

Door realisering van het plan zal geen oppervlaktewater worden toegevoegd. Uit de uitkomsten in de Watervisie blijkt, dat voor het Boezemgebied door middel van maatregelen anders dan het toevoegen van oppervlaktewater, het thema waterkwantiteit voldoende onder controle zal kunnen worden gehouden.

Waterkwaliteit

Er is een gemengd rioleringsstelsel aanwezig. Het bouwplan is van te geringe importantie om op basis daarvan het rioleringsstelsel te wijzigen of aan te passen.

Waterkering

Het plan ligt niet in de invloedssfeer van de zeewering of een andere waterkering. Het beleid ten aanzien van waterkeringen is dus niet van toepassing.

Ecologie

De locatie maakt geen onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur en er is geen natuurvriendelijke oever aanwezig of in de planning.

5. Belemmeringen.

5.1. Kabels en leidingen:

Deze worden zonodig verlegd.

5.2. Privaatrecht:

Het bouwplan is geheel op gemeente grond gelegen en zorgt niet voor privaatrechtelijke belemmeringen.

6. Overleg met andere instanties/ingewonnen adviezen.

Op 20 mei 2009 heeft de Rijksdienst voor monumenten (RACM) in verband met de status van Rijks beschermd stadsgezicht haar goedkeuring gegeven aan het plan.

Op 20 mei 2009 heeft er overleg plaats gevonden met de welstandscommissie in verband met de uiterlijke wijzigingen van het openbaar gebied. Tijdens dit overleg is het plan akkoord bevonden. Het advies luidt als volgt: Akkoord, de commissie heeft het bouwplan getoetst aan de "Algemene welstandscriteria" van de welstandsnota.

De commissie kan instemmen met de gewijzigde inrichting, die voldoet aan redelijke eisen van Welstand en waarbij de monumentale waarde van het historische centrum niet wordt aangetast.

Er heeft op 25 maart 2009 overleg plaats gevonden met de Advies Commissie Openbare Ruimte (ACOR). Het advies van de ACOR luidt: Akkoord met voorwaarden:

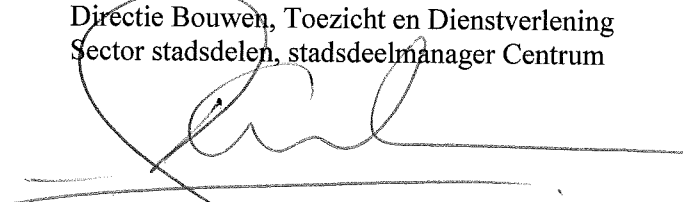
- De hoekoplossing bij de Paviljoensgracht – Gedempte gracht is heel vreemd. Het plaatsen van de zebra in een diagonale lijn leidt tot een merkwaardige verstoring van de eenduidigheid in de inrichting. Pleit voor het haaks positioneren van de zebra.
- De lijnen van de fietstroken bij de overgang van de Prinsegracht naar de Grote Markt zijn onlogisch en ruimtelijk onduidelijk. Minder ver doortrekken richting entree garage en zoeken naar een meer ontspannen beeld.

Advies: akkoord, met opmerkingen over zebra bij Gedempte Gracht en fietsstroken Grote Markt.

7. Zienswijzen.

Er zijn zienswijzen tegen dit plan ontvangen. Deze zienswijzen zijn beantwoord per brief met kenmerk 200901624/25.

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen:
Directie Bouwen, Toezicht en Dienstverlening
Sector stadsdelen, stadsdeelmanager Centrum



mw. drs. A.G. van Veen