

# Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12 600, 2500 DJ Den Haag

De voorzitter van Commissie Ruimte

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
DSO/2012.11 – RIS 246057  
Doorkiesnummer

E-mailadres

Aantal bijlagen

Datum  
20 januari 2012

Onderwerp  
Nadere informatie bestemmingsplan  
Escamplaan

Op 15 december 2011 is het bestemmingsplan Escamplaan in de commissie Ruimte behandeld. Tijdens de commissievergadering heeft één van de insprekers verzocht om de aansluiting ter hoogte van zijn woning als een S-bocht in te richten. Om een dergelijke aanpassing mogelijk te maken is de functieaanduiding 'os' vergroot (tot en met de nummers 236/240/244). In de regels is tevens een maximale breedte van de ontsluiting opgenomen. Op deze wijze is er flexibiliteit in het plan opgenomen voor deze ontsluiting (zie hiervoor ook het gewijzigd raadsvoorstel en bijbehorende plankaart).

Op 19 december 2011 heeft het college het presidium verzocht om de behandeling van het BP Escamplaan te verschuiven naar de raadsvergadering van januari. Het verschuiven van de behandeling van het BP Escamplaan was nodig om de raad nadere informatie te verstrekken over de gevolgen van het mogelijk aanpassen van de ontsluiting van het plangebied. Het aanpassen van de ontsluiting van het plangebied heeft gevolgen voor het verkeersbeleid als zodanig en voor het bestemmingsplan. Hieronder is nader ingegaan op deze gevolgen. Overigens heeft de gemeenteraad reeds in 2009 ingestemd met een bestemmingsplan voor de Escamplaan waarin als uitgangspunt was opgenomen dat de bestaande ontsluiting op de Escamplaan zou worden opgeheven. Dit bestemmingsplan is echter vernietigd door de Raad van State vanwege een onvolledige beschrijving van de functies die mogelijk waren binnen de bestemmingen "Groen" en "Water", waardoor juridisch gezien aansluiting op het bestaande wegennet niet mogelijk was. Vandaar dat nu een nieuw bestemmingsplan voor de Escamplaan aan de commissie Ruimte is voorgelegd.

## **Gevolgen voor het verkeersbeleid**

In december 2006 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Plan van Aanpak Woonwagenlocatie Escamplaan. In dit plan is t.a.v. de voormalige woonwagenlocatie ingegaan op de wijze van herontwikkeling van deze locatie. Doordat sprake is van een herontwikkeling van de locatie als geheel is sprake van een nieuwe situatie. Het betreft feitelijk een braakliggend terrein. Het college heeft dan ook de locatie beoordeeld, zoals bij nieuwe ontwikkelingen gebruikelijk is.

Inlichtingen bij

Vervolgens is op deze ontwikkeling het staand beleid toegepast zoals dit door de gemeenteraad is vastgesteld. Op de verkeersafwikkeling van de bewoners van de nieuw te bouwen woningen is de Haagse Nota Mobiliteit van toepassing.

#### *Verkeersveiligheid*

In de Haagse Nota Mobiliteit (vastgesteld 22 september 2011 door de Gemeenteraad van Den Haag, RIS 180762) is de hiërarchische structuur van wegen, vanuit het principe van Duurzaam Veilig, uitgewerkt voor het Haagse wegennet naar (Internationale) hoofdweg, regionale hoofdweg, stedelijke hoofdweg, wijkontsluitingsweg en erftoegangsweg. De hiërarchische structuur van wegen is een van de vijf pijlers van Duurzaam Veilig, namelijk de monofunctionaliteit van wegen (geen verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden). Duurzaam Veilig heeft zich sinds 1992 bewezen als een effectief middel om verkeersonveiligheid in het verkeer te bestrijden en slachtoffers te voorkomen. Het vasthouden aan de hiërarchische structuur van wegen is dus vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en consistentie van het recentelijk vastgestelde beleid zeer wenselijk. Overigens had de Escamplaan ook onder het beleid dat gold voor de Haagse Nota Mobiliteit de functie stedelijke hoofdweg.

#### *Bereikbaarheid*

In de Haagse Nota Mobiliteit is de Escamplaan als een stedelijke hoofdweg aangegeven. Stedelijke hoofdwegen vereisen een goede doorstroming, het voldoende kunnen verwerken van de capaciteit en een herkenbare inrichting. In het streefbeeld hebben deze wegen een gemiddelde trajectnelheid van 20 tot 25 km/u. De stedelijke hoofdwegen verdelen het verkeer vanaf de Internationale Ring en de regionale toegangswegen naar de concentraties van werkgelegenheid, voorzieningen en woonwijken. Daarnaast zijn deze wegen bestemd voor verplaatsingen tussen de Haagse woongebieden onderling en tussen de woongebieden en het stadscentrum.

Vanwege de functie van de Escamplaan als stedelijke hoofdweg is de doorstroming op deze weg essentieel.

Ontsluitingen verminderen deze doorstroming. Ontsluitingen op doorgaande wegen zijn ingevolge het beleid van de Haagse Nota Mobiliteit alleen mogelijk als er geen andere alternatieven zijn. Voor deze locatie is de Q.A. Nederpelstraat een alternatief dat geschikt is en daarom is deze weg op basis van het beleid aangewezen als ontsluiting van het plangebied.

#### *Praktijk*

Bovenstaande geeft een theoretische onderlegger hoe naar vergelijkbare situaties gekeken moet worden. De dagelijkse praktijk van verkeer in de Q.A. Nederpelstraat geeft geen aanleiding om af te zien van dit beleidsstandpunt en is minder zorgwekkend dan wordt voorgesteld door bewoners (zie onderbouwing in het bestemmingsplan). Zoals ook door wethouder Smit tijdens de behandeling is aangegeven, zijn er video-opnamen beschikbaar van representatieve ochtend- en avondspits van de twee ontsluitingen van de Q.A. Nederpelstraat die dit ondersteunen. Deze opnamen zijn uiteraard beschikbaar.

#### *Consequenties aanpassing*

Het aansluiten van het plangebied is vanuit doorstroming- en verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk op de Q.A. Nederpelstraat. Het afwijken van deze beleidsuitgangspunten vlak na vaststelling van het beleid zoals opgenomen in de Haagse Nota Mobiliteit is nadelig voor het verkeersbeleid, geeft een precedent werking voor andere projecten en zal eveneens plaatselijk zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. (Overigens is recent een initiatief om de ontsluiting van enkele woningen via de Stedelijke Hoofdweg Erasmusweg te faciliteren niet gehonoreerd op basis van vergelijkbare argumenten. Deze woningen zullen conform het beleid worden ontsloten via een erftoegangsweg in de wijk).

Een ander gevolg is financieel en ruimtelijk nadelig. De bestaande ontsluiting op de Escamplaan is op dit moment nog niet Duurzaam Veilig ingericht. Ook is niet onderzocht of bij het ontsluiten van het plangebied op de Escamplaan ook de huidige locatie van de bestaande ontsluiting gehandhaafd kan worden. De inpassing van de ontsluiting op de Escamplaan vergt nader onderzoek, extra budget en fysieke ruimte om deze situatie op een veilige wijze te kunnen inpassen.

Indien, afwijkend van het standpunt van de het college nu en de raad in 2009, door de gemeenteraad wordt besloten wel het plangebied te ontsluiten via de Escamplaan, blijft een tweede ontsluiting op de Q.A. Nederpelstraat noodzakelijk. Vanuit nood- en hulpdiensten is er de eis gesteld dat het plangebied over twee ontsluitingen moet beschikken waar de nood- en hulpdiensten gebruik van moeten kunnen maken.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is het wenselijk een dergelijke ontsluiting alleen voor voetgangers en fietsers open te stellen en door middel van een uitneembare paal de nood- en hulpdiensten de mogelijkheid te geven het plangebied via de Q.A. Nederpelstraat te benaderen. Een volwaardige ontsluiting op de Q.A. Nederpelstraat zou als consequentie hebben, dat er effectief een nieuwe route via de Escamplaan Houtwijk in- en uit wordt gecreëerd. De huidige wijkbewoners zullen gebruik maken van de nieuwe entree van hun wijk, waardoor het gebruik van de verkeersstructuur in Houtwijk wijzigt. De effecten hiervan kunnen invloed hebben op de benodigde ruimte voor het Duurzaam Veilig inrichten van de ontsluiting op de Escamplaan. Ook heeft deze inrichting nog niet te voorzien consequenties voor het akoestisch onderzoek benodigd voor het bestemmingsplan.

De nood- en hulpdiensten gaan in principe akkoord met een “langzaam verkeer”-ontsluiting met uitneembare paal, maar geven de voorkeur aan een volwaardige ontsluiting. Stedenbouwkundig gezien is het ook wenselijk om de buurt middels een volwaardige ontsluiting fysiek te betrekken bij de bestaande wijk om zo het gesloten karakter van het plangebied op te heffen.

Indien bestuurlijk wordt gekozen om het plangebied te ontsluiten via de Escamplaan is het noodzakelijk dat ook een keuze wordt gemaakt op welke wijze het plangebied wordt ontsloten op de Q.A. Nederpelstraat. Dit is namelijk noodzakelijk om op te nemen in het dan aan te passen Bestemmingsplan. Ook moet duidelijk zijn of de ontsluiting op de Escamplaan wordt vormgegeven als een volledige kruising of alleen “rechts-in en rechts-uit”.

### **Gevolgen voor het bestemmingsplan**

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan waarin geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt, dient te worden voldaan aan de geluidhindernormen voor toelaatbare geluidsniveaus die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. Om te bepalen of wordt voldaan aan deze normen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.

Op grond van de Wet geluidhinder geldt een voorkeursgrenswaarde (48 dB) voor nieuw te projecteren woningen binnen een zone van een bestaande weg. De Escamplaan is een gezonde weg, 30-km wegen (zoals de Q.A. Nederpelstraat) hebben volgens de wet geen zone, maar door jurisprudentie wordt de invloed hiervan op de feitelijke geluidsbelasting wel meegenomen. Het is mogelijk om onder voorwaarden een ontheffing te krijgen van de voorkeursgrenswaarde. Een hogere grenswaarde kan wettelijk gezien alleen worden verleend als dit niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. In het Haags ontheffingenbeleid wordt hierbij in principe uitgegaan van maximaal 68 dB (in hoogbelaste gebieden is 69,5 dB toegestaan).

Voor het vaststellen van een hogere grenswaarde geldt een procedure die is gekoppeld aan het ruimtelijke besluit (in dit geval het BP Escamplaan). Deze procedure houdt in dat bij het opstellen van het bestemmingsplan een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt of een hogere grenswaarde nodig is. Als een hogere grenswaarde nodig is, wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan een ontwerpbesluit ontheffing hogere grenswaarde ter inzage gelegd. Dit besluit dient vastgesteld te zijn voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Voor het BP Escamplaan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Één van de uitgangspunten van dit onderzoek is geweest dat de geluidswal, die tot de locatie van het plangebied is gelegen langs de Escamplaan, zal worden doorgetrokken tot het bedrijventerrein Dekkershoek. Op basis van deze uitgangspunten is de benodigde hogere grenswaarde bepaald en is dit besluit ter inzage gelegd. Het besluit tot het verlenen van een hogere grenswaarde is inmiddels onherroepelijk.

Als de ontsluiting van het plangebied zodanig wordt aangepast dat er een ontsluiting op de Escamplaan wordt gerealiseerd, kan de geluidswal niet volledig worden doorgetrokken. Hierdoor ontstaat een ‘geluidsopening’ naar het plangebied en een verandering van de verkeersstromen die niet in het akoestisch onderzoek zijn meegenomen. Een dergelijke aanpassing leidt ertoe dat opnieuw moet worden getoetst of voldaan wordt aan de normen voor geluidsgevoelige bestemmingen. Afhankelijk van de uitkomst van dit akoestisch onderzoek kan de aanpassing gevolgen hebben voor de verleende ontheffing hogere grenswaarde. Als de geluidsbelasting namelijk op één of meer plekken hoger uitvalt dan de verleende ontheffing hogere grenswaarden, dient er een nieuwe procedure gevolgd te worden om een hogere grenswaarde vast te stellen.

Het volgen van een dergelijke procedure, inclusief het opstellen van een nieuw akoestisch onderzoek, zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan een vertraging betekenen van minimaal 4 tot 5 maanden. Voordat echter een nieuw akoestisch onderzoek opgesteld kan worden, dient er duidelijkheid te zijn over het soort, de locatie en de inrichting van de ontsluitingen. Hierbij dienen, indien van toepassing, ook de effecten van de nieuwe ontsluitingsroute van de wijk in kaart te zijn gebracht. De verwachting is daarom dat het aanpassen van de ontsluiting zal leiden tot een vertraging van circa 6-7 maanden en dat het bestemmingsplan in ieder geval niet voor het zomerreces kan worden vastgesteld.

#### **Reeds gevolgde procedures voor het plangebied**

Op 6 november 2007 is de Commissie SRO geïnformeerd over de Nota van Uitgangspunten voor de Escamplaan. Op 15 juli 2008 is de commissie SRO geïnformeerd over het projectdocument en het stedenbouwkundig kader. Deze laatste brief is samen met een aantal andere brieven over deze locatie ook behandeld in de commissievergadering van 29 oktober 2008. In zowel de Nota van Uitgangspunten als het projectdocument is aangegeven dat de bestaande ontsluiting op de Escamplaan zal worden opgeheven. Conform dit uitgangspunt is een bestemmingsplan opgesteld en in februari 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit bestemmingsplan is vernietigd door de Raad van State vanwege een onvolledige beschrijving in de regels van het bestemmingsplan van de functies die mogelijk waren binnen de bestemmingen “Groen” en “Water”. Hierdoor was juridisch gezien aansluiting op het bestaande wegennet, naar mening van de Raad van State, niet mogelijk. Het opheffen van de ontsluiting op de Escamplaan heeft bij deze uitspraak geen rol gespeeld.

In 2011 is het projectdocument Escamplaan herzien. De aanleiding daarvoor vormde de wijziging van het bouwplan en de verkaveling op verzoek van de ontwikkelaar in verband met het type koopwoningen en de afzetbaarheid daarvan. De verkeersontsluitingen zijn echter niet gewijzigd ten opzichte van het projectdocument uit 2008.

Ook bij de totstandkoming van de grondprijs is uitgegaan van twee ontsluitingen op de Q.A. Nederpelstraat. Indien de ontsluiting zal worden aangepast, is de verwachting dat de overeengekomen grondprijs ter discussie zal worden gesteld. Ook zal het stedenbouwkundig ontwerp aangepast moeten worden.

#### **Samenvatting consequenties**

Het ontsluiten van het plangebied is vanuit doorstroming- en verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk op de Q.A. Nederpelstraat. Deze keuze volgt rechtstreeks uit de kaders van Duurzaam Veilig, de Haagse Nota Mobiliteit en is gelet op het verkeersbeeld in de Q.A. Nederpelstraat ook vanuit de praktijk gezien een logische gevolgtrekking. Wellicht ten overvloede kan worden gemeld dat er video-opnames beschikbaar zijn, die het verkeersbeeld tijdens relevante perioden tonen.

