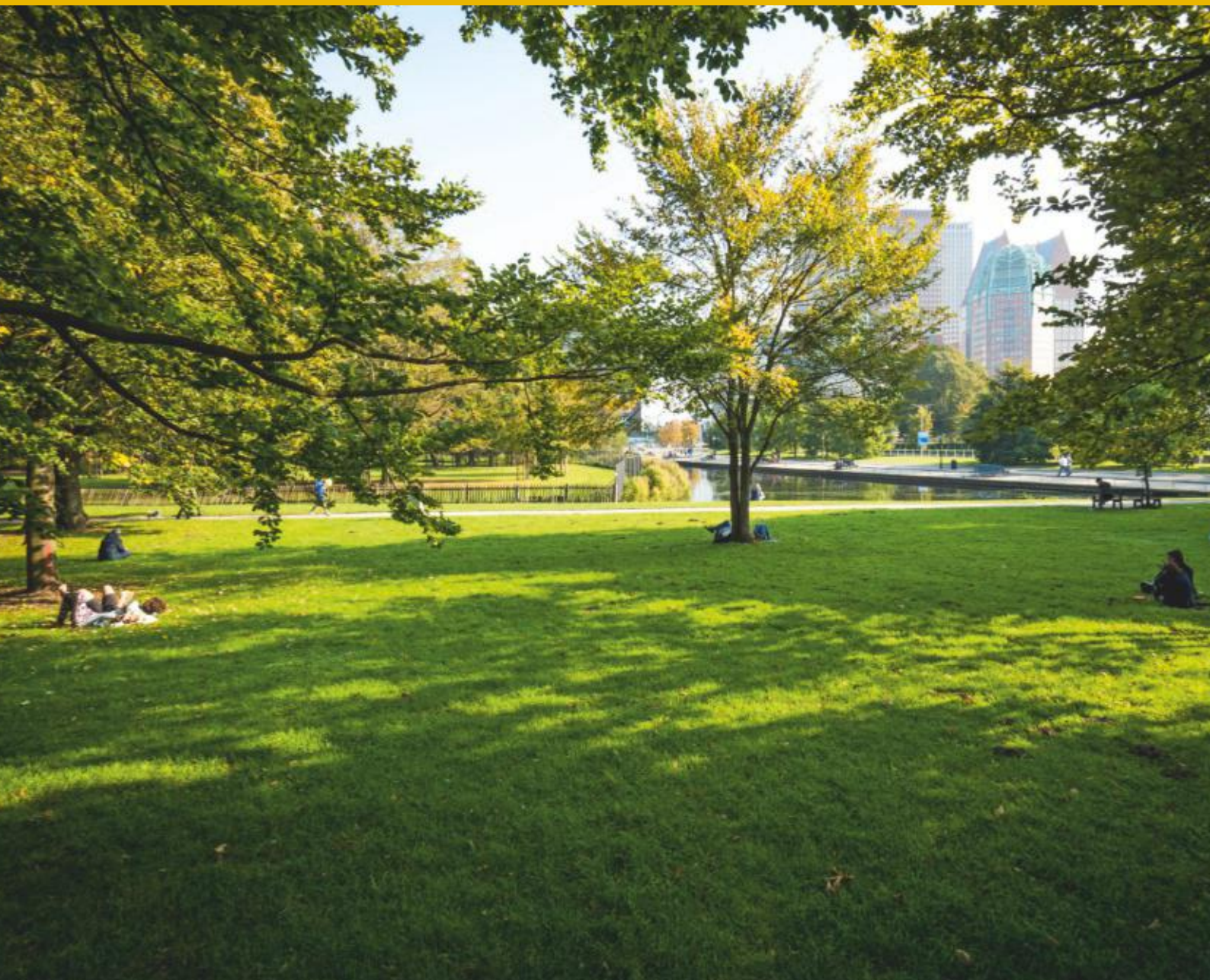


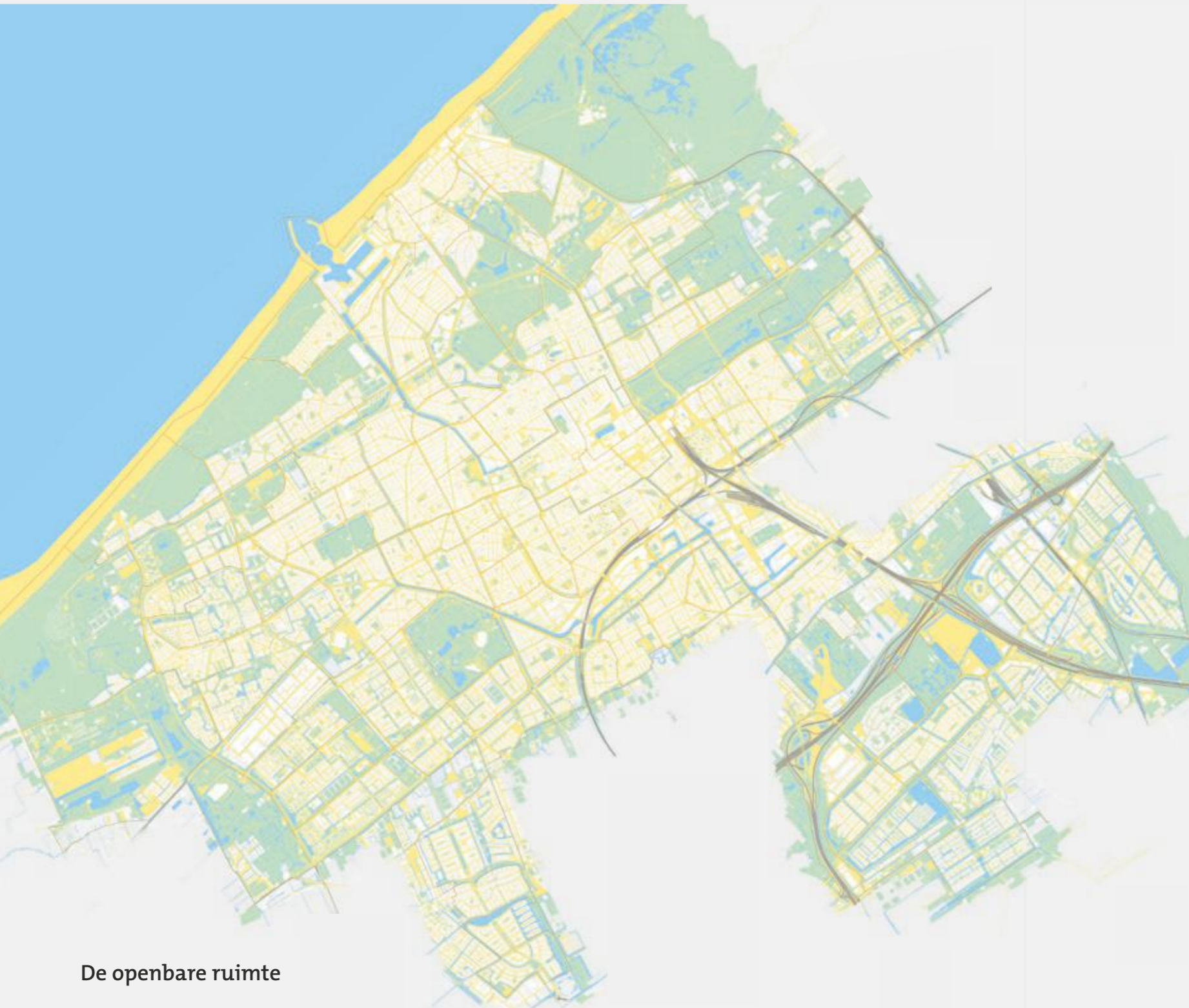


Den Haag

# Kadernota openbare ruimte

Kwaliteit door samenhang - openbare ruimtebeleid tot 2030





De openbare ruimte  
van Den Haag

- Bebouwing*
- Verharding*
- Groen*
- Water*

# Kadernota openbare ruimte

## Kwaliteit door samenhang - openbare ruimtebeleid tot 2030

Voorwoord	3
Samenvatting	5
<b>1. Een geactualiseerde kadernota voor de openbare ruimte van Den Haag</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding	8
1.2 Bestaande uitgangspunten inrichting, beheer en gebruik	9
1.3 Trends met opgaven voor de openbare ruimte voor de toekomst	13
1.4 Samenwerken	16
<b>2. Ruimtelijke ambities</b>	<b>17</b>
2.1 Ruimte voor de stad: ontwikkelingen tot 2040	18
2.2 Duurzaamheidsagenda	19
2.3 Mobiliteitstransitie	22
<b>3. Beleidsdoelen</b>	<b>30</b>
3.1 Verblijf en ontmoeting stimuleren	31
3.2 Gezondheid bevorderen	33
3.3 Veiligheid en weerbaarheid bevorderen	34
3.4 Bereikbaarheid garanderen	36
3.5 Economische functies faciliteren	37
3.6 Samenhang in beleidsdoelen	38
<b>4. Hoe te kiezen in de openbare ruimte</b>	<b>39</b>
4.1 Afwegingsprincipes	40
4.2 Kaders leefmilieus	41
4.3 Inzet checklist ruimtevragers bij afwegingen	65
<b>5. De openbare ruimte in 2030: voldoende en van goede kwaliteit</b>	<b>67</b>
5.1 Samenhang in beleid	68
5.2 Meer groen en water in de openbare ruimte van de woonwijken	69
5.3 Participatie: kiezen met de stad	70
5.4 Samenwerken in het fysiek domein	71



# Voorwoord

## Voor een buitenruimte die tegen een stootje kan!

Mensen willen graag dat hun straat buurt en wijk op orde zijn. Dat ze daar plezierig kunnen wonen, ontmoeten en recreëren. Daarom is een goede buitenruimte wenselijk.

De openbare ruimte in de meest dichtbevolkte stad van Nederland is schaars. De ruimte die we hebben, moeten we koesteren. De afgelopen jaren, door de groei van de stad, neemt de druk op de bestaande stad toe en wordt de openbare ruimte intensiever gebruikt. Dat vraagt om het maken van keuzes. Deze nota stelt hiervoor kaders met als uitgangspunt voldoende ruimte voor de buitenruimte: voor ontmoeting, ontspanning en verblijf. Daarbij is het belangrijk dat de stad bereikbaar is en blijft, fiets- en autoparkeren goed geregeld is en dat er voldoende plek voor ondernemen in Den Haag is: voor markten en terrassen bijvoorbeeld. Dat alles in een openbare ruimte die veilig en gezond verblijf faciliteert.

Dit college heeft speciale aandacht voor de aanpak van versteende straten en wijken. Mensen wonen, werken en verblijven graag in een groene omgeving. Door klimaatverandering krijgt de stad steeds vaker te maken met hitte, wateroverlast en ander extreem weer. Een leefbare openbare ruimte zal Hagenaars uitnodigen om buiten te zijn, te bewegen en elkaar te ontmoeten. Zodat steeds meer Hagenaars trots zijn en zich verbonden voelen met hun buurt. Ook daarom investeren we extra in onderhoud van onze openbare ruimte.

Bewoners en ondernemers hebben een direct belang in de openbare ruimte van Den Haag. Door participatie krijgen zij invloed op hun eigen leefomgeving. Daarnaast gaan wij werken vanuit het principe 'groen, tenzij...'. Hiermee zorgen we ervoor dat de stad groen blijft en groener wordt. Want in een stad met veel groen is het goed vertoeven.

*Wethouder Buitenruimte  
Anne Mulder*



## Samenvatting

De kadernota openbare ruimte 'Kwaliteit door samenhang' gaat voor de periode tot 2030 verder op het vastgelegde beleid van de gemeente Den Haag dat geldt voor de inrichting, het beheer en het gebruik van de openbare ruimte van de stad. Een goed ingerichte en beheerde (schoon, heel en veilig) buitenruimte is een randvoorwaarde voor tal van (gebieds)ontwikkelingen en sociale investeringen. We houden vast aan de twee kwaliteitsniveaus in de openbare ruimte: residentiekwaliteit en hofstadkwaliteit. Omdat het gebruik er om vraagt moet de openbare ruimte in gebieden waar we wonen en werken aan andere eisen voldoen dan in de gebieden waar grote aantallen bezoekers komen. De eisen voor inrichting en beheer voor residentiekwaliteit zijn in alle woonwijken gelijk. In de nota beschrijven we belangrijke trends en ontwikkelingen met consequenties voor de openbare ruimte.

In Hoofdstuk 3 staat beschreven hoe in de openbare ruimte van Den Haag verschillende maatschappelijke doelen worden nagestreefd.

- Den Haag stimuleert ontmoeting en verblijf, ook in de openbare ruimte en ook tussen diverse bewonersgroepen.
- We streven in Den Haag naar een gezonde stad: een openbare ruimte die bijdraagt aan een gezonde leefomgeving voor mens, plant en dier waar een gezonde leefstijl voor alle leeftijden voorop staat.
- We zorgen er voor dat Den Haag een veilige en weerbare stad is, nu en op langere termijn.
- We zorgen er voor dat bestemmingen in Den Haag goed bereikbaar zijn; bovengronds passend bij het bereikbaarheidsprofiel lopend, met de fiets, het openbaar vervoer en de auto, ondergronds ruimte-efficiënt met aandacht voor de effecten op de bovengrondse openbare ruimte.
- De openbare ruimte in Den Haag draagt bij aan een excellent economisch vestigingsklimaat.

Vanwege verdichting en drukte boven- en ondergronds neemt ook het aantal afwegingsvraagstukken toe. Om afwegingen tussen diverse objecten of activiteiten en achterliggende maatschappelijke doelen te kunnen maken worden de volgende afwegingsprincipes gevolgd. De drie principes zijn:

- 1 Combineren van functies boven enkelvoudige toepassingen
- 2 Centraal stellen van gebiedskenmerken
- 3 Afwentelen voorkomen (in tijd of gebied)

Voor de looptijd van deze nota tot 2030 ligt het accent op het versterken van de (sub-)doelen:

- Een inclusieve openbare ruimte om ontmoeting en verblijf te faciliteren. Een inclusieve openbare ruimte is toegankelijk, sociaal veilig en aantrekkelijk voor iedereen
- Een openbare ruimte die uitnodigt om te wandelen en uitdaagt tot bewegen en spelen
- Het klimaatadaptief maken van de openbare ruimte
- Een veilige en comfortabele ruimte voor voetgangers en fietsers

Als laatste is beschreven hoe we dit denken te realiseren. Er wordt ingezet op samenwerking in het fysieke domein (werk-met-werk). Het helpt als in het breder gemeentelijke beleid dat wordt ontwikkeld de opgaven voor de openbare ruimte een goede plek krijgen. In Den Haag is de openbare ruimte schaars en moet steeds een afweging voor het gebruik worden gemaakt. Hiervoor wordt ook een integrale visie voor het gebruik van de openbare ruimte opgesteld.

De prioriteiten voor de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd als bij het ontwerpen de voetganger en fietser centraal komt te staan en wordt gewerkt vanuit het principe 'groen, tenzij...'. Hiermee zorgen we in de directe woonomgeving van elke Hagenaar voor het minimaal handhaven van het bestaande aandeel groen en water in de openbare ruimte. Bij projecten of gebiedsontwikkeling te streven naar een vergroting van het oppervlak groen/blauw van 5%. Daar waar wordt gewerkt aan de openbare ruimte hebben bewoners, ondernemers en bezoekers direct belang. De gemeente zorgt dan ook voor gedegen participatie in alle projecten in de openbare ruimte. Juist waar er onvoldoende (financiële) ruimte is om alle gewenste openbare ruimte aan te pakken, is kiezen met de direct betrokkenen essentieel voor het succes.

# 1 Een geactualiseerde kadernota voor de openbare ruimte van Den Haag

Deze nota gaat verder op het vastgelegde beleid van de gemeente Den Haag dat geldt voor de inrichting, het beheer en het gebruik van de openbare ruimte van de stad.

De openbare ruimte is de openbare niet-bebouwde gemeentegrond. Het gaat onder meer om de wegen, fietspaden, trottoirs, grachten, parken, grasveldjes en groenvoorzieningen en parkeerplaatsen. Voor elk van de onderdelen heeft de gemeente in diverse nota's het beleid vastgelegd. De kadernota openbare ruimte brengt bestaand beleid samen en geeft thema's en hoofdlijnen aan voor de middellange termijn. De nota is een toetsings- en sturingskader voor ontwerpen voor de openbare ruimte en fungeert tevens als beleidskader voor het beheer van de openbare ruimte.



## 1.1 Aanleiding

Den Haag voert al enkele decennia beleid op het gebied van kwaliteit openbare ruimte. Dit is gestart met de nota De Kern Gezond over de openbare ruimte in de binnenstad. Sinds 2004 is er een kadernota openbare ruimte die kwaliteitseisen voor de hele stad heeft vastgelegd. In 2012 is de meest recente kadernota vastgesteld. Nu is het wederom tijd voor een herijking. De visie op kwaliteit van de openbare ruimte is in de afgelopen decennia verschoven. Het gaat niet alleen meer over de kwaliteit van materialen en uitstraling. Het gaat steeds meer ook over het gebruik, functionaliteit en beleving. Bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte hebben meer dan ooit behoefte aan een openbare ruimte waarin je elkaar kunt ontmoeten en waarin het prettig is om te bewegen en te spelen. Daarom zijn zij als nooit tevoren partner en bepalen, in participatieprocessen, mede de inrichting, het gebruik en beheer. Een tweede aanleiding voor een nieuwe kadernota zijn de ontwikkelingen op gebied van energie, klimaat en mobiliteit. Deze ontwikkelingen worden bepalend voor de onder- en bovengrondse inrichting van de openbare ruimte.

Er zijn steeds meer wensen voor dezelfde openbare ruimte. De uitdaging voor iedereen die werkt aan de fysieke ontwikkeling van de stad is om te bepalen welke koppelingen te maken zijn, hoe prioriteiten moeten worden bepaald en wie moet worden betrokken. Deze nota biedt daarvoor handvatten.

De nota brengt bestaand beleid samen en geeft thema's en hoofdlijnen aan voor de middellange termijn – tot 2030. Daarmee fungeert de nota als beleidskader voor het beheer van de openbare ruimte. De nota is een toetsings- en sturingskader voor ontwerpen voor de openbare ruimte. Deze nota gaat verder op het vastgelegde beleid van de gemeente Den Haag dat geldt voor de inrichting, het beheer en het gebruik van de openbare ruimte van de stad.

De kadernota openbare ruimte 2004 'Ruimte voor kwaliteit' stelde kaders voor kwaliteit (hofstadkwaliteit, residentiekwaliteit en maatwerkkwaliteit) en benoemde uitgangspunten (inrichting, onderhoud, gebruik). De kadernota openbare ruimte 2012 legde nadruk op de realisatie met een uitvoeringsprogramma en de thema's 'Het verschil maken', 'werk met werk maken' en coproductie. De kadernota openbare ruimte Kwaliteit door samenhang – openbare ruimtebeleid tot -2030 legt de nadruk op gebruik, functionaliteit en beleving en wijst op het belang van koppelen van opgaven en heldere afweging van prioriteiten.

## 1.2 Bestaande uitgangspunten inrichting, beheer en gebruik

Voor een goed functionerende openbare ruimte voor de stad wordt in samenhang gekeken naar de inrichting, het onderhoud en het gebruik. Dit is hieronder schematisch weergegeven. De concrete invulling voor deze uitgangspunten zijn te vinden in het handboek openbare ruimte.



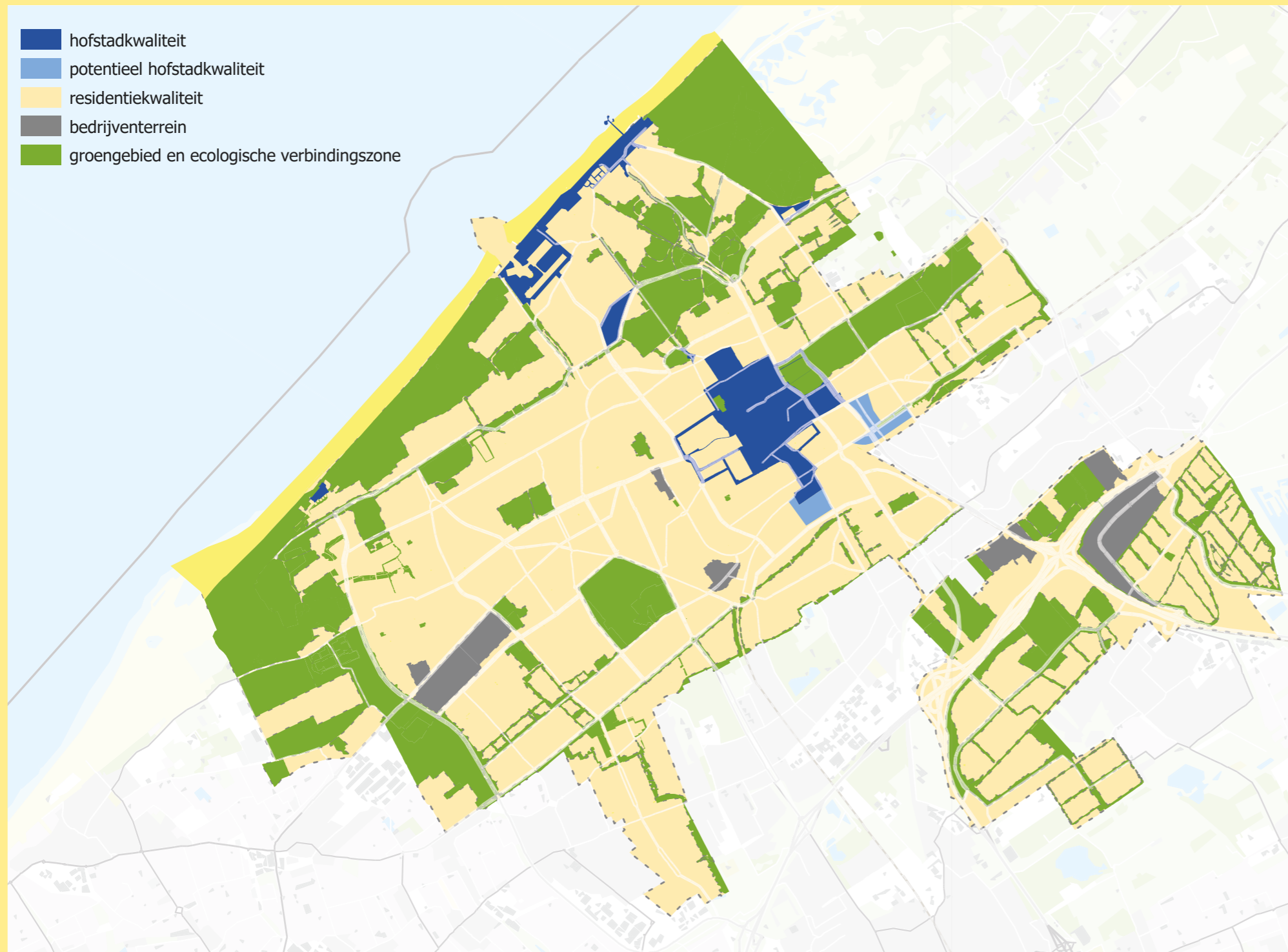
### 1. Inrichting openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte gaat volgens de uitgangspunten *eenvoud, harmonie* en *ruimte*.

**Eenvoud:** De eenvoudige inrichting is terug te zien in materialen, situering en kleur. Maar ook in een bescheiden variatie aan inrichtingspatronen.

**Harmonie:** De vormgeving van straten, pleinen en groenvoorzieningen past bij de identiteit van de wijk of bij het grotere stedelijk weefsel waarvan de openbare ruimte deel uitmaakt.

**Ruimte:** Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte wordt kritisch gekeken naar de veelheid aan functies en objecten. Het inpassen van kabels, leidingen, afvalcontainers of parkeerplaatsen mag geen negatieve effecten hebben op inrichting en gebruik. Ook kunnen reclameobjecten alleen onder voorwaarden worden geplaatst.



## Kwaliteit inrichting

Sommige plekken in de stad zijn exclusief voor één doel in gebruik, zoals de economische functie op de bedrijfsterrinen. Anderen hebben een dominante functie zoals de groengebieden waar de gezondheid van mens en dier voorop staat, maar ook kan dit een positief effect hebben op de veiligheid, door de effecten van de klimaatverandering te verkleinen. De gebieden in Hofstadkwaliteit hebben een belangrijke economische functie; het is echter ook belangrijk dat er nog gewoond kan worden in de binnenstad waarbij verblijf en ontmoeting mogelijk moet blijven. In de Residentiekwaliteit gebieden staan verblijf en ontmoeting juist centraal waarbij ook ruimte moet blijven voor bijvoorbeeld een wekelijkse buurtmarkt. Een gezonde variatie in gebieden levert een prettige sfeer en zorgt dat alle doelen in openbare ruimte kunnen worden gehaald.

Op bijgaande kaart zijn de twee kwaliteitsniveaus die nu gelden in de openbare ruimte weergegeven.

Sinds de Kadernota openbare ruimte uit 2004 kennen we in Den Haag het onderscheid tussen Residentiekwaliteit en Hofstadkwaliteit. Waar we grote aantallen bezoekers in de openbare ruimte ontvangen, moet deze daar wat betreft inrichting en beheer op zijn aangepast (Hofstadkwaliteit). Een intensief gebruik stelt hoge eisen. In de andere delen van de stad zijn de eisen met name gericht op het prettig verblijf van inwoners en werknemers. De eisen voor inrichting en beheer voor residentiekwaliteit zijn in alle woonwijken gelijk.

## Residentiekwaliteit

Voor de woonwijken en bedrijventerreinen is een standaard voor inrichting en beheer neergelegd, passend bij het gebruik en karakter van de groene woonstad aan zee. Belangrijke materialen zijn de gebakken klinkers voor de 30-km-wegen en betontegels (grijs of met natuursteensplit) voor de stoepen. Stoepen in winkelstraten in residentiekwaliteit hebben een rode gebakken klinker.

## Hofstadkwaliteit

In deze gebieden (binnenstad, kust, internationale zone) willen we als Den Haag door middel van het gebruik van specifieke elementen en materialen en keuzes in beheer een bijzondere uitstraling creëren waarbij de openbare ruimte expliciet uitnodigt tot verblijf. De ingetogen kleuren en patronen van de gebakken klinkers zorgen voor de rustige achtergrond waar de historische pleinen en panden kunnen schitteren. Onderdeel van de ontwikkeling van het CID naar Central Innovation District (CID) is de verdubbeling van de binnenstad. De lichtblauwe gebieden worden mogelijk op termijn in Hofstadkwaliteit ingericht.

## 2. Gebruik openbare ruimte

Diverse factoren (het weer, binnenstedelijke verdichting, functiemenging en kleinere woningen) zorgen voor verhoging van de gebruiksdruk op de openbare ruimte. Om de openbare ruimte goed te kunnen gebruiken moet deze multifunctioneel en flexibel zijn en voor iedereen toegankelijk zijn.

**Multifunctioneel en flexibel:** Multifunctionaliteit en flexibel gebruik van de openbare ruimte is uitgangspunt. Zo ontstaat een dicht netwerk van aantrekkelijke buitenruimtes. Dit geeft de stad een sociaal en aantrekkelijk karakter.

**Toegankelijk:** De openbare ruimte is goed toegankelijk en bereikbaar, ook voor mensen met een beperking. Sport- en speelterreinen, binnenterreinen van woonblokken en entrees en daken van gebouwen kunnen functioneren als openbare ruimte als ze (gedeeltelijk) toegankelijk zijn.

**Ruimte creëren door op te ruimen:** Objecten die geen waarde hebben voor de stad worden verwijderd. Per object wordt een verantwoordelijke aangewezen, zodat reparatie, aanpassing of verwijdering makkelijk kan worden uitgevoerd. Het aantal objecten met reclame-uitingen is flink teruggedrongen.

## 3. Onderhoud van de openbare ruimte

Om het gebruik van de openbare ruimte te ondersteunen is naast een goede inrichting ook goed beheer en onderhoud nodig.

**Schoon, heel en veilig:** De openbare ruimte heeft dagelijks onderhoud nodig. We verwijderen vuil, repareren of vervangen kapot straatmeubilair, plaatsen voldoende straatverlichting en gaan ongewenst gebruik van de openbare ruimte tegen. We faciliteren gewenst gebruik door bijvoorbeeld afvalbakken te plaatsen.

**Toekomstgericht:** Door meer gebruik te maken van technologie in de openbare ruimte kan het beheer in de toekomst slimmer plaatsvinden.

### Nieuwe thema's

In de afgelopen jaren is in de praktijk steeds meer aandacht gevraagd en gekomen voor duurzaamheid en klimaatadaptatie.

**Duurzaam:** We streven naar een minimale belasting van het milieu. Dit draagt bij aan een gezond leefklimaat voor mens, dier en plant. Hergebruik van materialen en materialen die lang meegaan dragen daar aan bij.

**Klimaatadaptatie:** We richten de openbare ruimte klimaatadaptief in om de risico's van droogte, hitte en extreme neerslag te beperken.

## 1.3 Trends met opgaven voor de openbare ruimte voor de toekomst

### Groei van de stad

De vraag naar woningen in Den Haag is groot en zal niet snel afnemen. We kiezen er voor deze vraag binnenstedelijk te faciliteren om de nodige groen- en natuurgebieden rond de stad te behouden. Bovendien biedt dit kansen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Groei van het aantal inwoners levert meer behoefte op naar (hoog)stedelijke voorzieningen, zoals ziekenhuizen, onderwijsinstellingen, culturele instellingen. Door de verdichting neemt ook de druk op de bestaande stad toe en wordt de openbare ruimte steeds intensiever gebruikt.

De groei van de stad betekent dat we als stad een nieuwe uitdaging in het Central Innovation District (CID) aangaan: hoogbouwgebieden inrichten. De openbare ruimte moet de voorwaarden bieden voor goed functionerende hoogbouw. Het uitgangspunt is dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor verplaatsing en verblijf: mobiliteit, logistieke activiteiten, ontmoeting en ontspanning.



Naast de ontwikkeling van het CID wordt ook in Den Haag Zuidwest een flinke groei van het aantal woningen voorzien. Hier wordt het groene, ontspannen stadsdeel meer (ver)stedelijk(t) gebied. De opgave is hier om in de openbare ruimte het groene ontspannen gevoel te behouden.

De groei van de stad betekent niet alleen in de aangewezen groeigebieden verandering. Ook in de bestaande wijken neemt de druk op de openbare ruimte verder toe, onder andere door de groei van de mobiliteit. Er komt steeds meer vraag naar functies die in de openbare ruimte hun plaats moeten krijgen. Want naast het georganiseerd sporten, kiezen bewoners er voor alleen of in kleine groepjes te sporten in de stad. Dit willen we graag faciliteren. Er wordt meer gejogd, geskated en gebootcamped in de parken, duinen en op de pleinen van de stad. De uitdagingen van nu liggen in de bevordering van de gezondheid, het garanderen van de toegankelijkheid (iedereen moet kunnen meedoen), het beperken van veiligheidsrisico's (safety and security) en de effecten van de klimaatverandering.





In de stad van de toekomst zal er meer geautomatiseerd en gedigitaliseerd zijn. Het beheer en onderhoud zal verregaand automatiseren en meer data beschikbaar krijgen. Zo kunnen werkprocessen efficiënter, energiezuiniger en effectiever worden uitgevoerd. In de afgelopen periode is het grootste deel van de stad voorzien van ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) voor de afvalinzameling. De stad is daar zichtbaar schoner van geworden. Veel afvalcontainers zijn uitgerust met sensoren die aangeven als een vullingsgraad is bereikt waarbij de bak geleegd kan worden. Ook kunnen op afstand storings aan straatverlichting of verkeerslichten worden gedetecteerd en de werking van een gemaal gezien. Er wordt gekeken of er in het wegdek sensoren kunnen worden ingebouwd die zelf aangeven wanneer onderhoud nodig is. Drones en andersoortige robots worden ingezet om bijvoorbeeld het verkeer te tellen, nauwkeurige (land) metingen te doen of gevaarlijke stoffen, gaslekken en rioolverstoppingen te detecteren.

De automatisering beperkt zich daarbij nog tot het beheer en onderhoud in de openbare ruimte. Ook kan door middel van sensoren worden gemeten of parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De digitalisering leidt hier tot efficiënter gebruik van de openbare ruimte. Door de inzet van de sociale media kan door de gemeente gewenst gedrag worden gestimuleerd; bijvoorbeeld het mijden van drukke plekken en routes.

Omdat de openbare ruimte altijd ook zonder technologische hulpmiddelen veilig en toegankelijk moet zijn, zal er in de komende jaren een maatschappelijk debat over de wenselijkheid van verdergaande ontwikkeling worden gevoerd.



## Inclusieve stad en variatie: een stad voor iedereen

Met de groei van de stad moet de aandacht voor de inwoner die wat minder gemakkelijk meekomt niet verslappen. De openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk en comfortabel zijn. De vergrijzing zal de komende jaren aandacht vragen in inrichting en beheer. Waar zijn bijvoorbeeld vlakke wandelroutes met voldoende rustplekken gewenst?

Tussen 2000 en 2020 is Den Haag gegroeid van 441 000 inwoners tot 546 000 inwoners<sup>1</sup>. Hiermee is de stad meer geworden dan de groene woonstad achter de duinen. Op pleinen neemt de druk op de vrije ruimte toe door de vraag naar terrassen. De mix van rust en reuring is soms een wankel evenwicht. In de stad worden, buiten de periode waarin in verband met het coronavirus restricties golden, vele evenementen georganiseerd voor zowel de eigen inwoners als bezoekers aan de stad. De kust trekt veel bezoekers (ook buiten de piekmomenten). Het toerisme bloeide in de afgelopen jaren, dat leidde tot meer hotelovernachtingen.

Nog meer zullen we flexibel en meervoudig met de bestaande ruimte moeten omgaan, als we alle functies een plek willen geven. Zo worden parkeerplaatsen in de zomer als terrassen ingericht en voor parkeren in de winter. Op pleinen zijn vaak bankjes geplaatst om te rusten en kunnen kinderen vaak spelen. Op dezelfde pleinen worden ook weekmarkten of buurtfeesten gegeven. Maar ook is er voor gekozen om een beperkt aantal groengebieden aan te wijzen voor evenementen om hier goede voorzieningen te bieden en de druk op de overige gebieden te verminderen.

## Druk op de ondergrond

Aan het flexibel gebruik van de ruimte zit echter een flinke beperking. De ruimte in de ondergrond bepaalt welke bomen waar kunnen groeien en welk gebruik van de bovengrond mogelijk is. Steeds meer functies (warmtenet, ondergrondse warmte-koudeopslaginstallaties, digitale netwerken, afvalcontainers en gescheiden riolen) vragen ruimte onder de grond. De schaarste in de ondergrond bepaalt daarmee het gebruik van de openbare ruimte. De uitdaging is om vanuit de niet zichtbare beperkingen van de ondergrond de openbare ruimte erboven goed te laten functioneren.

<sup>1</sup> Den Haag in cijfers

## 1.4 Samenwerken

Binnen de gemeentelijke organisatie zijn vele diensten en afdelingen verantwoordelijk voor een aspect van de openbare ruimte. Goede afstemming en samenwerking binnen de keten is essentieel voor een effectief openbare ruimtebeleid. Den Haag verwacht in de toekomst meer te gaan samenwerken met private partijen, zoals nutsbedrijven, ontwikkelaars en grote werkgevers en bedrijven, die ook baat hebben bij goede openbare ruimte. Dat past bij een maatschappelijk veld waar private partijen meer zeggenschap over de openbare ruimte claimen.

### Integrale planning

Jaarlijks worden vele werkzaamheden in de openbare ruimte uitgevoerd door de gemeente en nutsbedrijven. Voor al deze projecten gaat de straat open en weer dicht. Door slim en integraal, over de disciplines heen, te plannen kan met minder inspanning meer worden bereikt.

### Participatie

Inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden willen meer invloed hebben op hun leefomgeving. Participatie kent verschillende vormen. Het kan gaan om kleine buurtinitiatieven van inwoners of de ontwikkeling van nieuwe buurten samen met ontwikkelaars en corporaties. Het kan gaan om samenwerking voor inrichting of voor beheer van de openbare ruimte. Participatie is al sinds een aantal jaren een van de speerpunten van Den Haag. Ook het huidige college wil tijdig belanghebbenden betrekken en hen invloed geven. In deze nota gaan we ook in op hoe we in de toekomst maximaal ruimte vinden voor de participatie van bewoners in de openbare ruimte van de stad.

### Uitgangspunten voor de openbare ruimte van Den Haag:

- De inrichting van de openbare ruimte gaat volgens de uitgangspunten: eenvoud, harmonie, ruimte. De ontwerpen zijn duurzaam en klimaatadaptief.
- Om de openbare ruimte goed te kunnen gebruiken moet deze multifunctioneel en flexibel zijn en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Om het gebruik van de openbare ruimte te ondersteunen is naast een goede inrichting ook goed beheer nodig.
- De normen voor Residentiekwaliteit en Hofstadkwaliteit borgen de kwaliteit.
- Den Haag ontwikkelt de openbare ruimte samen met private partijen, inwoners, experts en andere belanghebbenden.
- Den Haag plant slim en integraal, door de disciplines heen.

# 2

## Ruimtelijke ambities

In 2016 is de agenda Ruimte voor de Stad vastgesteld. Daarbij is ook voor de groene ruimte de Agenda Groen voor de Stad opgesteld. In deze agenda's staat beschreven hoe Den Haag zich in de komende decennia wil ontwikkelen en welke effecten dit heeft op de openbare ruimte, op mens en milieu. Ook de kadernota Duurzaamheid en de Mobiliteitstransitiebrief gaan in op de noodzaak en mogelijkheden voor een duurzaam leefbare stad. Uit de ambities van deze beleidsnota's vloeien opgaven voor de Haagse openbare ruimte. Hier gaan we in dit hoofdstuk kort op in.



## 2.1 Ruimte voor de stad: ontwikkelingen tot 2040

Welke effecten van de uitvoering van de agenda Ruimte voor de Stad op de openbare ruimte worden verwacht en hoe deze moeten worden aangepakt, wordt beschreven aan de hand van drie thema's: *verdichten*, *vergroenen* en *verduurzamen*.

In de komende jaren wordt een grote groei van het aantal inwoners van Den Haag verwacht. Deze groei wordt binnenstedelijk opgevangen. Dit zorgt voor een flinke verdichting. Een goed ingerichte en beheerde (schoon, heel en veilig) buitenruimte is een randvoorwaarde voor gebiedsontwikkelingen. In de gebieden met hoogbouw gelden de onderstaande uitspraken voor openbare ruimte. Deze regels<sup>2</sup> zorgen er voor dat de stad leefbaar blijft.

Bij ontwikkeling wordt het openbare gebied meegenomen als een volwaardig en integraal ontworpen ruimte met kwaliteit, karakter en betekenis. Verdichting heeft invloed op de kwaliteit van deze openbare ruimte en de beleving vanaf de straat. Een hogere dichtheid heeft een intensiever gebruik van de openbare ruimte tot gevolg. Bij het ontwerp moet ook rekening worden gehouden met intensiever beheer. In de gebieden waar veel (extra) woningen worden gerealiseerd moet er voldoende (groene) buitenruimte zijn. Het toevoegen van woningen of voorzieningen moet niet leiden tot een verminderde leefbaarheid door hogere parkeerdruk of meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Gemeentelijke parkeernormen zijn leidend en geven aan hoeveel parkeerplaatsen er per ontwikkeling op eigen terrein bij moeten komen. Het college heeft de bevoegdheid van de normen af te wijken. Functies voor afval(opslag) en stalling van (bak)fietsen, scooters en scootmobielen worden ingepast in het gebouw of op eigen terrein. Dit om de buitenruimte zo min mogelijk te belasten.

Hiervoor is beschreven hoe Den Haag in beleid heeft vastgelegd op welke wijze in gebieden met hoogbouwontwikkelingen rekening houdt met de effecten op de openbare ruimte. Maar hoogbouw is niet de enige manier om te verdichten. In alle wijken waar in de komende jaren woningen worden toegevoegd zullen alle bovenstaande regels moeten worden toegepast.



<sup>2</sup> Nota Haagse Hoogbouw: Eycline en Skyline (RIS 298848)



Ecologisch

Wij houden vast aan de Stedelijke Groene Hoofdstructuur en de groengebieden uit de nota Stadsnatuur<sup>3</sup>. In de Nota Stadsnatuur staat wat de gemeente gaat doen aan een gezond stadsecosysteem met meer biodiversiteit. Mensen, dieren en planten leven in de stad naast én met elkaar. De komende jaren zullen er veel woningen worden bijgebouwd. Daarom is het zo belangrijk dat we de natuur die we hebben goed beheren. De natuur krijgt zoveel mogelijk de ruimte te door te kiezen voor een ecologische inrichting en een ecologisch beheer van parken, plantsoenen en groenstroken. Bij kleine herinrichtingsprojecten komt extra aandacht voor de natuur door te gaan werken met een natuurkansenscan. Deze scan richt zich op natuurwaarden die snel over het hoofd worden gezien, zoals de aanwezigheid van schuilplaatsen voor een egel of broedgelegenheden voor struweelvogels, vogels die broeden in struiken. Met het ecologisch beheer van de stad richten we ons vooral op insecten. Bij het beheer van ons groen en water houden we nadrukkelijk rekening met de leefomstandigheden van planten en dieren, werken we aan een plantenrijk, helder stadswater met voldoende schuilplekken voor waterdieren en willen we proberen overlast veroorzakende planten en dieren beheersbaar houden.



## 2.2 Duurzaamheidsagenda

De Kadernota Duurzaamheid<sup>4</sup> beschrijft hoe Den Haag voor de inwoners van nu en de generatie van de toekomst leefbaar blijft. Dit dwingt ons rekening te houden met klimaatbestendigheid van de stad en over te stappen op duurzame energiebronnen. Want ook toekomstige generaties willen een gezonde en aantrekkelijke stad.

### Klimaatbestendige gebouwen en buitenruimte

In gebieden waar bebouwing met een hoge dichtheid wordt gerealiseerd, is het noodzakelijk om rekening te houden met de klimaatbestendigheid ervan en de effecten op de waterhuishouding<sup>5</sup>.

Een duurzame inrichting van de buitenruimte draagt bij aan de klimaatbestendigheid van het



Duurzaam

<sup>3</sup> Stedelijke Groene Hoofdstructuur Nota Stadsnatuur (RIS 305824)

<sup>4</sup> Kadernota Duurzaamheid (RIS 301829)

gebied en de stad. Het gaat om het beperken van de negatieve effecten van langdurige droogte, hevige regenval en extreme hitte<sup>5</sup>.



Klimaatbestendig

Om droogte te weerstaan moet regenwater langer worden vastgehouden. Bij het Cromvlietpark wordt dit in de praktijk gebracht. In de toekomst moeten we er vaker bij stilstaan dat schade bij extreme neerslag kan worden voorkomen door waterrobuust te ontwerpen. Bijvoorbeeld door verdiepte plekken in de buitenruimte waar water tijdelijk wordt geborgd (bijvoorbeeld verlaagd aangelegd groen) en de strategische inzet van (verkeers)drempels.

Ook met extreme hitte en piekneerslagen moet rekening worden gehouden. In de openbare ruimte werken we aan het toevoegen van groen, volwassen bomen en de keuze voor warmte-werende materialen. In het Handboek Openbare Ruimte is klimaatadaptatie opgenomen om de juiste probleemmaatregel combinatie te vinden.



Duurzaam

## Energietransitie

In de komende jaren worden in Den Haag 25.000-30.000 woningen gereedgemaakt om van het gas af te gaan. Hiervoor wordt andere infrastructuur aangelegd zoals een warmtenet of verzwaren van het elektriciteitsnet. Dit heeft effect in de openbare ruimte.

Boven de leidingen kunnen niet zonder meer bomen worden geplant. Maar ook bovengronds komt een claim op de openbare ruimte, bijvoorbeeld rond een geothermiebron.

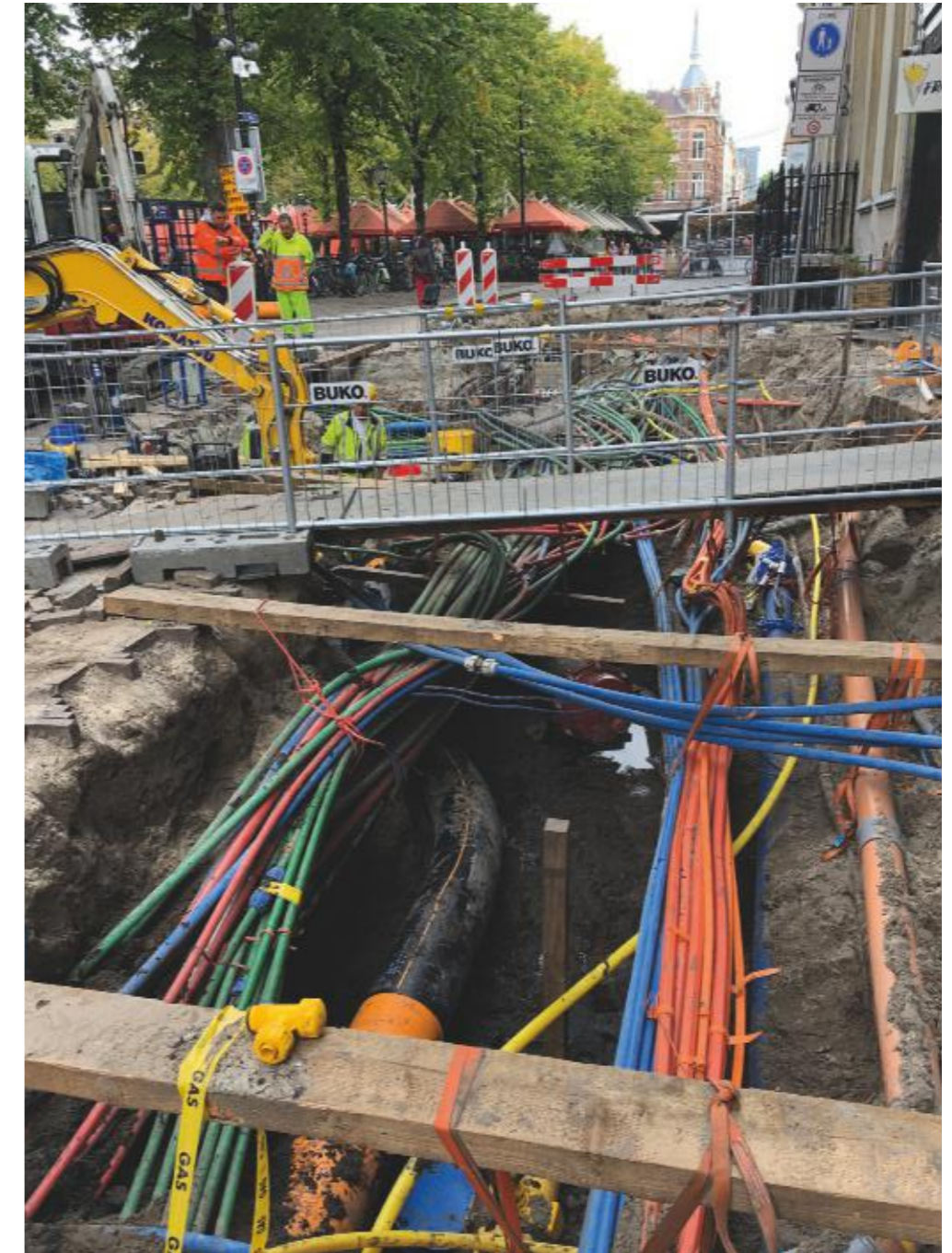


Ondergronds

<sup>5</sup> Wegwijzer Den Haag klimaatbestendig (RIS 308744)

<sup>6</sup> Toekomstbestendig Haags water! Visie op het voorkomen van wateroverlast 2015-2020 (RIS 280009).

Voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur gaan in de komende decennia veel straten open. Bij het uitvoeren van de energietransitie wordt zo veel mogelijk werk-met-werk gemaakt. Dit betekent dat bij de aanleg van de energieinfrastructuur wordt bekeken welke andere opgaven in deze straten liggen. Zo kunnen tegelijkertijd grote delen van de stad op minimaal residentiekwaliteit worden gebracht.



<sup>7</sup> Strategie Mobiliteitstransitie (RIS -310664)

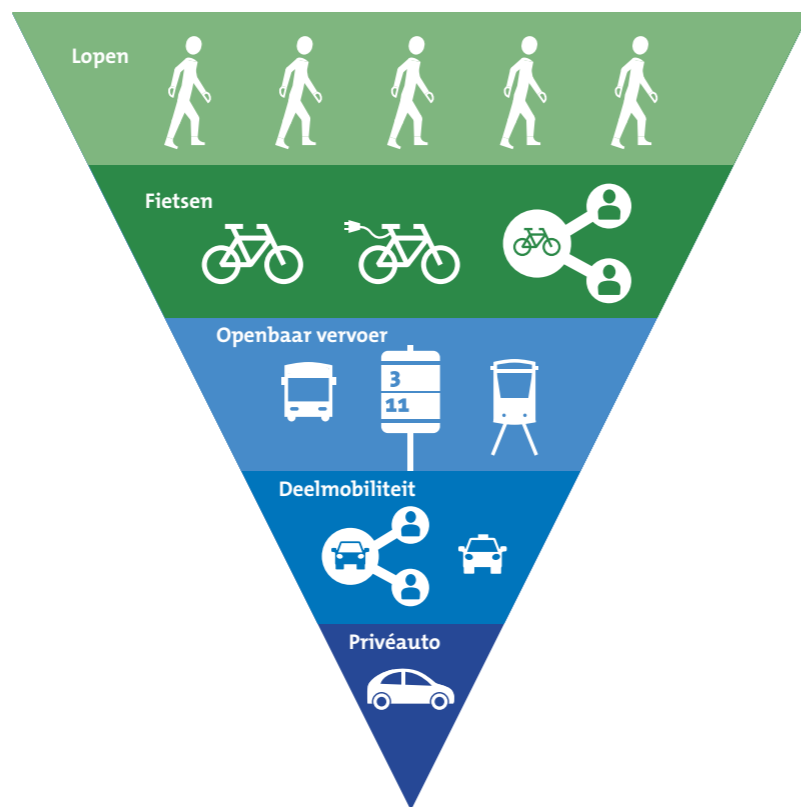


Voet en fiets

## 2.3 Mobiliteitstransitie

In 2019 is in de hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie<sup>7</sup> door het college opgeschreven dat het belangrijk is om de stad ook in de toekomst leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. Daarom moeten we anders kijken naar en omgaan met mobiliteit. Dit is de mobiliteitstransitie. We streven naar een duurzaam mobiliteitssysteem dat een natuurlijk onderdeel vormt van een aantrekkelijke stad waar het fijn wonen, werken, winkelen, leren en recreëren is.

In de openbare ruimte is de mobiliteitstransitie een van de zaken waar we rekening mee houden.



### Slimmer omgaan met ruimte door te delen

Vervoermiddelen staan de meeste tijd stil. Door deze te delen wordt het gebruik vergroot en de stallingsruimte verkleind. Dit geldt voor auto's, fietsen en scooters. De ervaring leert dat één deelauto minstens vijf auto's kan vervangen. Deze ruimte kan vervolgens opnieuw worden ingevuld. Bijvoorbeeld door het aanleggen van een parkeerplaats voor (deel-)fietsen, het planten van extra groen, het plaatsen van een parkeerplaatsterras om meer ruimte te maken voor recreëren of om de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren.



Parkeren

## Parkeerdruk

Er is in veel wijken sprake van een hoge of zelfs problematische parkeerdruk. Ook nadat in de afgelopen perioden maatregelen zijn getroffen – zoals de invoering van vergunningparkeren en een uitbreiding van de parkeercapaciteit – staan in veel wijken de straten vol met geparkeerde auto's. Op dit moment telt de stad 166.000 geregistreerde auto's, daarmee heeft Den Haag de hoogste autodichtheid van het land. Door de verwachte groei van het aantal huishoudens zal de vraag naar parkeren in de komende jaren bij ongewijzigd beleid stijgen. Voor het faciliteren van deze vraag is onvoldoende ruimte. Er zijn daarvoor binnen de stadsgrenzen minimaal 506.000 vierkante meter parkeervakken nodig (ca. 80 voetbalvelden). Ook leidt de vraag naar fietsparkeren in steeds meer wijken tot druk in de openbare ruimte.





Parkeren

## Anders omgaan met parkeren

Bij nieuwbouwprojecten worden geen parkeervergunningen op straatniveau uitgegeven, maar moet een parkeeroplossing op eigen terrein worden aangeboden. Voor deze projecten kan van de parkeernorm worden afgeweken, waarbij de ontwikkelaar ruimte heeft deze deels in te vullen met deelauto's, deelfietsen en ov-arrangementen. In andere wijken, waar het kan en de bewoners dat willen, verminderen initiatieven zoals de leefstraten en deelauto's het aantal auto's op straat.

Op veel plaatsen in de stad neemt de hoeveelheid auto's alleen maar toe. In het nieuwe parkeerbeleid<sup>8</sup> wordt gezocht naar een aanpak die het aantal auto's op straat kan verminderen en tegelijkertijd in de noodzakelijke parkeerbehoefte kan blijven voorzien. Niet alleen voor bewoners en hun bezoekers, maar bijvoorbeeld ook voor bouwbedrijven, loodgieters, mantelzorgers, bezorgdiensten en huisartsen. Vernieuwing van het parkeerbeleid biedt belangrijke kansen en aanknopingspunten om de gewenste mobiliteitstransitie vorm te geven en aan te jagen.



## Extra uitgangspunten kwaliteit openbare ruimte tot 2030

- Bij ontwikkeling wordt het openbare gebied meegenomen als een volwaardig en integraal ontworpen ruimte. Een hogere dichtheid heeft een intensiever gebruik van de openbare ruimte tot gevolg. Bij het ontwerp moet ook rekening worden gehouden met intensiever beheer.
- In de gebieden waar veel (extra) woningen worden gerealiseerd moet er voldoende (groene) buitenruimte zijn.
- Het toevoegen van woningen of voorzieningen moet niet leiden tot een verminderde leefbaarheid door hogere parkeerdruk of meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Gemeentelijke parkeernormen zijn leidend en geven aan hoeveel parkeerplaatsen er per ontwikkeling op eigen terrein bij moeten komen. Het college heeft de bevoegdheid van de normen af te wijken.
- Functies voor afval(opslag) en stalling van (bak)fietzen, scooters en scootmobielen worden ingepast in de bebouwing of op eigen terrein. Dit om de buitenruimte zo min mogelijk te belasten.
- De stalling van deelfietsen en deelscooters en fietsers en scooters van bezoekers vindt zo veel mogelijk plaats op speciaal daarvoor aangewezen plaatsen die de buitenruimte zo min mogelijk belasten.
- We houden vast aan de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

# 3

## De waarde van de openbare ruimte

Openbare ruimte heeft waarde voor de stad op verschillende niveaus. In dit hoofdstuk worden de onderliggende doelen van de diverse functies beschreven zodat helder wordt waarvoor wordt gekozen. In de komende periode richten we ons vooral een openbare ruimte die ontmoeting en verblijf faciliteert, uitnodigt tot spelen en bewegen, klimaat-adaptief is en waarbij er veilige en comfortabele ruimte is voor voetganger en fietser.



# Beleidsdoelen

Subdoelen

- 1. Verblif en ontmoeting stimuleren**  
ONTMOETING Verblif en ontmoeting stimuleren met rustpunten en beschikbaarheid van voldoende openbare toiletten  
ONTSPANNEND Ontmoeting en recreatie stimuleren via spelen en sporten  
INCLUSIEF Ingericht en beheerd met aandacht voor inclusiviteit
- 2. Gezondheid bevorderen**  
ACTIEF Voldoende ruimte en aanleiding voor spelen en bewegen  
GROEN Een groene omgeving en gezonde natuur  
MILIEUKWALITEIT Voorkomen van negatieve invloeden van geluid, geur, licht, trillingen, luchtkwaliteit, stof, et cetera.  
ECOLOGISCH Bijdrage aan de doelstellingen stadsnatuur  
GEZOND Voorkomen besmettingen en gezondheidsrisico's en bevorderen mentale gezondheid
- 3. Veiligheid en weerbaarheid bevorderen**  
VERKEERSVEILIG Een verkeersveilige omgeving creëren met voldoende ruime en vrijliggende infrastructuur  
KLIMAATBESTENDIG Het vergroten van de sponswerking van de stad, het vergroenen en verkoelen van de stad en een water-robust ontwerp.  
SECURE Bij de toedeling van plekken voor functies te letten op mogelijke dreiging van gevaarlijke stoffen  
Een fysiek veilige woon- en werkomgeving van maatschappelijke voorzieningen en grote evenementen
- 4. Bereikbaarheid garanderen**  
VOET EN FIETS Voor voetgangers (paden) en voor fietsers (paden en parkeerplaatsen)  
OV Voor OV (routes en haltes)  
AUTO Voor auto's (wegen en parkeerplaatsen)  
PARKEREN Voldoende en goed ingepaste plek voor het stallen van auto's en fietsen  
ONDERGRONDS Infrastructuur voor (riool)water, energie en dataverkeer
- 5. Economische functie versterken**  
LEVENDIG Een levendige openbare ruimte met een stedelijke uitstraling. Ruimte voor ambulante handel (standplaatsen), terrassen, kramen en markten, en goede regels voor uitstallingen  
HERKENBAAR Herkenbare, luxe openbare ruimte passend bij publiekstrekkers: boulevards, pleinen, beelden, fontein  
RUIM Voor evenementen (locatiebeleid)  
Ruimtes die grote groepen aankunnen  
DUURZAAM Het gebruik van materialen die de natuur minimaal belasten en door hun lange levensduur maximale beschikbaarheid leveren. Toekomstbestendig

# Beleidsdoelen

Subdoelen vertaald naar illustraties

## 1. Verblif en ontmoeting stimuleren



Ontmoeting



Ontspanned



Inclusief

## 2. Gezondheid bevorderen



Actief



Groen



Milieukwaliteit



Ecologisch



Gezond

## 3. Veiligheid en weerbaarheid bevorderen



Verkeersveilig



Klimaatbestendig



Secure

## 4. Bereikbaarheid garanderen



Voet en fiets



OV



Auto



Parkeren



Ondergronds

## 5. Economische functie versterken



Levendig



Herkenbaar



Ruim



Duurzaam





Voor Hagenaars is de openbare ruimte bij uitstek de plek om **verblijf en ontmoeting** te stimuleren. Door het op een goede manier plaatsen van bankjes of rustpunten en speelplekken of spelaanleidingen worden inwoners van alle leeftijden gestimuleerd om samen te komen. Door het faciliteren van voldoende afwisseling van schaduw en zonplekken kan meer interactie worden georganiseerd. Een variatie in voorzieningen zorgt ervoor dat er voor iedereen een reden is om meer tijd te spenderen in de buitenruimte.

**Gezondheid bevorderen** kan in de openbare ruimte door voldoende ruimte en aanleiding te leveren voor spelen en bewegen (zoals hardlopen, wandelen en fietsen). Ontspanning en een gezonde levensstijl staan daarbij centraal. Een groene omgeving levert daarnaast ook nog een bijdrage aan de geestelijke gezondheid. Ter bescherming van de volksgezondheid is het veilig afvoeren van rioolwater en huisafval van belang. Een gezonde biodiversiteit hoort ook bij een gezonde stad.

**Veiligheid en weerbaarheid bevorderen** doen we in de openbare ruimte door een omgeving te creëren die mensen beschermt tegen verkeersongevallen, terreur, criminaliteit en ongewenst gedrag. In de afgelopen jaren is de aandacht voor dreigingen van terreur toegenomen en in de stad van vrede en recht en het politieke centrum van Nederland heeft dat effecten in de openbare ruimte. In de toekomst zullen we ons tevens meer moeten verweren tegen de risico's van de klimaatverandering. Hoosbuien, droogte en hittestress vragen om een andere inrichting en wellicht beheer.

Om de **bereikbaarheid te garanderen** zal in de openbare ruimte gelegenheid moeten zijn voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer(haltes) en autoverkeer. Ook is parkeergelegenheid voor auto en fiets nodig. Ook voor mensen met een beperking moeten er voldoende verplaatsingsmogelijkheden zijn. Ook de infrastructuurnetwerken voor (afval)water, data en energie vragen ruimte in de (ondergrondse) openbare ruimte.

**Economische functies** worden in de openbare ruimte gevormd door terrassen, plaats voor ambulante handel, uitstallingen, markten en evenementen. De uitstraling van de openbare ruimte is van belang voor het aantrekken van bezoekers.

In het vervolg van deze nota worden bovenstaande beleidsdoelen in subdoelen geïllustreerd. De kleur geeft het doel weer; in de illustratie is het subdoel te zien. In de kantlijn is afgebeeld welk subdoel het betreft.

## 3.1 Verblijf en ontmoeting stimuleren



Ontspannend



Inclusief

Openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk en veilig zijn. Het bepaalt in hoge mate de leefbaarheid van de stad, omdat hier veel sociale activiteit plaatsvindt. Zoals de huiskamer de plaats is waar huisgenoten samen eten, ontspannen en discussiëren, zo is de openbare ruimte de plek waar burgers contacten leggen en elkaar ontmoeten en waar ze ontspannen, recreëren, bewegen en sporten. Dat geldt ook voor kwetsbare groepen, zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Een beloopbare stad maakt de ontmoeting mogelijk.



In 2016 heeft Nederland het VN-verdrag Handicap geratificeerd. Hiermee heeft de overheid zich verplicht om de stad voor iedereen met en zonder beperking in alle facetten toegankelijk te maken. Het zo eenvoudig mogelijk uitrusten van de openbare ruimte, waarbij paaltjes, borden, stoepranden en traptredes zo veel mogelijk worden vermeden draagt bij aan de toegankelijkheid voor alle gebruikers. Den Haag draagt zorg voor beschikbaarheid van voldoende toegankelijke openbare toiletten.





Ontmoeting

Voldoende zitmeubilair in de openbare ruimte stimuleert ontmoeting tussen buurtbewoners. Speel- en recreatiegebieden zijn de plekken waar ontmoeting en verbinding laagdrempelig en natuurlijk gelegd wordt. Maatregelen die ontmoeting faciliteren van verschillende groepen inwoners (praktisch en theoretisch geschoold, jong en oud, mensen met een westerse en niet-westerse achtergrond) willen we extra stimuleren.

Bankjes kunnen er toe bijdragen dat ouderen en mensen met een beperking er op uit kunnen gaan. Door op de juiste plekken rustpunten in te bouwen wordt het maken van een wandeling aantrekkelijker en kunnen zij in hun eigen omgeving blijven wonen en de weg naar winkels en gezondheidscentra afleggen. Wandelen met de hond is bij uitstek geschikt om buurtgenoten te ontmoeten.



### Beleidsdoel verblijf en ontmoeting stimuleren

- Den Haag stimuleert ontmoeting en verblijf, ook in de openbare ruimte en ook tussen diverse bewonersgroepen.

## 3.2 Gezondheid bevorderen

Tussen volksgezondheid en openbare ruimte is altijd al een nauwe relatie geweest. De aanleg van riolering en het dempen van grachten in de 19e eeuw werd gedaan om de volksgezondheid in steden te verbeteren.



Milieukwaliteit

We weten dat de inrichting van de openbare ruimte bijdraagt aan de gezondheid van mensen. Een groene omgeving werkt stress verlagend. Groen en water hebben een gunstig effect op de beleving van de openbare ruimte. Mensen voelen zich gezonder naarmate meer (straat)groen in hun omgeving is. Parken en bossen zijn de longen van een stad.



Ecologisch

Gezonde stadsnatuur, waar de biodiversiteit en goede leefomgeving voor de gewenste flora en fauna vooropstaat is essentieel voor een gezonde stad. Door de juiste plaatsing en onderhoud van het groen wordt overlast door plaagdieren zoveel mogelijk voorkomen. In de inrichting, beheer en het gebruik van de groene openbare ruimte wordt naast de aandacht voor flora en fauna in de ecologische hoofdstructuur ook in de overige delen van de stad natuurvriendelijk gewerkt.



Actief

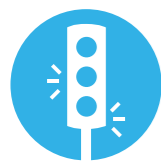
De openbare ruimte moet kinderen in de stad uitdagen tot spelen en bewegen. Het bevorderen van fietsen en lopen verbetert voor alle inwoners de gezondheid. Door de inrichting (onder meer met groen en bomen) en het niveau van onderhoud worden inwoners gestimuleerd om meer bestemmingen met de fiets of lopend te bereiken; dit betekent een beloopbare stad.



### Beleidsdoel verblijf en ontmoeting stimuleren

- We streven in Den Haag naar een gezonde stad: een openbare ruimte die bijdraagt aan een gezonde leefomgeving voor mens, plant en dier en waar een gezonde leefstijl voor alle leeftijden voorop staat

## 3.3 Veiligheid en weerbaarheid bevorderen



Verkeersveilig

De inrichting en het beheer van de openbare ruimte helpt de verkeersveiligheid te bevorderen. Tijdig beheer voorkomt onveilige wegen. Door voor alle verkeersdeelnemers gescheiden ruimte vrij te maken kan het aantal ongevallen afnemen. Maar daar is niet overal voldoende ruimte voor. Een alternatief is het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur waar zowel landelijk als lokaal onderzoek naar wordt gedaan. Dan kunnen fietsers en autoverkeer veiliger mengen en verbetert de oversteekbaarheid. Telkens moet worden afgewogen waar welke oplossingen het beste in de ruimte en bij het gewenste gedrag passen. In Den Haag hebben we hiervoor de Afweging snelheidsregimes<sup>9</sup>.

Een goede openbare ruimte helpt de sociale veiligheid te bevorderen. Als de inrichting en het beheer op orde zijn voelt iedereen zich prettig in de openbare ruimte. En een goed gebruikte openbare ruimte bevordert de veiligheid. Verlichting draagt bij aan de veiligheid van de stad en tegelijkertijd aan de sfeer en beleving ervan. Zo plaatsen we in Den Haag langs hoofdwegen en op bedrijventerreinen met name functioneel licht en in de woonstraten vooral warm licht.



Secure

Den Haag is de stad van veel betogingen en demonstraties; iedereen moet zijn democratisch recht veilig kunnen uitoefenen. Ook is in de afgelopen jaren de aandacht voor dreiging van (terroristische) aanslagen bijvoorbeeld toegenomen. In de (nieuwe) bebouwing maar ook de openbare ruimte worden veel zichtbare en onzichtbare maatregelen getroffen om die dreiging te verminderen. Bij de toedeling van de verschillende functies aan delen van de stad speelt ook de externe veiligheid een rol. We voorkomen dat bewoners, werknemers of bezoekers hier te grote risico's lopen bij transport, opslag en verwerking van gevaarlijke stoffen.



Klimaatbestendig

### Klimaatbestendigheid verbeteren

Een bijzondere vorm van dreiging is klimaatverandering. Het KNMI voorspelt dat er steeds vaker langere perioden met hitte en droogte of juist extreme neerslag voorkomen. De effecten hiervan zullen zo veel mogelijk moeten worden opgevangen. Extreme hitte kan worden beperkt door schaduwplekken te creëren of door de zonnearmte met de materiaalkeuze te reflecteren. Droogte kan worden beperkt door het infiltreren, vasthouden en in droge tijden weer gebruiken van hemelwater. De effecten van extreme neerslag worden beperkt door meer plekken voor waterretentie, groene openbare ruimte en (gedeeltelijke) afkoppeling van hemelwater van het riool. In de komende jaren zullen we in Den Haag veel ervaring op gaan doen met nieuwe vormen van inrichting en nieuwe materialen.

Bomen en struiken bieden beschutting tegen wind en geven schaduw. Juist in een stad die met al het steen en asfalt veel warmte vasthoudt, biedt groen verkoeling. Bij het beheer van de groenvoorzieningen zullen ook de klimaateffecten worden meegewogen. Bij groot onderhoud wordt er naar gestreefd groenvoorzieningen toe te voegen.

### Beleidsdoel veiligheid en weerbaarheid bevorderen

- We zorgen dat Den Haag een veilige en weerbare stad is, nu en op langere termijn.

## 3.4 Bereikbaarheid garanderen



Parkeren

Een groot deel van de openbare ruimte wordt gevormd door de verkeersruimte. Wegen, tramrails/busbanen, fietspaden en voetpaden zorgen er voor dat de inwoners en bezoekers hun bestemming gemakkelijk kunnen bereiken. Daar horen ook parkeervoorzieningen in woonwijken en bij bestemmingslocaties bij. Bewoners en bezoekers komen daar alleen hun boodschappen doen als de winkelstraat een aantrekkelijke openbare ruimte heeft en goed te bereiken is met voldoende parkeerruimte (voor fiets en auto). Door de juiste verkeersfunctie op de juiste plek te faciliteren wordt de hinder die verkeer kan veroorzaken verminderd. Daarbij wordt voorrang gegeven aan ruimte-efficiënte, schone, slimme en veilige mobiliteit.



In de ondergrond hoort de infrastructuur van water-, gas, warmte en elektriciteitsleidingen ook op orde te zijn, net zoals de communicatienetwerken. Ook het ondergronds transport van afvalwater (riolering) is essentieel voor het functioneren van de stad.

In de praktijk lopen we vaak aan tegen de beperkingen van de ondergrond voor de inrichting erboven. Bijvoorbeeld doordat er onvoldoende ruimte is voor boomwortels om bomen te planten.



Ondergronds

### Beleidsdoel Bereikbaarheid garanderen

- We zorgen dat bestemmingen in Den Haag goed bereikbaar zijn; bovengronds passend bij het bereikbaarheidsprofiel te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en de auto, ondergronds ruimte-efficiënt met aandacht voor de effecten op de bovengrondse openbare ruimte.

## 3.5 Economische functies faciliteren



Ruim

Openbare ruimte heeft veel invloed op het vestigingsklimaat in een stad: het bepaalt belangrijke factoren zoals bereikbaarheid, parkeergelegenheid, gezelligheid en uitstraling. Dat is belangrijk voor bewoners en bedrijven. Die aantrekkelijkheid leidt tot een hogere grondwaarde. De openbare ruimte draagt bij aan het economisch functioneren van locaties. Een levendige openbare ruimte met een stedelijke uitstraling heeft een uitgesproken positief effect op de vestigingsfactor voor inwoners en ondernemingen. Aantrekkelijke woonmilieus dichtbij stedelijke voorzieningen in een gezonde leefomgeving scoren hoog. De bewoners wónen niet alleen in de stad, maar maken de stad en zijn de basis voor veel voorzieningen. In een prettige openbare ruimte besteden mensen graag hun tijd. Bijvoorbeeld door te winkelen of door in hun vrije tijd evenementen in te bezoeken. Dit genereert inkomsten voor ondernemers en dat is goed voor onze economie.



Voldoende bankjes voor ontmoeting



Levendig

Kiosken, kramen en markten bevorderen aanloop, verblijf en levendigheid in de stad. Ook tijdelijke verkooppunten van (schaaf)ijs, oliebolletjes en kerstbomen horen bij de stad, net als ruimte voor ondernemers om hun waar uit te stallen en een terras te exploiteren.

Omdat niet overal in de openbare ruimte grootschalige evenementen kunnen worden gefaciliteerd wordt gewerkt aan een locatiebeleid. In Den Haag zullen een beperkt aantal plekken worden ingericht voor evenementen; hier kan de bereikbaarheid, energievraag en geluidsoverproductie van grote aantallen bezoekers worden gefaciliteerd. Op andere plekken in de stad kunnen incidenteel en kleinschalig evenementen worden georganiseerd; van straatspeeldag en braderie tot open dagen en buurtfestivals.



Herkenbaar

Voor leisure is de openbare ruimte van groot belang. Dit is goed voor de stadseconomie en laat zien hoe belangrijk het is dat de openbare ruimte op orde is en aantrekkelijk. Door technologische mogelijkheden, andere arbeidsvormen en verkleining van huishoudens en woningen wordt de openbare ruimte belangrijker als ontmoetings- en werkplek.



Duurzaam

De openbare ruimte heeft veel invloed op de beleving en waardering van een stad; het bepaalt het imago van de stad. Dat geldt voor ruimtelijke kenmerken als ligging, bereikbaarheid en de aanwezigheid van groen. Dit zijn overwegingen voor ondernemers, instellingen of burgers om zich ergens te vestigen. Den Haag heeft deze kwaliteiten en moet daar volop gebruik van maken. Door de herkenbare materialen, maten en kleuren die zijn gebruikt in de openbare ruimte voelt deze Haags aan. De openbare ruimte is passend bij de 'iconen' van de stad: het Binnenhof, Vredespaleis, Kurhaus, Stadhuis, strand en duinen en laat deze juist goed uitkomen.

### Beleidsdoel Economische functies faciliteren

- De openbare ruimte in Den Haag draagt bij aan een excellent economisch vestigingsklimaat.

## 3.6 Samenhang in beleidsdoelen

In Den Haag streven we diverse (maatschappelijke) doelen na in de openbare ruimte. Om deze doelen te bereiken wordt de openbare ruimte op een specifieke wijze ingericht, beheerd en gebruikt. Deze onderdelen kunnen vaak goed naast elkaar worden ingevuld of elkaar juist versterken. Zo draagt een groene inrichting bij aan de gezondheid én levert het een bijdrage aan de klimaatbestendigheid.

### Vier prioritaire beleidsdoelen 2020-2030

Soms zijn doelen onverenigbaar en moeten scherpe keuzes worden gemaakt. Voor de komende jaren zijn gegeven de ruimtelijke ambities de volgende opgaven en maatregelen prioritair:

- Een inclusieve openbare ruimte is toegankelijk, sociaal veilig en aantrekkelijk voor iedereen
- Een openbare ruimte die uitnodigt om te wandelen en uitdaagt tot bewegen en spelen.
- Klimaatadaptief maken van de openbare ruimte.
- Veilige en comfortabele ruimte voor voetgangers en fietsers.

Het handboek openbare ruimte zal aansluiten bij de hiervoor benoemde doelen in de openbare ruimte. Daar waar nog onvoldoende aandacht voor deze doelen is, wordt het handboek aangepast. Voor opname van een richtlijn in het handboek openbare ruimte is een procedure beschreven. Hier wordt ruimte gegeven voor innovatie en experimenten in de openbare ruimte.

# 4

## Hoe te kiezen in de openbare ruimte

De opgave uit de afgelopen decennia was steeds meer te doen met de beperkte ruimte.

Er wordt dan in een ontwerp gekozen voor zowel de parkeervakken, fietsstroken en ruimte voor de bomen. De dan overgebleven ruimte is voor trottoirs, maar geen van alle voldoen aan de gewenste maat. Dat volstaat niet meer. Om als stad nu en in de toekomst goed te kunnen laten functioneren zal de openbare ruimte vele doelen moeten dienen. Allereerst moeten doelen slim worden gecombineerd. Omdat nu eenmaal niet alles overal kan, moeten keuzes worden gemaakt.



Bij elke ingreep in de openbare ruimte is het van belang om rekening te houden met de doelen in de openbare ruimte die we willen dienen. Tegelijkertijd speelt niet overal in de stad hetzelfde probleem. Per gebied is op bijgaande kaart (pagina 50-52) aangegeven welke aandachtspunten hier spelen. Dit helpt bij het maken van de keuzes. Ook kan de checklist ruimtevragers helpen bij het inzichtelijk maken van de specifieke doelen per project, gebied of plan. Hierbij worden de afwegingsprincipes gevolgd: het combineren van functies gaat boven enkelvoudige functies, de gebiedskenmerken staan centraal en afwentelen moet worden voorkomen. Ook kunnen stakeholders worden gevraagd mee te denken over de ambities in de openbare ruimte. De checklist ruimtevragers is hiervoor laagdrempelig in te zetten. Wanneer toekomstige gebruikers in een vroeg stadium wordt gevraagd mee te denken kunnen de wensen nog een plek krijgen in het ontwerp.

## 4.1 Afwegingsprincipes

Vanwege verdichting en drukte boven- en ondergronds neemt ook het aantal afwegingsvraagstukken toe. Geven we voorrang aan bomen of ondergrondse kabels en leidingen? Welke voorzieningen zijn noodzakelijk om te zorgen voor een prettige leefomgeving? Hoe verhoudt de wens voor speelvoorzieningen zich tot de wens voor parkeerplekken? Wat zijn de verschillen tussen de verschillende gebieden en hoe kunnen we zorgen voor differentiatie zonder voorbij te gaan aan bestaande normen?

### Afwegingsprincipes

Om afwegingen tussen diverse objecten of activiteiten en achterliggende maatschappelijke doelen te kunnen maken worden de volgende afwegingsprincipes gevolgd. De drie principes<sup>11</sup> zijn:

- 1 Combineren van functies boven enkelvoudige toepassingen
- 2 Centraal stellen van gebiedskenmerken
- 3 Afwentelen voorkomen (in tijd of gebied)

Dit betekent dat bij de afwegingen allereerst wordt gekeken of er ruimtevragers zijn die meerdere doelen dienen die kunnen worden gefaciliteerd of verbeterd. Te denken valt aan rustpunten die zowel ontmoeting als gezondheid faciliteren of een grasveld dat spelen stimuleert en de effecten van hevige regenval tempert.

Bij de afwegingen speelt uiteraard de omgeving een belangrijke rol. Niet in elke wijk is de behoefte aan groen of fietsparkeren even groot. En de context bepaalt ook welke maatregelen wel of niet toepasbaar zijn. In de volgende paragraaf geven we op hoofdlijnen aan welke aandachtspunten waar in de stad spelen.

<sup>11</sup> Uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, het beleid voor Nederland bij de omgevingswet) waar deze principes in de NOVI op landelijke of landsdelige schaal gelden, kan dit ook voor de Haagse openbare ruimte worden ingezet

Tenslotte moet afwentelen worden voorkomen. Ook de negatieve aspecten van een gebied of een ontwikkeling moeten worden benoemd. Dus bij nieuwbouw mag geen extra belasting van de openbare ruimte worden veroorzaakt. En in elke wijk moet voldoende waterberging en groenvoorzieningen beschikbaar zijn en blijven.

## 4.2 Kaders leefmilieus

Voor de gebiedskenmerken zijn voor de diverse samenhangende gebieden van de stad in kaart gebracht wat deze gebieden onderscheidt. Het gaat dan om de hoeveelheid woningen per hectare, de menging van wonen met andere functies en de globale leeftijd van de wijken.

Ook is het huidige gebruik van de openbare ruimte onderscheidend: in oudere wijken moeten auto's en fietsen op straat worden geparkeerd; in jongere wijken is hier in de bebouwing rekening mee gehouden. In gebieden waar in de laatste halve eeuw op kleine of grotere schaal (stads)vernieuwing is gepleegd, is dat voor een deel in pandig opgelost.

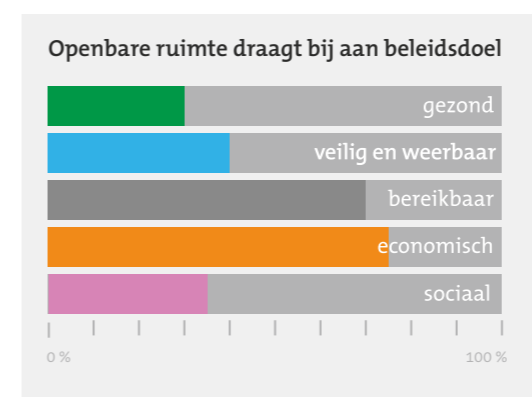
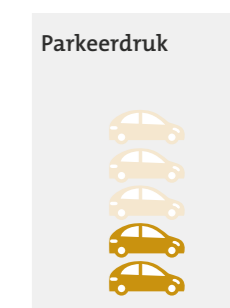
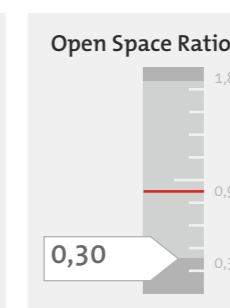
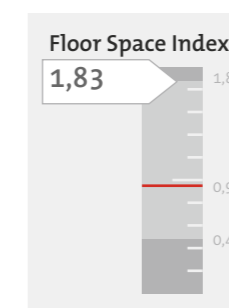
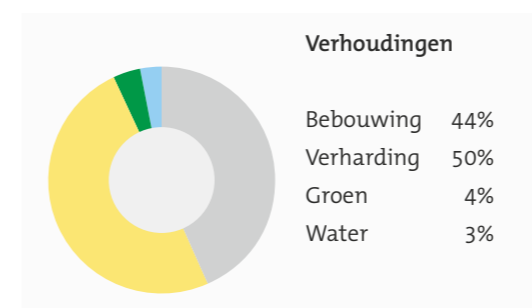
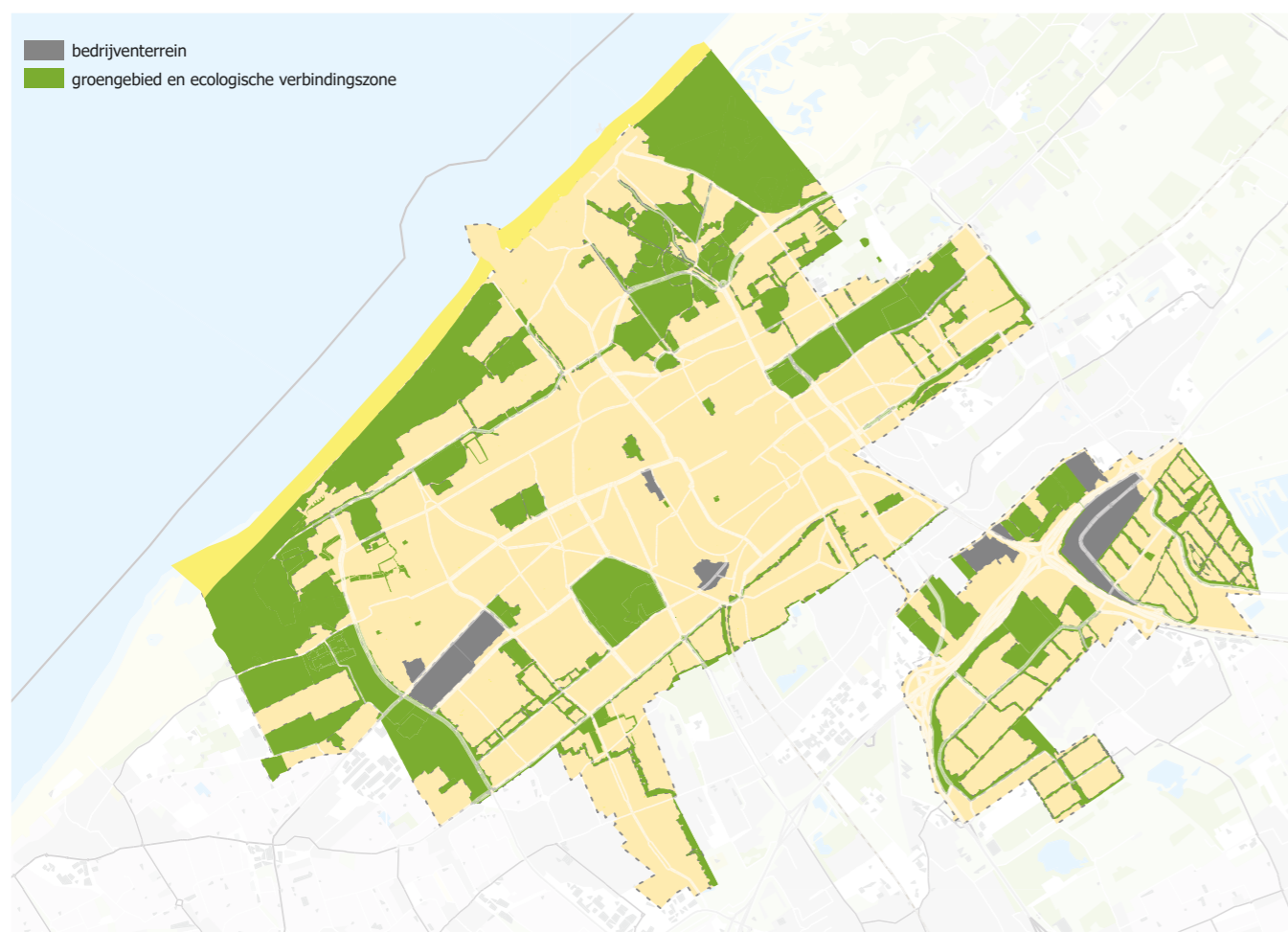
Nieuwe wijken zijn vaak grootschalige gebieden met eenzijdige bevolkingssamenstelling; oudere wijken raken als vanzelf meer gemengd. Dit levert uiteenlopende aandachtspunten voor de openbare ruimte op. Deze zijn vertaald naar kaders voor de ontwikkeling van de openbare ruimte in de leefmilieus.

De (grote) groengebieden en de bedrijventerreinen vallen buiten de leefmilieus. Op de bedrijventerreinen wordt de residentiekwaliteit robuust en sober doorgevoerd. Hier is de opgave veelal het duurzaam en klimaatadaptief maken van de terreinen.

### Central Innovation District (CID)

Het CID is het gebied tussen de drie intercystations van Den Haag: Den Haag Centraal, - Hollands Spoor en - Laan van NOI. Het gebied is op de kaart hiernaast gestippeld aangegeven. Het CID gebied overlapt met delen van de binnenstad, Haagse Hout (Bezuidenhout West, Beatrixkwartier, Schenkzone) en Laakhavens. Het CID biedt ruimte voor groei en vernieuwing. De structuurvisie CID geeft aan dat het gebied zich ontwikkelt tot een centrummilieu, met een hoge concentratie van woningen, werkplekken en voorzieningen in een gebied met hoge verblijfskwaliteit en een uitstekende bereikbaarheid, in aanvulling op de binnenstad. Daarbij wordt voortgebouwd op de bestaande kwaliteit en identiteit van gebieden. Het CID kent altijd een functiemix, maar de mate van functiemenging varieert: van rustige woonmilieus tot dynamische woon-werkomgevingen. Met de plannen moet de barrièrewerking van de kenmerkende infrastructuur (spoorlijnen en Utrechtsebaan) worden verminderd. Door nabijheid IC-stations is het gebied excellent ontsloten door OV en een goede ontsluiting fiets op stedelijk en regionaal niveau (sterfietsroutes komen hier samen).

De openbare ruimte wordt gericht op verblijf en ontmoeting. Dit verblijf vindt plaats in andere tijdvakken dan in de woonwijken. Bij de ontwikkeling is veel aandacht voor veiligheid (safety and security). Het CID is in de toekomst het meest dichtbevolkte deel van Den Haag. De aansluiting van nieuwe gebieden op bestaande openbare ruimte heeft dan ook effecten op bestaande gebieden.



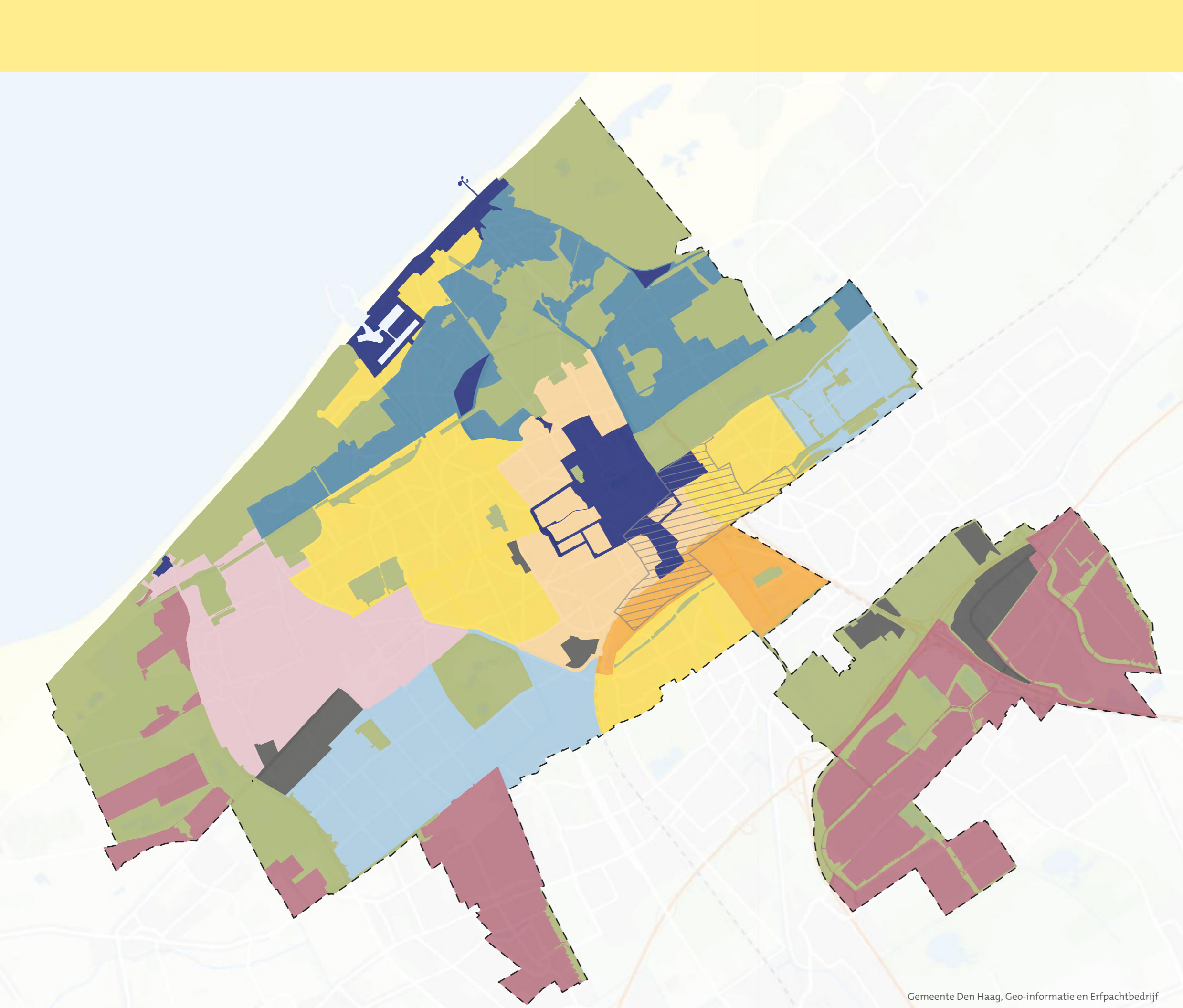
## Toelichting cijfers

Per leefmilieu zijn diverse kentallen gegeven. In een cirkel is de verdeling van het grondgebruik over bebouwd, verhard, groen en water weergegeven. Daarnaast zijn de Floor Space Index (FSI) en Open Space Ratio (OSR) ten opzichte van het Haagse gemiddelde weergegeven. De FSI geeft het aantal vierkante meters vloeroppervlak van een gebouw in relatie tot het aantal vierkante meters van het gebied. De OSR is de internationaal gebruikte indicator voor de bebouwingsdruk op de onbebouwde ruimte en wordt berekend door het onbebouwde terreinoppervlak (perceel inclusief een deel van de omgeving (weg, kleine plantsoenen en waterpartijen)) te delen door de bruto-vloeroppervlakte (BVO).

Bij een OSR van 1 is er evenveel onbebouwde ruimte als BVO. Beide cijfers geven een indicatie van de beschikbare openbare ruimte in het gebied.

Hiernaast is een weergave gegeven van de parkeerdruk in het meest maatgevende tijdvak in het gebied. Binnen het gebied zijn plekken met (veel) hogere parkeerdruk en met (veel) lagere parkeerdruk, het geeft een globale indicatie.

Ook is per gebied een inschatting gegeven in hoeverre de huidige openbare ruimte in het gebied voldoet aan de in het vorige hoofdstuk beschreven beleidsdoelen. Hoe langer de staaf; hoe meer aan dit doel is voldaan.



**Leefmilieus**

- 1. Hofstadkwaliteit gebieden
- 2. Binckhorst en laakhavens
- 3. Schil om centrum
- 4. Laat 19e en begin 20e eeuwse uitbreiding
- 5. Stedelijk exclusief
- 6. Wederopbouw (naoorlogs '50/'60)
- 7. Groenstedelijk ('70/'80)
- 8. VINEX en 21e eeuwse uitbreiding ('90/'00)

**Groenzones, bedrijventerreinen en water**

- Bedrijventerreinen
- Groengebied en ecologische verbindingszone
- Central Innovation District



# Leefmilieu 1. Hofstadkwaliteitgebieden

De gebieden waar grote groepen bezoekers bijeenkomen hebben een inrichting die daarbij past: hofstadkwaliteit. De binnenstad van Den Haag is winkelgebied, ingericht met allure en ruimte voor terrassen etc. In Den Haag Nieuw Centrum worden in de kantoorgebieden grote stromen voetgangers gefaciliteerd. In het regeringscentrum, Binnenhof en omgeving, moet bovendien de veiligheid worden gewaarborgd. De kust is het tweede centrum van de stad en ook bijvoorbeeld delen van de internationale zone hebben een bijzondere representatieve functie.

## 1a. Binnenstad

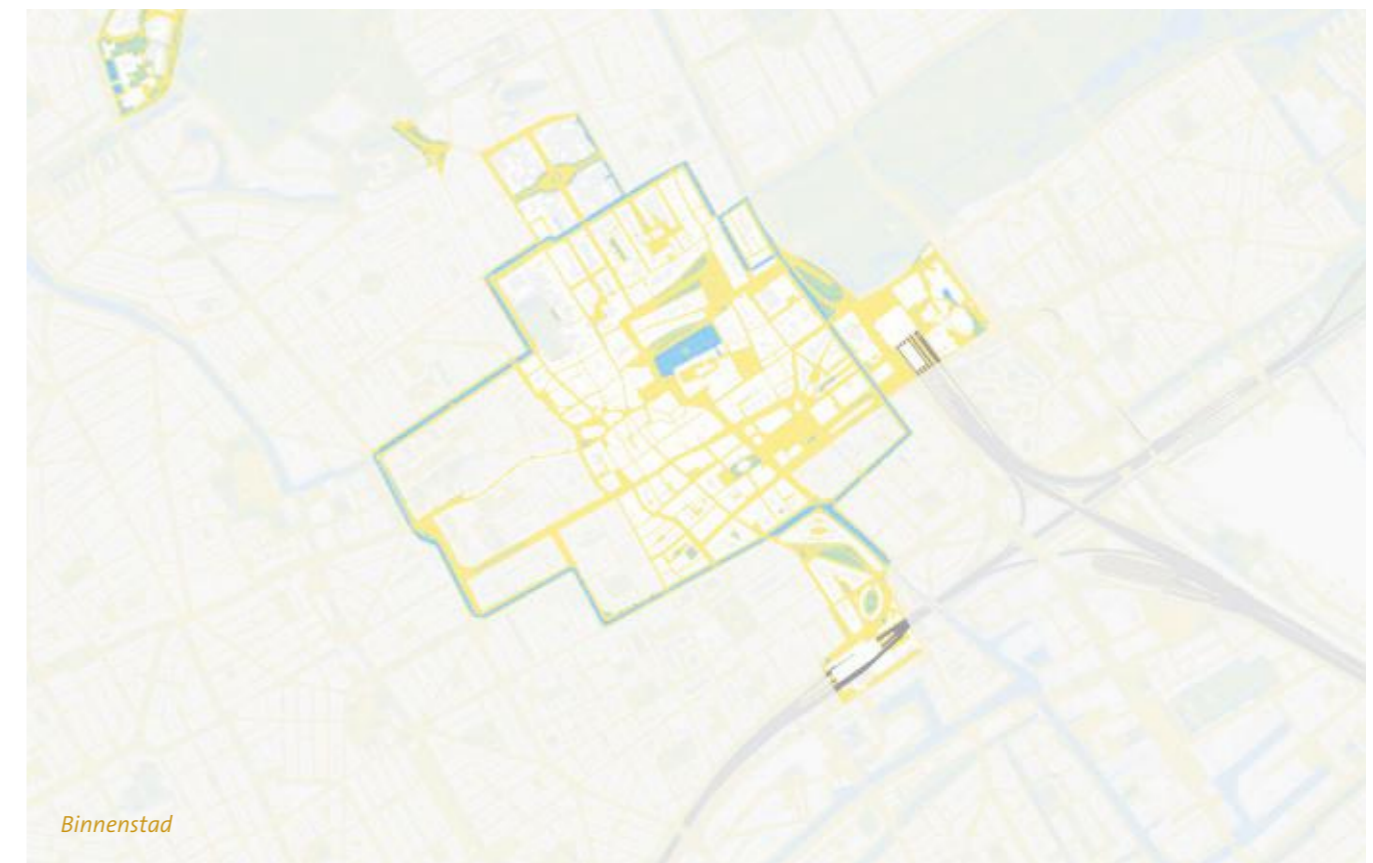
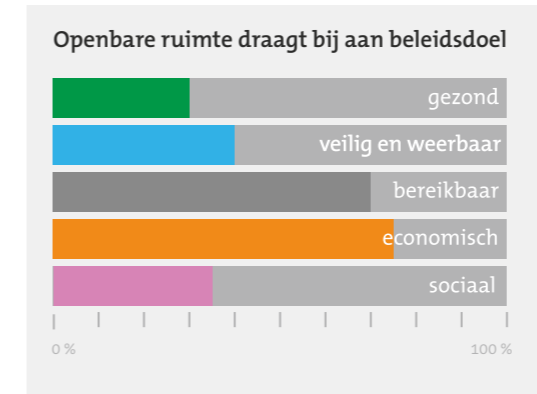
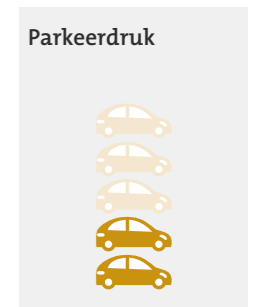
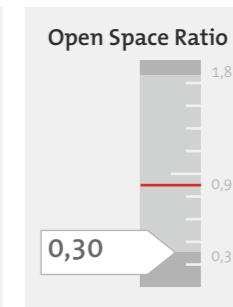
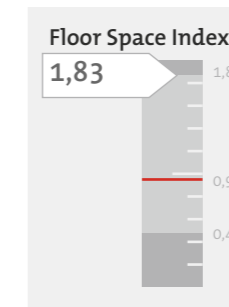
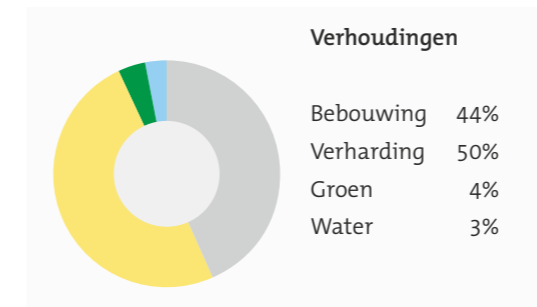
### Gebiedskenmerken

De openbare ruimte in dit gebied is het visitekaartje, te zien in de Kern gezond/bijzonder en de groene entree. Deze plekken zijn voorzien van hoogwaardige materialen en worden op een hoog niveau beheerd. De openbare ruimte staat hier ten dienste van de economie van horeca, detailhandel, congressen en evenementen. Aangezien Den Haag de regeringszetel vormt en vele internationale instellingen en vertegenwoordigingen herbergt is veiligheid hier ook in de openbare ruimte gegarandeerd.

Voor een duurzame veilige omgeving is het nodig om te onderzoeken waar gebiedsbeveiliging de objectbeveiliging kan vervangen. Multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte is hier al gebruikt, maar zal nog meer nodig zijn met de toenemende druk op deze gebieden gezien de voorspelde groei van bewoners en bezoekers in de komende decennia. Rond de Intercitystations vindt herstructurering plaats op basis van een aanpak van acupunctuur. Door het plaatselijk toevoegen van woningen, kantoren en voorzieningen in de bestaande stad geeft dit druk op de bestaande openbare ruimte.

### Kaders voor ontwikkeling

- Verblijf veraangenamen, bijvoorbeeld met het plan Haagse grachten.
- Voldoende veilige en comfortabele ruimte voor voetganger en fietser.
- Herkenbare Haagse openbare ruimte voor de bezoeker.



## 1b. Scheveningen Bad, Haven en Kijkduin

### Gebiedskenmerken

Langs de kust zijn Scheveningen- Bad, -Haven en Kijkduin de trekpleisters.

Voor het gehele kust gebied is het belangrijk dat het aansprekend en samenhangend, uitnodigend en gastvrij is. Ook als je de zee zelf niet kunt zien komt het gevoel van het strand je al tegemoet.

### Scheveningen Kust

Scheveningen - Bad kenmerkt zich met zijn badgasten en de wereld van zee, strand en vermaak, vier seizoenen per jaar aantrekkelijk voor Hagenaars en toeristen. Deze gebieden zijn aantrekkelijk voor de vierseizoenen-badgast. Grote groepen kunnen zich ontspannen en veilig verplaatsen en verblijven. Van deze gebieden ligt de nadruk op Scheveningen Bad dat ook een eigen Handboek Openbare Ruimte heeft.

Scheveningen Haven is versterkt met zowel meer ruimte voor visgerelateerde bedrijvigheid als wonen in de nabijheid van de Havens. De openbare ruimte in Scheveningen Haven heeft een uitstraling van boten, watersport en de visserij rond de haven.

### Kaders voor ontwikkeling

- Voldoende veilige en comfortabele ruimte voor prettig verblijf.
- Auto beter inpassen.
- Versterking openbare ruimte in samenhang met versterking kustveiligheid en bescherming natuurwaarden.

### Kijkduin Bad

Kijkduin Bad is de tweede badplaats van Den Haag. De badplaats staat, door het kleinschaligere karakter, bekend als de familiebadplaats en onderscheid zich daarmee van Scheveningen Bad. De openbare ruimte in Kijkduin Bad is ontworpen voor de voetganger, en is de verbindende factor tussen het gevarieerde programma van de badplaats. Voor de fietser wordt een ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd.

### Kaders voor ontwikkeling

- Versterken van de ruimtelijke, landschappelijke en ecologische kwaliteit.
- Familievriendelijk verblijf.



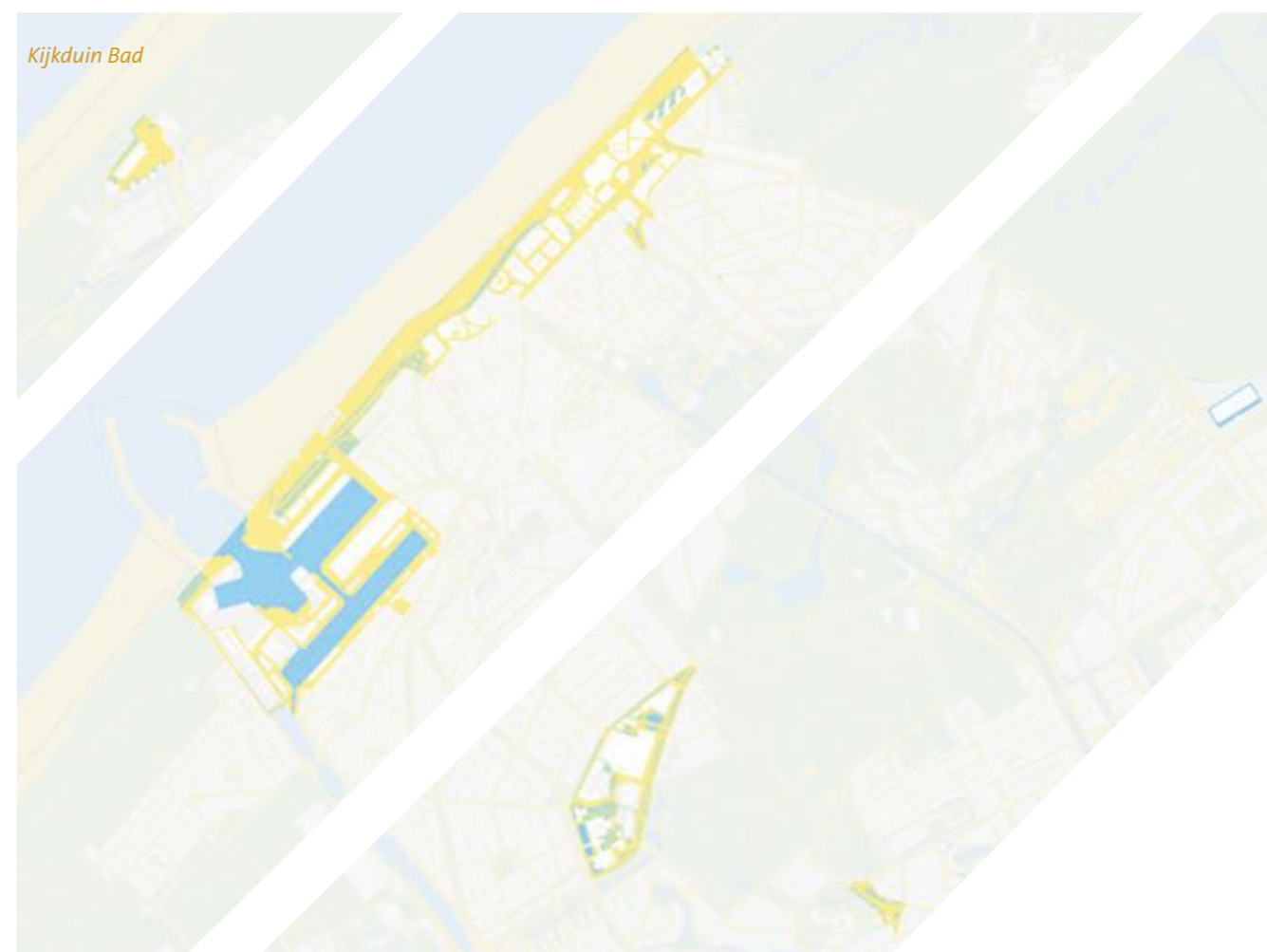
## 1c. Internationale Zone

### Gebiedskenmerken

Als internationale stad van vrede en recht vervult Den Haag een toonaangevend rol in de ontwikkeling van de internationale rechtsorde. Dat wordt vooral duidelijk in de Internationale Zone. Daarom zijn in de Internationale Zone de kerngebieden rond het Vredespaleis, het Internationaal Strafhof en het World Forum hoogwaardig veilig, groen en aantrekkelijk ingericht.

### Kaders voor ontwikkeling

- Blijvende aandacht voor veiligheid.
- Versterken van het 'groene kapitaal van de stad'.



# Leefmilieu 2. Laakhavens en Binckhorst

## Gebiedskenmerken

De Laakhavens zijn van eenzijdige bedrijventerreinen in de afgelopen decennia naar gemengd stedelijk gebied getransformeerd. Voor de komende jaren staat meer woningbouw, ook in de vorm van hoogbouw, in dit gebied gepland. De omgeving van de Haagse Hogeschool heeft met de nieuwe ingang van het station Hollands Spoor een nieuwe impuls gekregen. Op termijn moet de omgeving hier nog verder op worden aangepast.

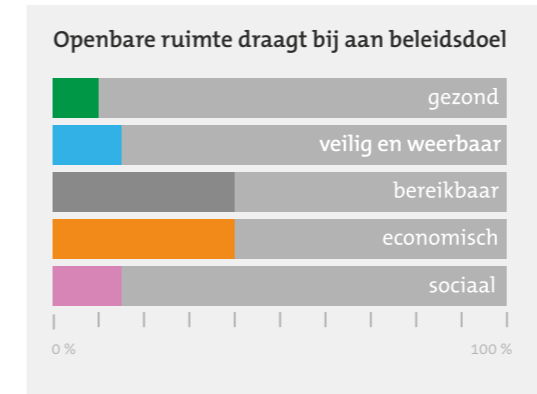
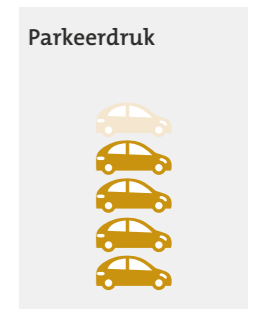
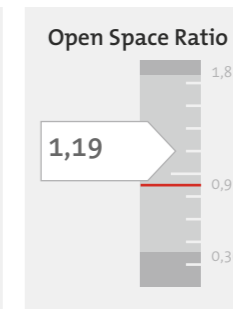
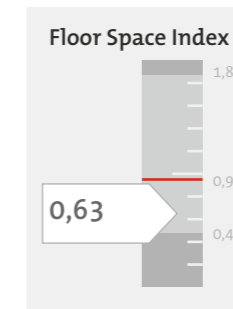
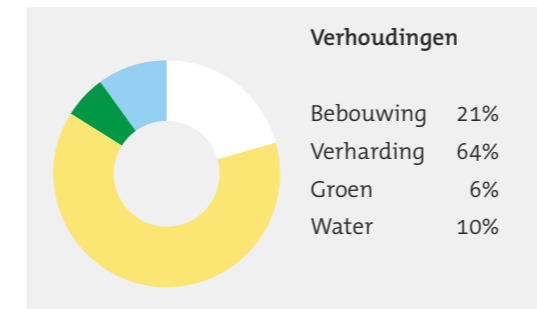
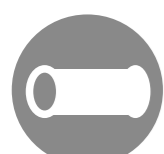
De Binckhorst is een transformatiegebied, op weg naar een gemengd (hoog)stedelijk woon-, werk- en leefomgeving met goede voorzieningen niveau. Het gebied kent in de komende jaren een hoge ruimtedruk (zowel boven- als ondergronds); het is de grootste verdichtingslocatie in Den Haag. Er wordt al hard gewerkt aan de inpassing van verschillende infralijnen: fiets, (H)OV-, auto (Rotterdamsebaan). In de toekomst zien we hier veel hoogbouw. Binckhorst is een bijzondere wijk in wording met vele toekomstige ambities. Binckhorst is een van de laatste grote inbreidingslocaties van de stad en de ruimte is schaars.

Hoogbouw stelt eisen aan de openbare ruimte (maat en kwaliteit). Hiervoor is een apart Handboek openbare ruimte Binckhorst opgesteld, met onder andere voldoende ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Onderdeel van de ontwikkeling is de aanleg van het waterfront-park, met ruimte voor wandelen en verblijf. Daarbij wordt een zone van 26m vrij gemaakt langs de Trekvlies zodat een verkeersluwe waterfront ontstaat waar de bewoners kunnen verblijven en recreëren.

Omdat het gebied in transitie is, zijn de hier vermelde kenmerken en cijfers waarschijnlijk snel verouderd.

## Kaders voor ontwikkeling

- Grote opgave is de klimaatadaptatie: Groen met bomen en waterberging.
- Sfeer en beeldkwaliteit aanhaken op de industriële kwaliteit van het gebied en de "Binckplekken".
- Aandacht voor voetganger en fiets in de gebieden en in het netwerk met de rest van de stad.
- Opgave in de ondergrond beperkt mogelijkheden bovengronds.



# Leefmilieu 3. Schil om centrum

Levendige stadswijken/Stedelijke woon-werk milieus in de schil rond de binnenstad

## Gebiedskenmerken

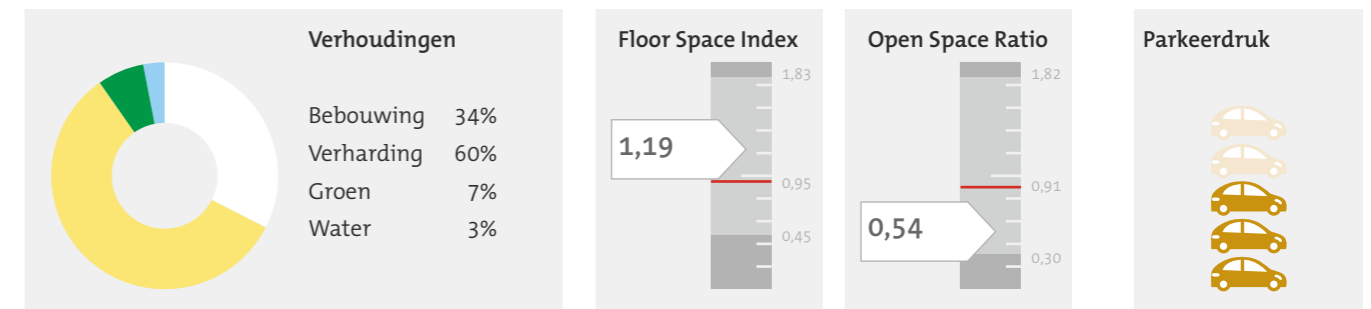
Deze schil bestaat uit woonwijken met een sterke functiemenging; wonen, werken, winkels, horeca. De aanloopstraten van de binnenstad (o.a. Zoutmanstraat /Piet Heinstraat, Frederikstraat, Westeinde) met een bovenwijkse functie. Hoge bebouwingsdichtheid en hoge ruimtedruk (gestapelde bouw). Het is een stenige omgeving met veel gesloten bouwblokken. Grote delen van de schil komt uit de periode tussen 1850 en 1900 (wijken met revolutiebouw). De Schilderswijk van deze wijken is in de periode 1980 - 2000 vernieuwd naar in kader van de stadsvernieuwing, maar de structuur van hoge dichtheid is gehandhaafd. De wijken kennen een krappe openbare ruimte, ze zijn gebouwd van voor de introductie van de auto in het stadsbeeld.

Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen ontstaat er snel druk op de openbare ruimte. Het gebied heeft daarbij ook een hoge druk van fietsparkeren in de openbare ruimte. Voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen leveren de volle stoepen problemen op. Er zijn verschillende goed functionerende speelplaatsen (Slachthuisplein) die grotendeels zijn afgestemd op doelgroepen. Na het centrum is dit het gebied met het hoogste aandeel duurzame vervoermiddelen. Aan de westzijde van dit gebied is sprake van hittestress en waterproblematiek. De tevredenheid in deze wijken met de leefomgeving is wisselend (Leefbaarometer). In sommige buurten bestaat een grote sociale problematiek, andere buurten zijn juist zeer welvarend.

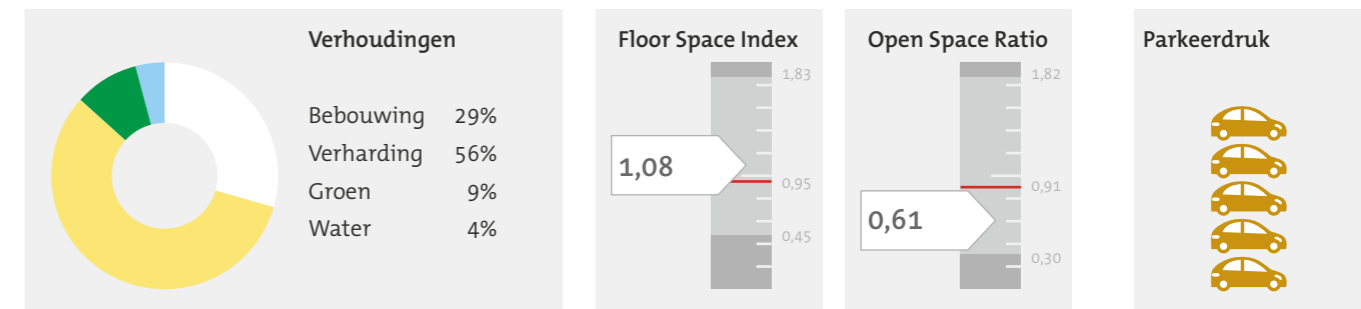
## Kaders voor ontwikkeling

- Stimuleer ontmoeting met goede openbare ruimte.
- Zet in op vergroening, dit draagt bij aan klimaatadaptatie.
- Voldoende veilige en comfortabele ruimte voor voetganger en fietser.

Stationsbuurt  
Schilderswijk  
Zeeheldenkwartier  
Archipelbuurt



# Leefmilieu 4. Laat 19<sup>e</sup> en begin 20<sup>e</sup> eeuwse uitbreiding



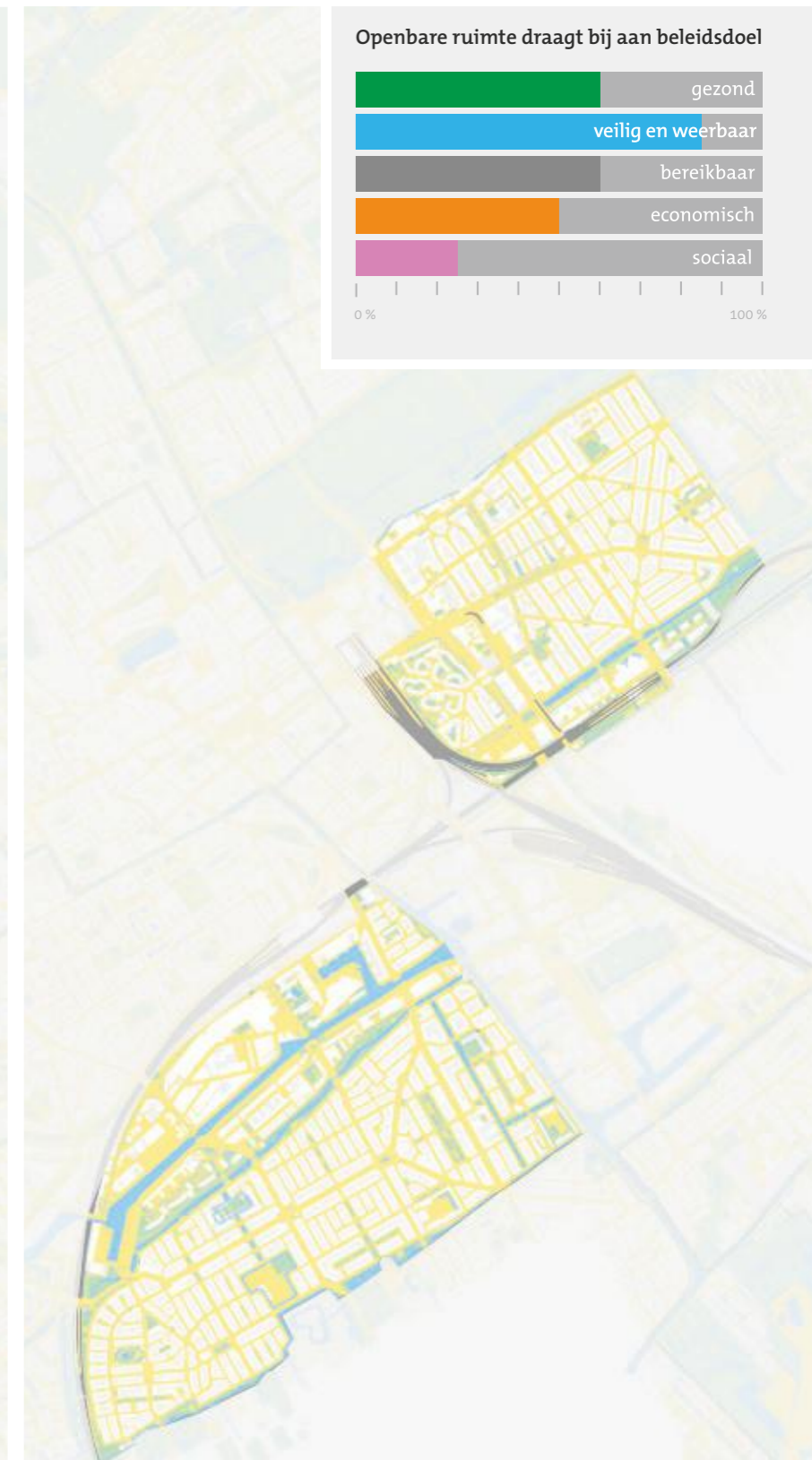
## Gebiedskenmerken

Hoge dichtheid, maar voornamelijk woonkarakter (minder functiemenging met andere functies dan in leefmilieu 3). De winkels zijn geconcentreerd in winkelstraten, met een wijkfunctie. Rustiger dan de levendige stadswijken, maar met levendige winkelstraten met hoge ruimtedruk. Voornamelijk gestapelde bouw in gesloten bouwblokken; Veelal stenig, maar groengebieden op relatief korte afstand. Op wat grotere afstand van de binnenstad en stations. Grote delen uit periode 1910/1920 - 1945; de wijken kennen dus een krappe openbare ruimte, stamt grotendeels van voor de grootschalige introductie van de auto in het straatbeeld. Op fietsafstand van de binnenstad en IC-stations (10 - 20 minuten). Veel jonge stedelijke inwoners; de fiets is een favoriet vervoermiddel, maar levert een hoge druk op de openbare ruimte door het fietsparkeren. De aanwezige statige lanen nodige uit tot wandelrondjes in de eigen wijk. De speelplaatsen zijn grotendeels afgestemd op doelgroepen. Soms ontbreken voorzieningen voor de oudere jeugd.

## Kaders voor ontwikkeling

- Maak ruimte voor vergroening en klimaatadaptatie, het aandeel groen is erg laag.
- Voldoende veilige en comfortabele ruimte voor voetganger en fietser.
- Verminder de ruimtedruk van autoparkeren en fietsparkeren.

Transvaal  
 Regentessekwartier  
 Duinoord  
 Rustenburg Oostbroek  
 Valkenboskwartier  
 Bomen en Bloemenbuurt  
 Vruchtenbuurt  
 Oud Leyenburg  
 Duindorp (zonder de kuststrook)  
 Laakkwartier  
 Bezuidenhout Midden en Oost



# Leefmilieu 5. Stedelijk exclusief

## Gebiedskenmerken

Rustige groen woonmilieus van voor de 2e wereldoorlog; periode 1900 -- 1945. Veel grondgebonden woningen in particulier bezit. Verweven met groenstructuren, nabijheid parken, strand.

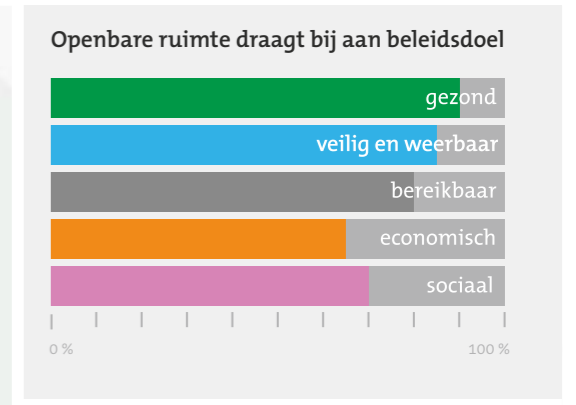
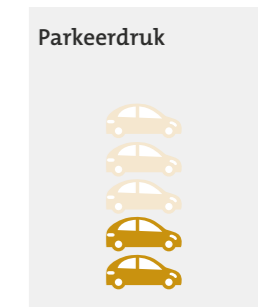
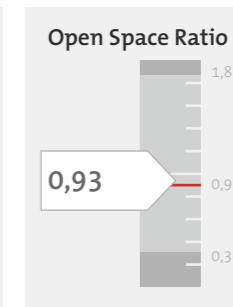
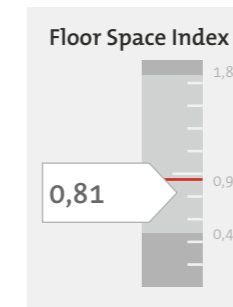
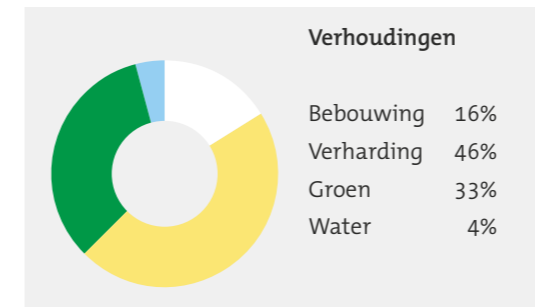
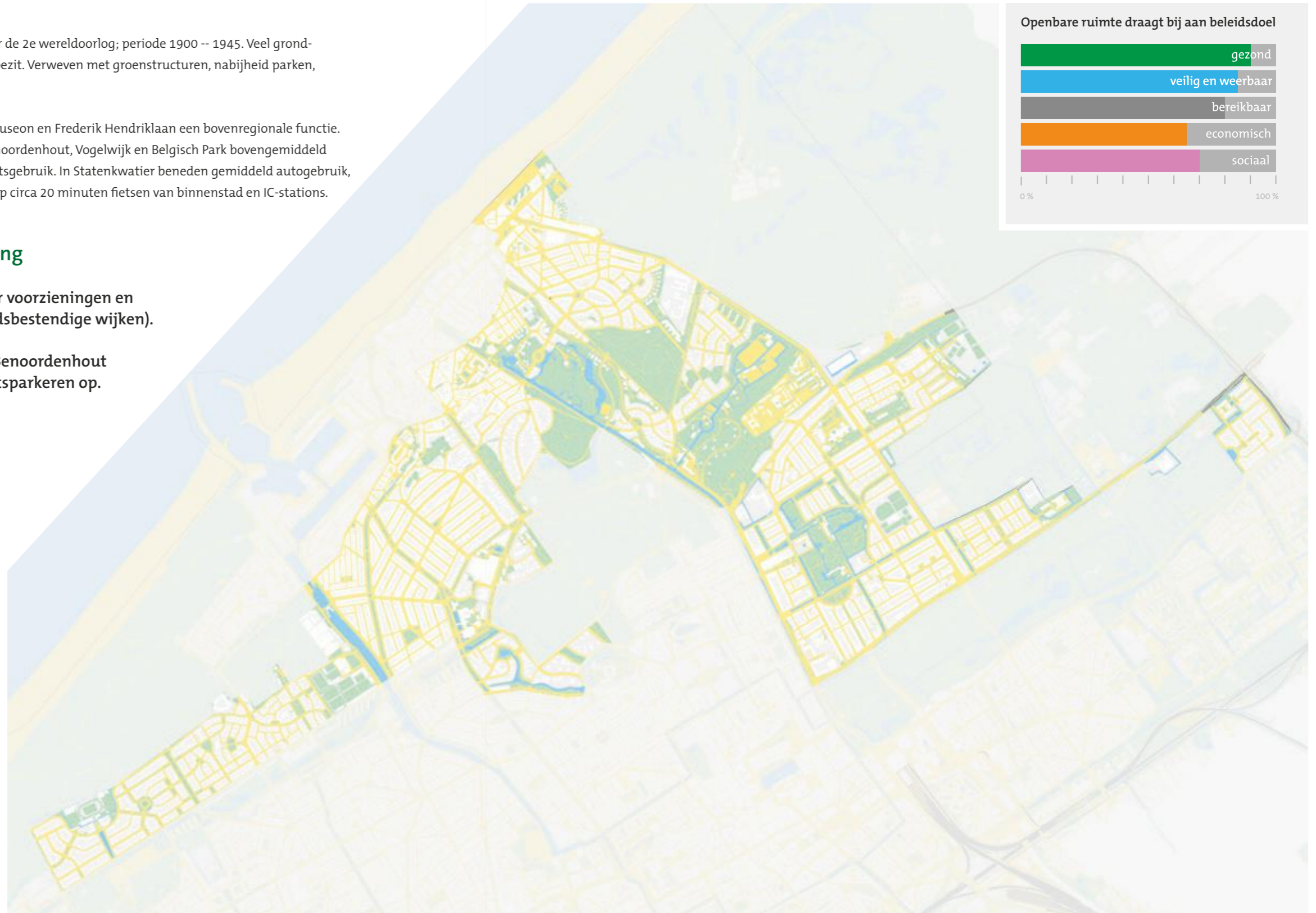
In Statenkwartier hebben Musea, Museon en Frederik Hendriklaan een bovenregionale functie. Lagere dichtheid OV-netwerk. In Benoordenhout, Vogelwijk en Belgisch Park bovengemiddeld autogebruik en bovengemiddeld fietsgebruik. In Statenkwartier beneden gemiddeld autogebruik, bovengemiddeld fietsen en lopen. Op circa 20 minuten fietsen van binnenstad en IC-stations.

## Kaders voor ontwikkeling

- Vlakke wandelroutes naar voorzieningen en openbaar vervoer (leeftijdsbestendige wijken).
- Los in winkelstraten van Benoordenhout en Statenkwartier het fietsparkeren op.



Vogelwijk  
Geuzen- en Statenkwartier  
Belgisch Park  
Van Stolkpark  
Benoordenhout  
Marlot



# Leefmilieu 6. Wederopbouw

Naoorlogse jaren '50/'60 wijken

## Gebiedskenmerken

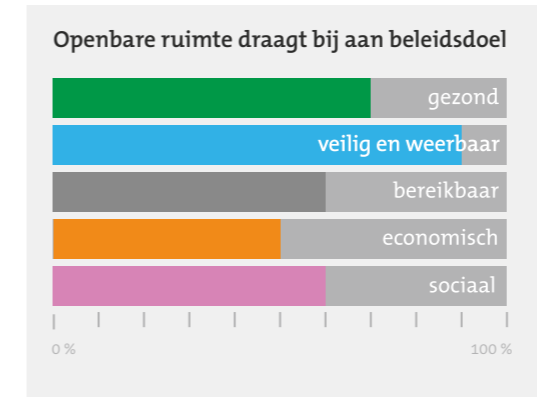
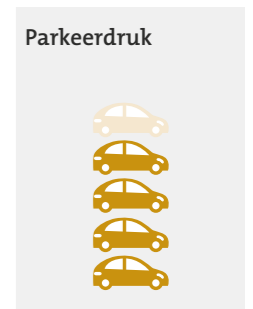
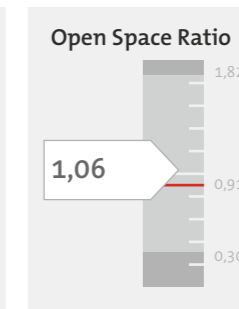
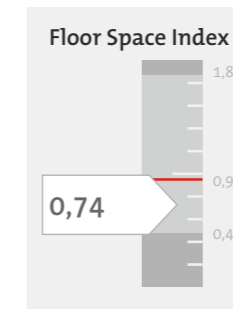
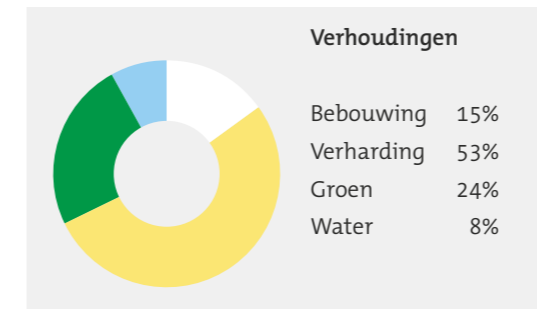
Dit leefmilieu kent een eenzijdige samenstelling van de wijken; voornamelijk wonen. Kenmerkend voor de leeftijd van de wijken bestaat het uit voornamelijk woningen in gestapelde bouw/veel sociale woningbouw, gemengd met (deels later toegevoegde) grondgebonden woningen. De strokenbouw (geen gesloten bouwblokken) is ruimtelijker van opzet/meer groen dan de oudere wijken: ontworpen met aandacht voor ruimte voor de auto (met name in de brede wegen).

De gebieden hebben een belangrijke groene basisstructuur (assenkruis en grote (landschaps-)parken). De wijken zijn groen, maar dit groen is onderling (ecologisch) slecht verbonden (als gevolg van woningbouw en de sportvelden). Deze wijken kennen mooie waterstructuren, maar de waterbeleving kan hier en daar worden verbeterd. De tevredenheid in deze wijken met de leefomgeving is zeer matig. Men is wel tevreden met de hoeveelheid groen. De wijken zijn ruim opgezet en volgens een strak raamwerk. De staat van beheer van de openbare ruimte in deze wijken verdienen blijvend aandacht. Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen ontstaat er snel druk op de openbare ruimte. De speelplaatsen zijn grotendeels afgestemd op doelgroepen. Soms ontbreken voorzieningen voor de oudere jeugd.

## Kaders voor ontwikkeling

- Stimuleer ontmoeting met goede openbare ruimte.
- Bij verdichting de druk op de openbare ruimte beperken door bijvoorbeeld (fiets-)parkeren inpandig op te lossen.
- Behoud en versterk bestaande groenstructuren. Maak de openbare ruimte beter bruikbaar.
- Bewaak de balans tussen de openbare ruimte en bebouwing.

Moerwijk  
Morgenstond  
Bouwlust/Vrederust  
Mariahoeve



# Leefmilieu 7. Groenstedelijk

Jaren '70/'80 wijken

## Gebiedskenmerken

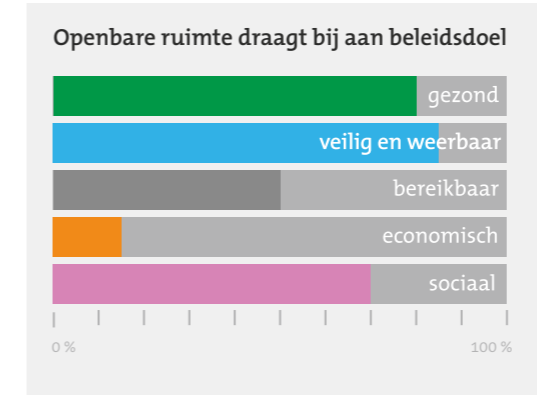
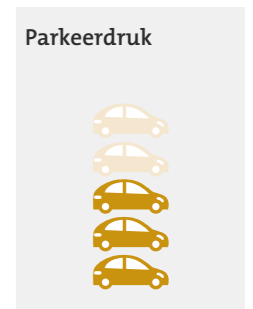
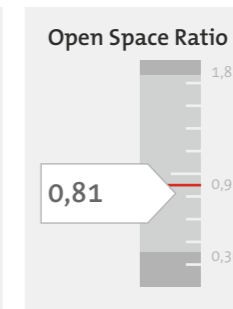
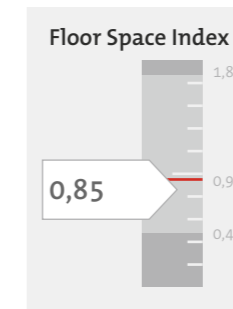
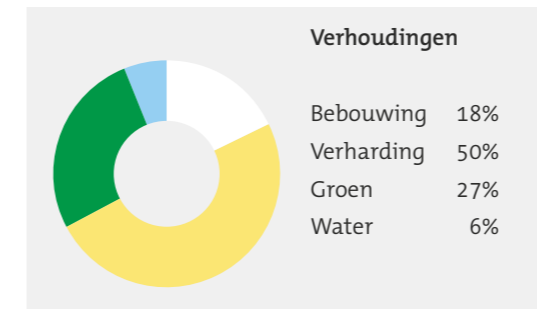
Eenzijdige samenstelling wijken; voornamelijk wonen. De meeste delen hebben grondgebonden woningen, gemengd met gestapelde bouw. Grote delen kennen een woonerf-structuur met veel groen. Belangrijke groene basisstructuur, met voor de tijd kenmerkende kleinschalige openbare ruimte. De speelplaatsen zijn grotendeels afgestemd op doelgroepen. Soms ontbreken voorzieningen voor de oudere jeugd. In het algemeen zijn er voldoende en redelijk goed draaiende winkelcentra. Veel voorzieningen bevinden zich op (e-)fietsafstand. In delen is de parkeerdruk hoog.

Het fietsgebruik is bovengemiddeld (behalve in Loosduinen); waarbij het fietsparkeren in het algemeen niet in de openbare ruimte gebeurt. Deze wijken kennen mooie waterstructuren, maar de waterbeleving kan hier en daar worden verbeterd. Hoewel de wijken een groen karakter hebben is er verhoudingsgewijs toch veel verharding. De wijken en dus ook de openbare ruimte zijn grootschalig en in dezelfde periode aangelegd, daarom is op dit moment alle bestrating en het groen tegelijkertijd aan vervanging toe. De staat van beheer van de openbare ruimte in deze wijken verdienen blijvend aandacht.

## Kaders voor ontwikkeling

- Bewegen stimuleren voor jong en oud is belangrijk in deze wijken.
- Inzetten op verblijf en ontmoeten.
- De gezondheid bevorderen is in deze wijken van belang.
- Er is aandacht nodig voor inclusiviteit. Leeftijdsbestendige openbare ruimte ontbreekt; vlakke wandelroutes naar winkelcentra.

Loosduinen  
Waldeck  
Bohemen  
Meer en bos  
Leyenburg.





# Leefmilieu 8. VINEX en 21<sup>e</sup> eeuwse uitbreiding

## Gebiedskenmerken

Dit zijn wijken waar de openbare ruimte momenteel minder onder druk staat. De openbare ruimte is grotendeels conform residentiekwaliteit. De VINEX wijken bestaan inmiddels al 20 jaar waardoor op een aantal plekken verbetering nodig is. Met name grondgebonden woningen, levert de laagste woningdichtheid t.o.v. andere wijken. Het autogebruik is hoger dan bij ontwikkeling was voorzien. De hogere parkeervraag wordt grotendeels in de openbare ruimte ingepast. Dat kan niet oneindig doorgaan.

Deze wijken zijn ingericht voor jonge gezinnen. De groene basisstructuur is in principe op orde. Deze wijken hebben met de stedelijke exclusieve wijken de hoogste aandelen groen. Er is in deze wijken voldoende ruimte voor oppervlaktewater.

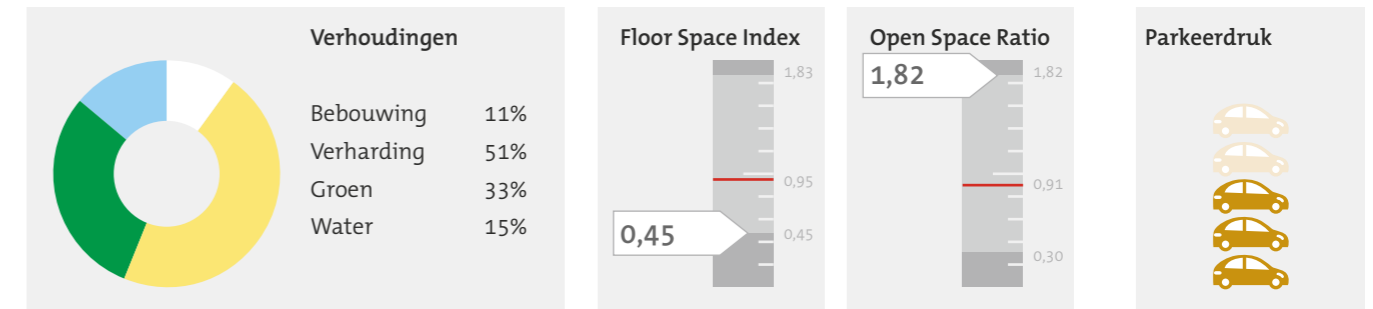
Er zijn enkele centrale winkelcentra met mogelijkheden om te ontmoeten en verblijven. De Uithof en Vroonddaal zijn daarvoor aangewezen op omliggende wijken. Door (groepsgewijze) veranderingen in demografische samenstelling vraagt dit in de toekomst om aanpassing. De speelplaatsen zijn grotendeels afgestemd op doelgroepen. Soms ontbreken voorzieningen voor de oudere jeugd. De samenstelling van de wijken is zeer eenzijdig, voornamelijk wonen. De winkels bevinden zich in het algemeen op fietsafstand en zijn geconcentreerd in winkelcentra. Ontmoeting en verblijven kan daar worden versterkt. De wijken grenzen aan bedrijventerreinen.



## Kaders voor ontwikkeling

- Aanleidingen voor ontmoeten en verblijven in de openbare ruimte (nabij winkelcentra; buurtcentra) zijn zeer beperkt.
- In de openbare ruimte zoeken naar plek voor voorzieningen voor de oudere jeugd.

De Uithof  
Vroonddaal  
Wateringse Veld  
Leidschenveen  
Ypenburg





## 4.3 Inzet checklist ruimtevragers bij afwegingen

Door het aflopen van de afwegingsprincipes uit 4.1 wordt nog niet automatisch duidelijk welke afweging in een concreet project of plan moet worden gemaakt.

Voor de gehele stad zijn de prioritaire doelen in de openbare ruimte voor de komende periode:

- Een inclusieve openbare ruimte om ontmoeting en verblijf te faciliteren. Een inclusieve openbare ruimte is toegankelijk, sociaal veilig en aantrekkelijk voor iedereen
- Een openbare ruimte die uitnodigt om te wandelen en uitdaagt tot bewegen en spelen
- Het klimaatadaptief maken van de openbare ruimte
- Een veilige en comfortabele ruimte voor voetgangers en fietsers

Per gebied liggen hier accentverschillen zoals in paragraaf 4.2 beschreven. Om bij een gebieds-, of projectaanpak te voorkomen dat er belangrijke onderdelen worden vergeten die een plek in de openbare ruimte moeten krijgen is een checklist ruimtevragers opgesteld. Dit is een laag-drempelig instrument om de openbare ruimte te bespreken.

De checklist ruimtevragers geeft een globaal overzicht van alle mogelijke elementen in de openbare ruimte (boven- en ondergronds), zoals parkeren, Ondergrondse Restafvalcontainers (ORAC's), bomen en riolering..

Gezamenlijk wordt bepaald welke prioritering wordt gemaakt in de elementen die van toepassing zijn in een project/gebied/wijk. Dit instrument kan zowel in gemeentelijke project-groepen als in participatietrajecten worden ingezet. De checklist ruimtevragers is opgenomen in het Handboek Openbare ruimte. Hierin is ook een tabel opgenomen met per beleidsdoel de bijbehorende ruimtevragers. Zo wordt duidelijk welke ruimtevragers meerdere doelen dienen en dus voorrang krijgen boven enkelvoudige functies.

De checklist kan ook nog worden afgelopen om te voorkomen dat er opgaven op de omgeving of de toekomst worden afgewenteld. De checklist is geen statische lijst, de laatste versie is te vinden in het handboek openbare ruimte.

# 5 De openbare ruimte in 2030: voldoende en van goede kwaliteit

Om in Den Haag prettig te wonen en verblijven is de kwaliteit van de openbare ruimte essentieel. We hebben dan ook behoorlijke ambities voor de openbare ruimte.

Er worden tenslotte vele doelen mee gediend. In dit hoofdstuk gaan we in op wat er nodig is om de ambities waar te kunnen maken.



## 5.1 Samenhang in beleid

Om voldoende (kwaliteit van) openbare ruimte te realiseren in 2030 geldt voor het beleid en projecten het uitgangspunt dat er geen (extra) beslag wordt gelegd op openbare ruimte bij verdichting.

Waar nu al bij hoogbouw eisen worden gesteld aan parkeren, afvalinzameling, etc. zal dat ook in de overige gebieden waar woningen en voorzieningen worden toegevoegd moeten gelden. Hierbij zal ook gekeken moeten worden naar de effecten van de plannen op de omgeving en zullen maatregelen worden getroffen om ongewenste effecten van ontwikkelingen te voorkomen. Dit kan betekenen dat de verkeersstructuur wordt gewijzigd ten behoeve van de veiligheid van voetgangers en fietsers of dat er een parkeerregime in het gebied wordt ingevoerd om het straatparkeren tegen te gaan en de leefkwaliteit te waarborgen. Dit betekent dat het parkeerbeleid hiervoor mogelijkheden moet gaan bieden.

Realisatie van goede openbare ruimte vergt een hechte samenwerking van diverse actoren in het fysieke domein. Om de kwaliteit te borgen blijft goede samenwerking in het fysieke domein van groot belang. We stimuleren integraal programmeren voor alle werken in de stad. **Werk-met-werk maken** blijft het uitgangspunt. De projectverantwoordelijken krijgen hiermee de ruimte om over de scope van de opdracht heen te kijken, door de afwegingsprincipes en de checklist ruimtevragers uit het vorige hoofdstuk toe te passen. Voor het uitdagen tot spelen en bewegen wordt vooral op de samenwerking met het sociale domein in de stadsdelen ingezet.

Den Haag moet een **beloopbare** stad worden waar overall ruimte voor voetgangers is. De belangrijke herkomst-bestemmingsrelaties moeten over het volledige traject een beloopbare route bieden, dat dus niet gedeeld moet worden met fietsers en/of auto's. De openbare ruimte hoort altijd ook voor mensen met een beperking toegankelijk en functioneel te zijn<sup>12</sup>. Er is meer geld en aandacht (regelgeving) nodig voor het geschikt maken van de openbare ruimte voor mensen die een beperking hebben. De openbare ruimte moet geschikt zijn voor mensen in een rolstoel of met rollator of kinderwagen wandelen, mensen met een visuele of auditieve beperking. Handhaving van bijvoorbeeld het vrijhouden van blindengeleidelijnen van geparkeerde fietsen is kostbaar maar essentieel. In de Agenda Vanzelfsprekend Toegankelijk wordt aandacht gevraagd voor de staat van onderhoud van de openbare ruimte.

Dat is overigens ook van belang voor ondernemen in de stad. In winkelstraten maar ook op bedrijventerreinen is de openbare ruimte het visitekaartje van de ondernemer. Hier moet niet alleen in beleid en kaders aandacht voor zijn, maar zeker ook bij het schoon, heel en veilig houden van die ruimte, vooral in kwetsbare gebieden. Kiosken, kramen en markten bevorderen aanloop, verblijf en levendigheid in de stad. Ook tijdelijke verkooppunten van (schaaf)ijs, oliebollen en kerstbomen horen bij de stad, net als ruimte voor ondernemers om hun waar uit te stallen en een terras te exploiteren. In Den Haag is de openbare ruimte schaars en moet steeds een afweging voor het gebruik worden gemaakt. Dit moet passen in een bredere economische en ruimtelijke visie.

Voor een juiste afweging zal in de komende periode een integrale visie voor het gebruik van de openbare ruimte worden opgesteld.

<sup>12</sup> Agenda Vanzelfsprekend Toegankelijk (RIS 306630)

## Waar niet alles goed kan: kiezen

Ook in deze kadernota openbare ruimte houden we onverminderd vast aan de kwaliteitseisen die we hebben vastgelegd in Residentiekwaliteit en Hofstadkwaliteit. In de praktijk zien we dat vaak van de minimale maten moet worden afgeweken omdat de beschikbare openbare ruimte onvoldoende is. Zo staan er straatbomen in te kleine groeiplaatsen, hebben de voetgangers onvoldoende ruimte op de stoep en staan auto's in te smalle parkeerstroken geparkeerd. Voor de openbare ruimte van 2030 willen we dit verder voorkomen<sup>13</sup>.

We kiezen ervoor om zoveel mogelijk functies te combineren, maar waar dat niet meer past te kiezen. Dat betekent dat er geen bomen worden geplant als de ondergrondse ruimte niet voldoet en bijvoorbeeld de snelheid van de weg wordt afgewaardeerd als er onvoldoende ruimte voor fietspaden is.

## 5.2 Meer groen en water in de openbare ruimte van de woonwijken

Den Haag is een groene woonstad. Als we kijken naar de kaart van de stad zien we grote groengebieden en duinen die de stad voor een belangrijk deel definiëren. Deze groene hoofdstructuur maakt een behoorlijk groot deel van het grondgebruik van de stad uit. Toch ervaren veel Hagenaars hun eigen woonomgeving niet altijd als deze groene woonstad. Dat komt omdat groen in de straat en buurt voor een belangrijk deel de leefomgeving bepalen.

Van de acht onderscheiden leefmilieus uit het vorige hoofdstuk is de huidige verhouding groen en water ten opzichte van de verharding van de openbare ruimte in kaart gebracht. Hierbij gaat het alleen om groen en water in de directe woonomgeving, niet om de groene hoofdstructuur van de stad. Wanneer gekeken wordt naar deze verdeling nu en 10 jaar geleden, dan blijken de percentages nauwelijks te zijn veranderd.

Daarom zorgen we in de directe woonomgeving van elke Hagenaar voor het minimaal handhaven van het bestaande aandeel groen en water in de openbare ruimte. Bij projecten of gebiedsontwikkeling is het uitgangspunt te streven naar een vergroting van het oppervlak groen/blauw met 5%.

Deze toevoeging van het groen/blauw hangt sterk af van de behoefte van die bewoners in dat gebied. Dit kan buurtgroen zijn, zoals groene schoolpleinen, bermen en plantvakken, pocket-parks, en straatbomen, maar ook ecologisch groen of gebruiksgroen. Vanuit het oogpunt van klimaat-adaptatie kan ook water worden toegevoegd om voldoende berging te realiseren. Kortom de invulling van het groen/blauw is maatwerk.

Voor ontwerpen geldt daarom dat eerst wordt ontworpen vanuit het langzaam verkeer (omgekeerd ontwerpen) en wordt gewerkt volgens het principe: groen, tenzij... Er wordt nu nog te vaak bestrating aangelegd op plaatsen waar dit niet nodig is voor de bereikbaarheid. Ook trambanen die niet door bussen of andere weggebruikers worden (mede)gebruikt moeten in het groen worden aangelegd of worden vergroend.

<sup>13</sup> Nota Stadsbomen (RIS 307827)

## 5.3 Participatie: kiezen met de stad

Daar waar wordt gewerkt aan de openbare ruimte hebben bewoners, ondernemers en bezoekers direct belang. De gemeente zorgt dan ook voor gedegen participatie in alle projecten in de openbare ruimte. Ook als de gemeente niet direct opdrachtgever is, is het uitgangspunt dat direct betrokken een inbreng hebben in het proces. In 2030 geldt dat voor alle projecten in de stad. In de voorbereiding van projecten en in gesprekken met (toekomstige) gebruikers worden ook de afwegingsprincipes uit deze nota gevolgd. De checklist ruimtevragers kan het gesprek hierbij helpen.

Bewoners voelen zich over het algemeen het meest betrokken bij hun directe leefomgeving. Een bijdrage of initiatief kan enorm waardevol zijn voor het borgen van voldoende leefkwaliteit. Juist waar er onvoldoende (financiële) ruimte is om alle gewenste openbare ruimte aan te pakken, is kiezen met de direct betrokkenen essentieel voor het succes.

### Resultaten participatie

In de voorbereiding van projecten in de openbare ruimte is het essentieel dat de (toekomstige) gebruikers van de openbare ruimte meedenken en meebeslissen over de keuzes die in dat project kunnen worden gemaakt. Hiervoor is in de kadernota openbare ruimte op een aantal plekken expliciete aandacht. We realiseren ons dat het lastig is te participeren over een stedelijk beleidskader kwaliteit openbare ruimte. In overleg met experts op het gebied van participatie is er voor gekozen om indirect de bewoners, bezoekers en ondernemers van de stad te vragen wat zij belangrijk vinden in hun leefomgeving.

Gedurende het proces tot aan de totstandkoming van deze nota is een aantal interactieve projecten in de stad gevolgd en begeleid. Hiervan is geleerd wat belanghebbenden belangrijk vinden en hoe keuzes tot stand komen. Deze informatie is gebruikt om de nota aan te scherpen.

In Mariahoeve, Nieuw Waldeck en Houtwijk is met bewoners gewerkt aan opknappannen voor de openbare ruimte. Dit proces waarbij alle bewoners knelpunten konden aandragen én scoren wat betreft belang heeft gedragen plannen opgeleverd. De waardering van bewoners voor het betrekken van de buurten was groot. De relatie tussen gemeente en wijk is versterkt, het vertrouwen is vergroot en de bereidheid tot samenwerking in de toekomst geeft hoop.

Gelijktijdig met het werken aan de kadernota openbare ruimte is gewerkt aan de mobiliteitstransitie. Om het gesprek aan te gaan met de bewoners in Den Haag over hun directe leefomgeving is het instrument Straatpuzzel toegepast. Dit is een publieksvriendelijke vorm van het instrument ruimtevragers. In de Straatpuzzel is een aantal ruimtevragers gekozen, met name op het gebied van (alternatieve) mobiliteitsvormen om de uitkomsten te kunnen toepassing in de mobiliteitstransitie. Het belang van bomen en groen in de directe leefomgeving wordt breed gedeeld. De meeste deelnemers vonden dat er in de straat ruimte moet zijn voor het parkeren van de auto, vooral voor mensen met een beperking en mantelzorgers. Het verwijderen van parkeerplaatsen ten bate van speelruimte en groen werd gezien als goede optie.

## 5.4 Samenwerken in het fysiek domein

Om de ambities uit deze nota te realiseren blijft werk-met-werk maken uitgangspunt. Daar waar de schop de grond in gaat voor gebiedsontwikkeling, herinrichting van wegen en straten, groot onderhoud aan wegen of vervanging van riolering wordt de inrichting direct op minimaal residentiekwaliteit gebracht. De daarbij behorende financiën moeten makkelijker beschikbaar komen en inzetbaar worden.

Voor de samenwerking in de keten is een procesbeschrijving opgenomen in het Handboek openbare ruimte waar de verdeling van verantwoordelijkheden is beschreven.

Voor de komende periode wordt werk-met-werk gemaakt bij de investeringen én doelstellingen voor de energietransitie en mobiliteitstransitie. Maar ook budgetten voor het beheer moeten op de nieuwe inrichting en het intensiever gebruik worden toegesneden. Ook voor onderhoudsprojecten is een werk-met-werk bijdrage essentieel: nu is er alleen geld voor instandhouden van het bestaande, dat niet altijd aan de vastgestelde kwaliteitseisen voldoet. Denk hierbij aan asfalt-verharding op 30 km-wegen of bomen in een groeiplaats die van onvoldoende kwaliteit is.

Voor beheer van duurere openbare ruimte (meer dan het bestaande of de standaard) moet de initiatiefnemer voldoende budget beschikbaar maken. Als er extra investeringskosten voor de openbare ruimte worden gereserveerd moet dat leiden tot automatische aanpassing van de budgetten op basis van de vastgestelde ontwerpen.

### Ambitie lange termijn: meer bruikbare openbare ruimte in de bestaande stad

In nieuwbouw(gebieden) worden functies zoals auto-, en fietsparkeren, afvalinzameling en trafo's in de bebouwing opgelost. In de oude stadswijken moeten op termijn deze functies ook minder dominant in de openbare ruimte te vinden zijn. Hierdoor wordt de openbare ruimte zoveel mogelijk benut en kwalitatief ingericht als een gezonde, klimaatbestendige en veilige omgeving. Dit is van belang omdat de gebruiksdruk op de openbare ruimte steeds hoger wordt.

## Colofon

**Dit is een uitgave van**  
Gemeente Den Haag  
Dienst Stadsbeheer  
Beleidsafdeling Stadsbeheer/Openbare Ruimte

**Vormgeving**  
Dienst Bedrijfsvoering  
Multimedia

**Fotomateriaal**  
beeldbank Den Haag, met uitzondering van;  
pagina 8: Inspectie waterkeringen: Toekomstgericht onderhoud  
pagina 17: Milou Snaterse: Inpandige fietsenberging

**Kaartmateriaal**  
Geodesk Den Haag

**Voor meer informatie**  
[www.denhaag.nl](http://www.denhaag.nl)  
Klant Contact Centrum  
14070

September 2023



