

Technische publicatie Omgevingsvisie gemeente Den Haag 2050

De gemeenteraad van Gemeente Den Haag heeft op 18 september 2025 de Omgevingsvisie Den Haag 2050 vastgesteld. Dit besluit is gepubliceerd in het Gemeenteblad van Den Haag (Gemeenteblad 2025, 451685 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen) en in de viewer van het nieuwe Omgevingsloket (Omgevingsloket - Regels op de kaart met identificatie /akn/nl/act/gm0518/2025/Regeling8453603b20e5408f8d0f02f9d9e2e8b9).

Eerdere publicatie: samenvatting van de Omgevingsvisie

De eerdere publicatie betrof een samenvatting van de vastgestelde Omgevingsvisie Den Haag 2050. Vanuit deze publicatie werd doorgelinkt naar het raadsinformatiesysteem waar de volledige Omgevingsvisie te raadplegen is inclusief bijbehorende stukken.

Nieuwe technische publicatie zonder inhoudelijke wijzigingen

Door deze nieuwe, aanvullende publicatie is de volledige omgevingsvisie inmiddels volledig zichtbaar via de viewer Regels op de kaart, in plaats van uitsluitend als samenvatting. Deze nieuwe publicatie heeft een technisch karakter en is bedoeld om te voldoen aan de publicatiestandaarden van de Omgevingswet. In dat kader is de Omgevingsvisie Den Haag 2025 omgezet naar de STOP/TPOD-standaarden, waardoor het document nu volledig geraadpleegd kan worden via het Omgevingsloket - Regels op de kaart.

De inhoud van de Omgevingsvisie Den Haag 2050 is niet gewijzigd. Er zijn uitsluitend redactionele aanpassingen doorgevoerd, zoals het aanpassen van de hoofdstuknummering en het logisch onderbrengen van onderdelen en kaartmateriaal onder het juiste hoofdstuk. Dit was nodig om te voldoen aan de nieuwe technische standaarden.

Aan het einde van de omgevingsvisie is een overzicht opgenomen van alle besluiten die de gemeenteraad heeft genomen over de omgevingsvisie. In dit overzicht staat per besluit een link naar het raadsinformatiesysteem. Via deze links zijn alle bijbehorende documenten te raadplegen die onderdeel uitmaakten van het betreffende besluit.

Geen mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen

Aangezien geen inhoudelijke wijzigingen zijn aangebracht, betreft dit een feitelijke handeling, ook wel aangeduid als een *technische publicatie*. Het indienen van zienswijzen of reacties is bij een dergelijke technische publicatie **niet** mogelijk.

Artikel I

De 'Omgevingsvisie gemeente Den Haag 2050' opgenomen in Bijlage A, zoals vastgesteld op 18 september 2025, wordt gepubliceerd volgens de STOP/TPOD-standaard.

Artikel II

Dit besluit is gepubliceerd op 19-03-2026.

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Omgevingsvisie gemeente Den Haag

1 Een samenvatting van de omgevingsvisie

1.1 Koers richting 2050

Den Haag is een stad met vele kwaliteiten en een rijke historie. Het is ook een plek waar veel verandert en gaat veranderen. Zo is de afgelopen jaren het aantal inwoners sterk gegroeid. En deze groei zet de komende jaren door. Daarnaast zijn er ook andere ontwikkelingen die vragen om aanpassingen. Denk aan de vergrijzing van de bevolking, de verandering van het klimaat en de overgang naar duurzame energie. Door al deze ontwikkelingen neemt de druk op de stad toe. Daarom zijn heldere keuzes en creatieve oplossingen nodig. Om voor de toekomst van Den Haag goede keuzes te maken, is een omgevingsvisie opgesteld.

Op 1 januari 2024 ging de landelijke Omgevingswet in. Door deze wet zijn het Rijk, de provincies en alle gemeenten in Nederland verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Een omgevingsvisie heeft verschillende functies. De gemeente Den Haag gebruikt de omgevingsvisie vooral om de koers te beschrijven die ze wil varen richting 2050. De gemeente ziet kansen voor de ontwikkeling van deze prachtige regio als een groene metropool aan zee met Den Haag als centrumstad en als plek waar mensen zich thuis kunnen voelen. In deze visie geeft de gemeente aan welke kwaliteiten ze wil beschermen en welke kwaliteiten ze verder wil ontwikkelen.

1.2 Meer regie op de ruimte

Er is behoefte aan meer regie op de ruimte. Die regievoering pakt de gemeente op vanuit een heldere visie met strategische beleidskeuzes. Met deze strategische keuzes wordt bestaand beleid voortgezet en op sommige punten bijgestuurd. Daarnaast zijn de strategische keuzes vertaald op kaart. De Omgevingsvisiekaart is kaderstellend en toont op hoofdlijnen welke kwaliteiten worden beschermd en welke ontwikkelrichtingen waar wenselijk zijn voor de komende decennia.

1.3 Voortbouwen op onze geschiedenis en identiteit

Den Haag is een stad om trots op te zijn. Een stad met een lange geschiedenis, prachtige plekken en grote contrasten. Plekken met een internationaal karakter, maar ook goedbedoelde buurten met betrokken inwoners. Dit levert een gevarieerd mozaïek op van buurten, wijken en stadsdelen met een eigen karakter. Ze worden bijeengehouden door een herkenbaar raamwerk van lange lijnen: de lanen, vaarten en groene structuren die verschillende delen van de stad met elkaar verbinden. De stad heeft een sterk vertrekpunt. Daar bouwt de gemeente met deze omgevingsvisie op voort.

1.4 Vijf bewegingen met strategische keuzes

Den Haag groeit samen met haar buurgemeenten uit tot een groene metropool aan zee waar mensen zich thuis kunnen voelen. Vijf bewegingen, die de kern vormen van deze omgevingsvisie, geven hier richting aan. Deze bewegingen zijn geen eindbeeld, maar bieden duidelijkheid over de koers die de gemeente wil varen en welke strategische keuzes nodig zijn om antwoord te geven op de maatschappelijke opgaven, waar Den Haag mee te maken heeft. Per beweging is aangegeven welk beleid de gemeente voortzet (koers houden), waar de gemeente de koers aanpast (bijsturen) en voor welke ontwikkelingen een ander tempo nodig is (tempo aanpassen).

De vijf bewegingen zijn:

- Thuis in een divers Den Haag
- Ruimte voor groen en water
- Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang
- Ruimte voor kennis en kunde
- Basissystemen op orde

‘Thuis in een divers Den Haag’ beschrijft de ruimtelijke keuzes die nodig zijn om ervoor te zorgen dat huidige en toekomstige inwoners zich thuis kunnen voelen in Den Haag. Het tegengaan van de segregatie en zorgen voor een goede verdeling van (maatschappelijke) voorzieningen over de stad is hierbij belangrijk.

Bij 'Ruimte voor groen en water' maakt de gemeente keuzes om verstedelijking beter te laten samengaan met vergroening, om biodiversiteit te vergroten en om beter in te spelen op klimaatverandering.

'Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang' geeft antwoord op de vraag waar in de stad en in de Haagse metropool verstedelijking kan plaatsvinden en welk woningbouwtempo nodig is tot 2050. Dit wordt gekoppeld aan een aanpak voor bereikbaarheid waarbij voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en het delen van auto's voorrang krijgen.

Bij 'Ruimte voor kennis en kunde' staat beschreven wat er ruimtelijk nodig is om de Haagse metropool economisch vitaal te houden en bij te dragen aan brede welvaart.

De beweging 'Basissystemen op orde' is een voorwaarde voor het leven in de stad. Zonder duurzame energiesystemen, een goede drinkwatervoorziening en betrouwbare kustverdediging kan de stad niet functioneren.

Overzicht van de strategische keuzes bij de vijf bewegingen

Strategische keuzes bij de vijf bewegingen

1.	<p>1 – Thuis in een divers Den Haag</p> <p>Bijsturen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bouwen voor de buurt – Tegengaan segregatie – Veilige en gezonde openbare ruimtes die verbinden – Stillere en schonere stad <p>Koers houden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Maatschappelijke voorzieningen groeien mee – Beschermen, benutten en toekomstbestendig maken van cultureel erfgoed
2.	<p>2 – Ruimte voor groen en water</p> <p>Bijsturen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vergroenen tot op straat- en pleinniveau – Duinen groeien mee met de zee – Meer aandacht voor water- en bodemkwaliteit <p>Koers houden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Focus op strategische groenprojecten op kwetsbare plekken in de stad – Samen aan de slag met groen – Versterken, beschermen en uitbreiden van de Stedelijke Groene Structuur (SGH)
3.	<p>3 – Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang</p> <p>Bijsturen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Een bouwtempo dat past bij de Haagse metropool – Bouwen en verbouwen in de gehele stad <p>Tempo aanpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Versnellen mobiliteits transitie op stedelijk en regionaal niveau – Versnellen omslag naar duurzame stedelijke distributie <p>Koers houden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verstedelijking rond ov-knooppunten
4.	<p>4 – Ruimte voor kennis en kunde</p> <p>Bijsturen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bevorderen cluster- vorming onderwijs en werkgelegenheid – Behouden, verdichten en beter benutten van bestaande bedrijven-terreinen <p>Tempo aanpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Versnellen omslag naar circulaire economie <p>Koers houden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Diensten en kleinschalige bedrijvigheid terug in de wijk – Versterken economische topmilieus
5.	<p>5 – Basissystemen op orde</p> <p>Bijsturen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Investeren in bodem- en watersysteem – Ruimte voor toekomstige drinkwaterbehoefte – Meer regie op de ondergrond <p>Tempo aanpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Snelle ontwikkeling van een duurzaam elektriciteitsnet – Versnellen aanleg van collectieve warmtenetten <p>Koers houden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Investeren in een robuuste kustverdediging – Verduurzamen bestaande bouw

Gemeente Den Haag

1.5 Samenhang vijf bewegingen

De vijf bewegingen hangen met elkaar samen. Op sommige punten versterken ze elkaar. Dit biedt kansen, die de gemeente zo goed mogelijk wil benutten. Maar er zijn ook schuurpunten tussen de bewegingen en de daaraan gekoppelde ambities en ruimtebehoefte. Deze kansen en schuurpunten worden zichtbaar in de uitwerking van de omgevingsvisie in gebiedsvisies per stadsdeel, gebiedsprogramma's en in (thematisch) beleid. Daarbij zijn heldere keuzes en creatieve oplossingen nodig. Ter ondersteuning bij het

maken van keuzes en het vinden van oplossingen bij de uitwerking van de omgevingsvisie zijn de volgende principes geformuleerd:

- Meervoudig kijken én handelen
- Samendoen: iedereen vanaf het begin aan tafel
- Redeneren vanuit de regio

1.6 Sturen op realisatie

De gemeente gaat op verschillende manieren sturen op de realisatie van de ambities uit deze omgevingsvisie. Dit gebeurt onder andere door het aanpassen en opstellen van beleid en het starten en voorzetten van thematische- en gebiedsprogramma's. Denk aan voorstellen voor investeringen in de groenstructuur, het treffen van verkeersmaatregelen, het opstellen van parkeerbeleid en de inzet van toezicht en handhaving.

Tegelijkertijd is de realisatie van de omgevingsvisie in grote mate afhankelijk van andere partijen dan de gemeente. Van (maatschappelijke) partners als ontwikkelaars, woningcorporaties en infrastructuurbeheerders, inwoners en ondernemers, en regiogemeenten, de provincie en het Rijk. In de realisatiestrategie geeft de gemeente aan hoe ze de samenwerking en haar rol ziet bij de realisatie van deze visie.

De omgevingsvisie is onderdeel van een beleidscyclus. Deze cyclus kent vier fases: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van de terugkoppeling met behulp van monitoring en evaluatie, kan de beleidscyclus opnieuw doorlopen worden. Hierdoor wordt deze Haagse Omgevingsvisie een 'levende' omgevingsvisie, die indien nodig, aangepast zal worden. Een belangrijke stap daarin is dat de visie wordt uitgewerkt in gebiedsvisies per stadsdeel. In deze gebiedsvisies gaat de gemeente concretere uitspraken doen over de gewenste ontwikkelingen en over de te beschermen waarden. Deze gebiedsvisies worden na vaststelling onderdeel van de Omgevingsvisie.

2 Introductie

2.1 Nut en noodzaak van een omgevingsvisie

Den Haag is volop in beweging. Door veranderingen in de samenleving, het klimaat, de economie en het overheidsbeleid. Die dynamiek heeft gevolgen voor de 560.000 Hagenaars die in deze stad hun thuis hebben. Hun leefomgeving zal de komende tijd namelijk best wat wijzigingen ondergaan. Met deze omgevingsvisie willen we die in goede banen leiden. Het is een wendbaar perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag tot 2050. Wat voor stad willen we dan zijn? En welke keuzes moeten we daarvoor maken?

2.2 Een ruimtelijke koers voor 2050

Een omgevingsvisie is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Elke overheid stelt een omgevingsvisie op in het kader van de Omgevingswet. Het is een leidraad voor de bescherming én versterking van bestaande kwaliteiten. Het bevat uitgangspunten voor toekomstig beleid (waar gaan we mee door, wat gaan we anders doen?) en strategische investeringskeuzes. Het heeft betrekking op het Haagse grondgebied en bekijkt in samenhang alle domeinen die raken aan de fysieke leefomgeving: energie, groen, water, flora en fauna, wonen, economie, mobiliteit, milieu, gezondheid, luchtkwaliteit, bodem en maatschappelijke voorzieningen. De visie is bindend voor de gemeente.

Deze omgevingsvisie komt op een goed moment. Den Haag is de afgelopen jaren sterk gegroeid en deze bevolkingsgroei zet de komende jaren door. De druk op de ruimte neemt daardoor toe. Verschillende ruimteclaims strijden om voorrang. Denk aan extra woningen, bedrijvigheid, (sport)voorzieningen, verkeer en natuur. Daarnaast staat de stad voor ingewikkelde opgaven die ook ruimtelijke consequenties zullen hebben: klimaatadaptatie, de overgang naar een duurzame energievoorziening, een schoon en veilig mobiliteitssysteem en het streven naar een circulaire economie. Tot slot vragen sociaaleconomische vraagstukken zoals segregatie, de mismatch tussen vraag en aanbod van banen, gezondheidsachterstand en de betaalbaarheid van woningen om aandacht.

Er is een heldere visie nodig om al deze vraagstukken in goede banen te leiden. De beschikbare ruimte is immers ontoereikend om én alle opgaven in te passen én de ruimtelijke karakteristieken die Den Haag Den Haag maken, te beschermen en te versterken.

Met deze eerste Haagse Omgevingsvisie – met de titel 'Thuis in een groene metropool aan zee' – neemt de gemeente regie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het toont op hoofdlijnen de koers die de

gemeente wil varen om in 2050 tot een gezonde, rechtvaardige en duurzame stad te komen. Daarvoor zijn duidelijke keuzes nodig en is het stellen van prioriteiten noodzakelijk.

In deze omgevingsvisie maken we die keuzes op verschillende niveaus. Op stedelijk niveau maken we strategische beleidskeuzes. We laten zien welk beleid we voortzetten. Tegelijkertijd zijn beleidswijzigingen noodzakelijk en is bijsturing nodig in het accent of het tempo van een bepaalde ontwikkeling. Daarnaast vertellen we de strategische keuzes op kaart. De kaderstellende Omgevingsvisiekaart toont op hoofdlijnen welke kwaliteiten we willen beschermen en welke ontwikkelrichtingen we zien voor de komende decennia. Deze keuzes zijn vertaald op de facet- en opgavenkaarten voor de stadsdelen. Tenslotte maken we keuzes op het niveau van gebiedsvisies per stadsdeel, thematische- en gebiedsprogramma's.

2.3 Samen met de stad

Deze omgevingsvisie is een uitnodiging om gezamenlijk verder te werken aan de opgaven van nu en de toekomst. Door heldere kaders te stellen, zodat bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, investeerders, vastgoedeigenaren, de Rijksoverheid en alle anderen die in Den Haag actief zijn of met de stad te maken hebben, weten waar ze aan toe zijn. Ook biedt het aanknopingspunten voor samenwerking en laat het voldoende ruimte voor de talrijke projecten en initiatieven die in de stad leven of in de nabije toekomst op tafel komen. De omgevingsvisie is daarmee een 'groeidend verhaal' voor én van de stad, gedragen door inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, ontwikkelaars, beleidsmakers en stadsbestuurders. Deze omgevingsvisie is ook het resultaat van een uitgebreid participatietraject. Dat begon al bij het maken van de in 2021 vastgestelde Ambitiedocument Omgevingsvisie Den Haag 2050. De zes ambities voor 2050 (zie hoofdstuk 2.4) in dit document vormde het startschot voor het maken van deze omgevingsvisie. Sindsdien hebben meer dan 3.000 mensen meegedacht over de toekomst van Den Haag.

Daarbij was er speciale aandacht voor groepen die lastiger te bereiken zijn en daardoor niet hun stem laten horen, zoals jongeren en bewoners van aandachtswijken. Op bijeenkomsten, tijdens evenementen en via onlinesessies konden mensen aangeven welke thema's en opgaven wat hen betreft voorrang verdienen en hoe zij een toekomstig Den Haag het liefst zien. Welke kwaliteiten willen ze niet kwijt? Hoe willen ze straks wonen? En hoe verplaatsen we ons in 2050? Deze gesprekken over de toekomst van de stad zijn een manier gebleken om zoveel mogelijk kennis op te doen over wat nu en straks nodig is om van Den Haag een gezonde, rechtvaardige en duurzame stad te maken.

We zetten die gesprekken graag voort, ook nu de omgevingsvisie er ligt. Dat vergt wel een en ander. Zoals regelmatig contact met de mensen in de stadsdelen. De gemeente weet wat er dan leeft door bijeenkomsten en gesprekken zoveel mogelijk te houden bij mensen in de buurt en door aan te haken bij bestaande activiteiten. Jongeren spreek je immers anders aan dan een bewonersorganisatie.

2.4 Ambities voor Den Haag in 2050

In het Ambitiedocument Omgevingsvisie Den Haag 2050 zijn zes ambities benoemd waar Den Haag aan moet én wil werken. De ambities gaan over fysieke, maatschappelijke en economische thema's en komen voort uit het bestaande langetermijnbeleid.

1. Rechtvaardig en inclusief

In 2050 hebben inwoners van Den Haag in gelijke mate toegang tot werk, onderwijs, voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Daarnaast gaat het om belangrijke randvoorwaarden om mee te kunnen doen in de samenleving, zoals taalvaardigheid, buurtcontact en gemeenschapszin en vertrouwen in de democratie.

2. Betaalbare, toegankelijke en toekomstbestendige woningvoorraad

Om het woningtekort aan te pakken en de verwachte groei van het inwonertal op te vangen is de planvoorraad en de bouw van betaalbare woningen opgeschroefd. Nieuwbouw sluit aan bij de behoefte qua prijs en woninggrootte. Ook de bestaande woningvoorraad moet toegankelijk en betaalbaar blijven voor lage en middeninkomens. Deze woningen verdienen een verbeter- en verduurzamingslag.

3. Klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief

Den Haag moet uitgroeien tot een groene, toekomstbestendige en leefbare stad die aantrekkelijk is voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Dat betekent dat wijken, straten en gebouwen geen CO₂ uitstoten (klimaatneutraal), bestand zijn tegen weersextremen (klimaatbestendig) en natuurinclusief zijn om zo ten goede komen aan de (regionale) biodiversiteit.

4. Economisch vitaal

Door de economische structuur te verdiepen, te verbreden en op te schalen wordt de aansluiting op de arbeidsmarkt beter, zodat meer mensen passend werk vinden. De stad blijft investeren om instanties, onderwijs- en kennisinstellingen en bedrijven die werken aan innovaties voor een veilige, betere en rechtvaardige wereld, te behouden en aan te trekken. Zo vergroten we de economische prestaties van stad en regio.

5. Gezond en veilig

We streven naar een leefomgeving waarin gezond gewoond kan worden, die bijdraagt aan een gezonde levensstijl en ruimte biedt voor beweging, sport en ontmoeting. Door werklocaties, voorzieningen en openbaar groen in de nabijheid wordt de stad gezonder en de ecologische voetafdruk per inwoner kleiner. Schone en 'actieve' mobiliteit (lopen en fietsen) zorgt voor een betere luchtkwaliteit en het terugdringen van geluidhinder.

6. Duurzaam bereikbaar

Om de komende decennia de stad bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden, is een ander perspectief nodig op het mobiliteitssysteem. Meer mensen moeten vlot en veilig naar hun bestemming kunnen, zonder dat dit leidt tot extra verharding dat ten koste gaat van andere functies, zoals groen of ontmoetingsruimte. In 2050 zijn lopen, fietsen, een ritje met de tram of bus en af en toe een deelauto vanzelfsprekend. Dan blijft er voldoende ruimte beschikbaar, ook voor een goede doorstroming van het autoverkeer richting de regio.

2.5 Leidende principes

De Haagse Omgevingsvisie is een directe vertaling van drie leidende principes, die eerder in het Ambitie-document Omgevingsvisie Den Haag 2050 zijn vastgelegd.

De Omgevingsvisie als een toekomstgericht verhaal

Deze visie is een langetermijnkoers, met voldoende mogelijkheden om in te spelen op de kansen en risico's die zich zullen voordoen. Oftewel: de visie doet recht aan de vele onzekerheden in de toekomst, zoals technologische ontwikkelingen en digitalisering, demografie en migratie, geopolitieke spanningen en klimaatverandering. Door de mogelijke consequenties van de keuzes die in de omgevingsvisie gemaakt zijn te monitoren, kunnen we tijdig blijven reageren op onverwachte wendingen en gebeurtenissen.

Toekomstgericht betekent ook dat we problemen niet afwentelen in de tijd. We investeren in de juiste condities, zodat inwoners van de stad en de regio zelf projecten kunnen starten en in hun behoeften kunnen voorzien, zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties.

De Omgevingsvisie als een 'groeidend' en inspirerend Haags verhaal

De omgevingsvisie is een bestendinging en voortzetting van het gesprek over de toekomst van de stad dat al gaande is. Net als bij de totstandkoming van deze visie, blijft iedereen welkom om de komende jaren mee te denken en mee te praten over de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag.

Dit betekent dat in de uitwerking van de omgevingsvisie naar gebiedsvisies per stadsdeel en thematische- en gebiedsprogramma's iedereen kan meedenken over hoe keuzes en ambities concreet moeten worden.

De omgevingsvisie als een realistisch verhaal

Er is oog voor de mooie kanten van Den Haag, de kansen en kwaliteiten. Maar zeker ook voor de uitdagingen waar de stad voor staat op het vlak van bestaanszekerheid, woningtekorten en leefbaarheid, klimaatadaptatie en energietransitie, en de verwachte bevolkingsgroei. Ruimte en geld zijn schaars, niet alles past en lang niet alles kan overal.

Bovendien is de uitvoeringskracht van de gemeente beperkt. Het is dan ook belangrijk om met deze omgevingsvisie helderheid te geven over de rol die de gemeente in ontwikkel- en beheeropgaven kan en wil spelen. Soms is richting geven, ondersteunen of investeren in randvoorwaarden voldoende, zonder zelf de touwtjes in handen te hebben.

Voorop staat dat de omgevingsvisie geen algemeen verhaal mag zijn. Het laat zien wat daadwerkelijk in de stad speelt, zodat heldere keuzes voor nu en de toekomst mogelijk zijn. Een realistisch verhaal laat

ook zien wat op de stad afkomt, zet het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen neer en vertelt welke strategische besluiten daarvoor nodig zijn – inclusief de consequenties, onzekerheden en afhankelijkheden die daarbij een rol spelen.

2.6 Juridische en planologische verankering

Het opstellen van een omgevingsvisie is een wettelijke verplichting. In de Omgevingswet, die op 1 januari 2024 van kracht werd, zijn alle wetten en regels met betrekking tot de fysieke leefomgeving samengebracht. De wet heeft als doel de regelgeving voor de ontwikkeling en het beheer van de fysieke leefomgeving eenvoudiger te maken. Het doel van de wet is om per plek in beeld te krijgen wat wel en niet mag; om besluitvorming op lokaal niveau te stimuleren; om samenhang te brengen in beleid, politieke besluitvorming en regelgeving. In de Omgevingswet staat dat elke gemeente over een omgevingsvisie moet beschikken. Over hoe zo'n visie eruit moet zien doet de wet geen uitspraken. De gemeenteraad bepaalt het detailniveau, de gebieden, sectoren en thema's.

Gemeentelijke beleidscyclus

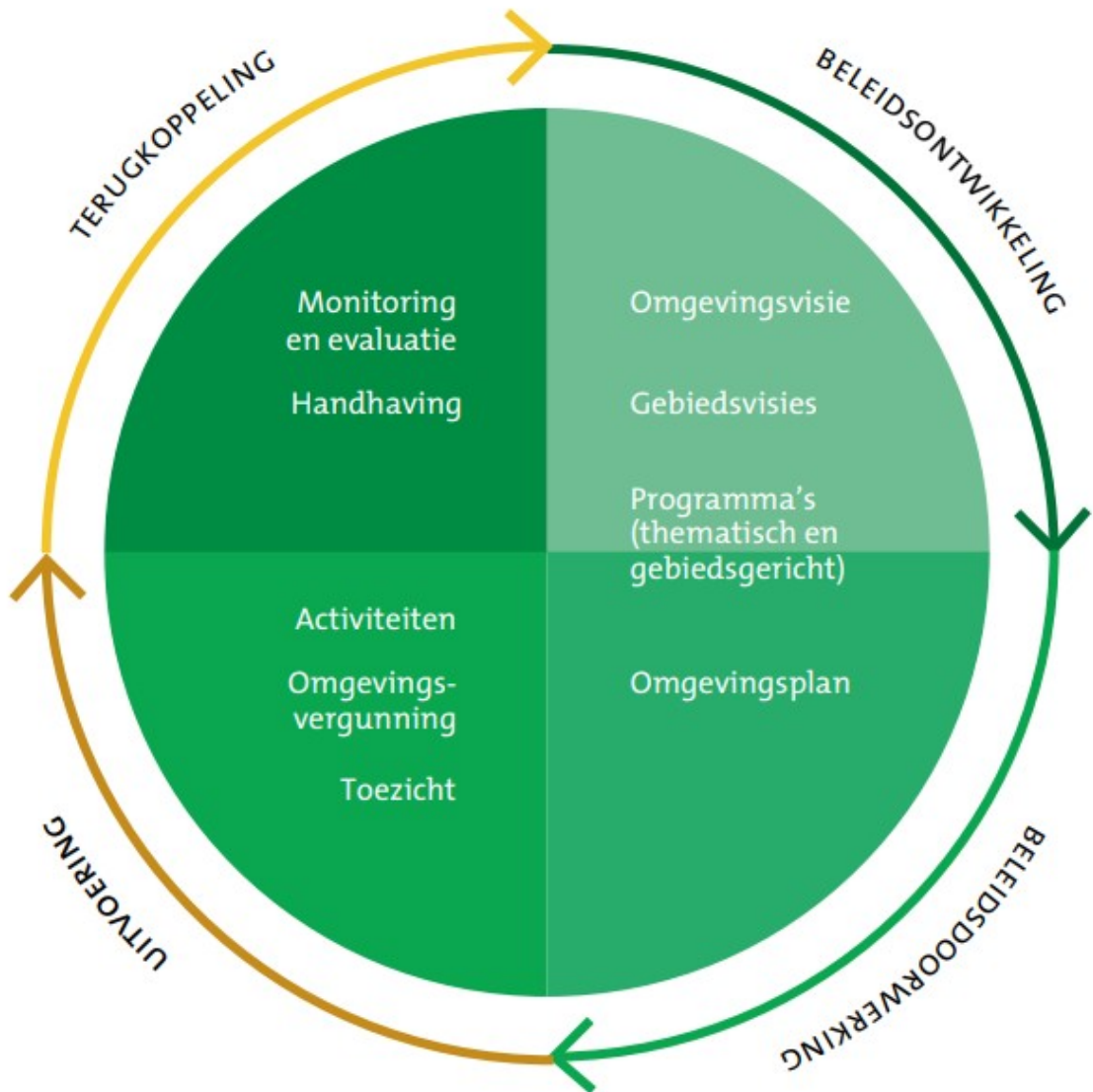
In de gemeentelijke cyclus van beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling geldt de omgevingsvisie als een belangrijk instrument voor de eerste stap: beleid- en visievorming. De strategische keuzes en beleidlijnen in dit document worden door het college van Burgemeester en Wethouders uitgewerkt in gebiedsvisies per stadsdeel (als onderdeel van de omgevingsvisie en in thematische of gebiedsprogramma's.

Deze worden vervolgens vertaald in het omgevingsplan, met juridisch bindende regels voor de inrichting van de fysieke leefomgeving. En vervolgens in concrete uitvoeringsprojecten uitgevoerd. In hoofdstuk 8, de realisatiestrategie, wordt dieper ingegaan op de beleidscyclus als sturingsinstrument om meer regie te voeren op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Voortbouwen op eerdere visies

Met de vaststelling van deze eerste Haagse Omgevingsvisie beginnen we niet bij nul. Het is onderdeel van een reeks ruimtelijke plannen en bouwt voort op de thema's en opgaven uit eerdere beleidstukken die van belang zijn geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag. Zoals de structuurvisie *Wé-reldstad aan Zee* en de *Agenda Ruimte voor de Stad*. Maar de tijd staat niet stil en inzichten veranderen. Met deze omgevingsvisie zetten we een volgende stap en doen we recht aan de breedte en de complexiteit van de uiteenlopende opgaven.

De beleidscyclus binnen de Omgevingswet



De opbouw van de Omgevingswet volgt de beleidscyclus. Dit figuur laat zien hoe de kerninstrumenten van de Omgevingswet op elkaar aansluiten en hoe de verschillende beleidsprocessen doorlopen worden.

Gemeente Den Haag

2.7 Leeswijzer

De omgevingsvisie is in 3 delen opgebouwd. Deel A, analyse, bestaat uit drie hoofdstukken. Eerst staan we in hoofdstuk 3 stil bij de positie van Den Haag in de wereld. Wat komt er op de stad af en hoe verhouden we ons tot internationale trends en ontwikkelingen, nationaal en provinciaal beleid en de regionale context? In hoofdstuk 4 gaan we in op de ruimtelijke karakteristieken van de Haagse leefomgeving. Welke structuren, kenmerken en kwaliteiten bepalen de ruimtelijke en stedenbouwkundig identiteit en dienen voor deze visie als onderlegger?

Vervolgens duiken we met hoofdstuk 5 in drie maatschappelijke opgaven; de omgang met de verwachte demografische groei, het bieden van sociaal en economisch perspectief aan alle inwoners en ondernemers en het doorlopen van transitie in een tempo dat de stad aankan en nodig is.

In deel B, de visie, beschrijven we in het sleutelhoofdstuk 6 de ruimtelijke visie voor Den Haag in 2050. Wat voor stad is de 'groene metropool aan zee' en welke vijf 'bewegingen' zijn nodig om daar in 2050 op uit te komen. Hoofdstuk 7 gaat in op hoe de visie doorwerkt in de acht stadsdelen, als startpunt voor het maken van de gebiedsvisies.

Tot slot deel C, uitvoering. In hoofdstuk 8 de realisatiestrategie, zetten we uiteen hoe we de visie en gestelde ambities voor elkaar denken te krijgen. Dan gaat het om de rol die de gemeente inneemt, regionale samenwerking, investeringen en financieringsstromen en om ruimte geven aan initiatieven uit de samenleving. Plus voorstellen over hoe de gemeentelijke overheid, marktpartijen en de samenleving zich tot elkaar verhouden. Ook beschrijven we de gevolgen voor de Haagse beleidsagenda: waar gaan we mee door, welke beleidswijzigingen zijn nodig en welke thema's verdienen aandacht?

3 Den Haag in de wereld

3.1 Over mondiale trends, nationaal en provinciaal beleid en regionale samenhang

Den Haag staat niet op zichzelf. Wereldwijde trends, economische verwachtingen, rijksbeleid en regionale ontwikkelingen zijn van grote invloed op de koers die we richting 2050 willen varen. Daarom is het belangrijk om die internationale, nationale en regionale omstandigheden te kennen en hier rekening mee te houden. Om zo met deze omgevingsvisie ambities en opgaven in een breder perspectief te plaatsen en te zorgen dat keuzes en beslissingen op het juiste schaalniveau gemaakt worden.

3.2 Mondiale ontwikkelingen

3.2.1 Demografie en migratie

Momenteel telt de wereldbevolking ruim 8 miljard mensen. De Verenigde Naties houden voor het jaar 2100 rekening met een wereldbevolking van 11 miljard. Wereldwijd blijft de trek naar de stad zeer sterk, omdat steden om meerdere redenen aantrekkelijke en vitale plekken zijn.

Ook Nederland heeft te maken met bevolkingsgroei. Hier vindt die groei vooral in steden plaats, vanwege de leefkwaliteit, opleidingskansen en het aanbod van banen. Dit is ook het geval in Den Haag en de regio. De druk op de openbare ruimte neemt toe, net als de hoeveelheid afval en het aantal verkeersbewegingen. Bovendien verandert de bevolkingsamenstelling; de komende decennia wonen er in Den Haag meer ouderen, er zijn meer eenpersoonshuishoudens en naar alle verwachting meer migranten, volgens het begin 2024 verschenen advies van de Staatscommissie Demografische Ontwikkeling 2050. Dit alles is van invloed op de aantrekkelijkheid van de Haagse leefomgeving en bepaalt voor een deel hoeveel mensen naar de stad (blijven) komen.

3.2.2 Klimaat en duurzame ontwikkeling

De groei van de wereldbevolking en de toenemende welvaart leggen een steeds groter beslag op het draagvermogen van de planeet. Natuurlijke systemen raken ontregeld, het klimaat warmt op, leefgebieden worden vervuild en vernietigd, de biodiversiteit neemt af. Klimaatverandering leidt tot zeespiegelstijging, heftige regenbuien, droogte en hitte. Dit vraagt om een andere omgang met water- en bodemsystemen, een fikse vermindering van CO₂ uitstoot en andere broeikasgassen en een ander gebruik en andere inrichting van de ruimte.

Gelukkig is er mondiaal consensus over wat de belangrijkste uitdaging is: de relatie met de natuurlijke omgeving opnieuw definiëren. Er komt meer aandacht voor de draagkracht van de fysieke leefomgeving, want het risico op schade en kapitaalvernietiging neemt toe. Dat betekent ook voor Den Haag overstappen op schone en hernieuwbare energiebronnen en andere mobiliteitsvormen.

3.2.3 Digitalisering en automatisering

Sinds 2020 is – mede onder invloed van de covidpandemie – thuiswerken voor velen normaal geworden. De veerkracht van de economie zat toen in de benutting van de sterke digitale verbondenheid. Ook in Nederland. De trend hierin is helder: tot 2050 nemen investeringen in digitale technologieën alleen maar toe. Omdat steden in de basis arbeidsmarkten en handelsplaatsen zijn, verandert de ontwikkeling en het functioneren van de fysieke stad. Digitalisering en kunstmatige intelligentie vergroten weliswaar de toegang tot informatie, kennis en markten, maar zorgen ook voor grote verschuivingen in de wijze waarop kennis en informatie worden verwerkt, geproduceerd en gedeeld. Het is onmogelijk om nu al exact te bepalen hoe onze gedigitaliseerde wereld er in 2050 precies uit zal zien.

Wat wél zeker is: de digitale transitie creëert – al dan niet onbedoeld – ook grotere & nieuwe risico's en onwenselijke afhankelijkheden. Dat zijn niet alleen ICT-vraagstukken, maar ook fundamentele vraagstukken op het gebied van stedelijke en economische ontwikkeling die vragen om sterk stedelijk leiderschap.

Er liggen grote opgaven voor de ruimtelijke inpassing van de benodigde digitale infrastructuur. Ook is er aandacht nodig voor de digitale weerbaarheid, onder andere gezien de wederzijdse afhankelijkheid van de digitale en energie infrastructuur. En voor de benodigde fysieke en maatschappelijke weerbaarheid tegen digitale en hybride dreigingen. Deze kunnen namelijk leiden tot acute en langdurige uitval van vitale infrastructuur en essentiële stedelijke functies die daarmee maatschappelijke ontwrichting veroorzaken. Op dat punt heeft Den Haag als internationale stad van Vrede & Recht een uniek risicoprofiel en daarmee een extra grote uitdaging.

3.2.4 Internationale verbanden

De internationale verbanden en afhankelijkheid daarvan worden sterker. Nederland is onderdeel van de Europese Unie (EU), van een mondiaal vertakt handelssysteem en gebonden aan internationale afspraken en regels. Veranderende internationale verhoudingen – mede door schaarse grondstoffen – brengen nieuwe geopolitieke spanningen en vergroten de reeds bestaande. Internationale samenwerking in onder andere de EU biedt veel voordelen voor een relatief klein, open land als het onze. De EU is een krachtig platform om met meerdere landen tot gezamenlijke doelen te komen en tot een gelijke aanpak van opgaven op het vlak van natuur, milieu, migratie, duurzaamheid en economie. Tegelijk leiden Europese en internationale regels, afspraken en wet- en regelgeving lokaal tot extra ruimtevragen en beperkingen, en beïnvloeden ze de beslismacht.

Voor Den Haag is binnen deze context de Eurodelta relevant. Dit is het verstedelijkte gebied tussen de Randstad, het Ruhrgebied en Noord-Frankrijk, in de stroomgebieden van de Rijn, Schelde en Maas. Hier spelen opgaven rond water, energie, voedsel, klimaat, mobiliteit en circulaire en duurzame economie – die het beste door internationale samenwerking goed kunnen worden opgepakt. Zo is Den Haag onderdeel van de EU-missie 100 klimaatneutrale en slimme steden in 2030 en een koploper op het gebied van duurzaamheid.

3.3 Nationaal en provinciaal beleid

3.3.1 Inleiding

De Haagse Omgevingsvisie staat niet los van visie- en beleidsvorming op Rijks- en provinciaal niveau. Het Rijk bracht in 2024 een conceptversie uit van de Nota Ruimte, als opvolger van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De provincie heeft haar langetermijnbeleid vastgelegd in de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) die op 1 april 2023 verscheen. De afwegingen en keuzes die in de Nota Ruimte en de POVI worden gemaakt, hebben invloed op de ontwikkelrichting van Den Haag en de Haagse regio. Tegelijkertijd werkt de Haagse Omgevingsvisie agenderend richting Rijk en provincie. Door helder te zijn over de koers die de stad wil varen, maken we duidelijk aan welke doelstellingen van het Rijk en de provincie we willen en kunnen bijdragen. Bovendien is de omgevingsvisie een basis om bij het Rijk, de provincie (maar ook de EU) te lobbyen voor financiële steun om projecten en ambities te realiseren.

3.3.2 Nota Ruimte

Om maatschappelijke opgaven zo goed mogelijk in te passen en rechtvaardige keuzes te maken, zodat ook toekomstige generaties verzekerd zijn van een hoge kwaliteit van leven, neemt het Rijk met de Nota Ruimte regie op de ruimtelijke inrichting van Nederland. Dit betekent keuzes maken op nationaal niveau, maar ook zorgen voor doorwerking en samenhang op provinciaal en gebiedsniveau. De Nota Ruimte gaat voor 2050 uit van drie 'bewegingen' die opgaven, richtingen en keuzes samenbrengen. Bewegingen die ook doorklinken in deze Haagse Omgevingsvisie.

1. Beweging naar een toekomstbestendig evenwicht tussen landbouw en natuur. Dat betekent herstel van biodiversiteit, landschappelijke kwaliteit en een nieuw perspectief voor de landbouw.
2. Beweging naar een klimaatneutrale en circulaire samenleving, met duurzaam vervoer, hernieuwbare energie en een gesloten grondstoffencyclus.
3. Beweging naar sociale en economisch sterke steden, regio's en dorpen. Met een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen, duurzame mobiliteit en een gezonde, natuurinclusieve en aantrekkelijke leefomgeving.

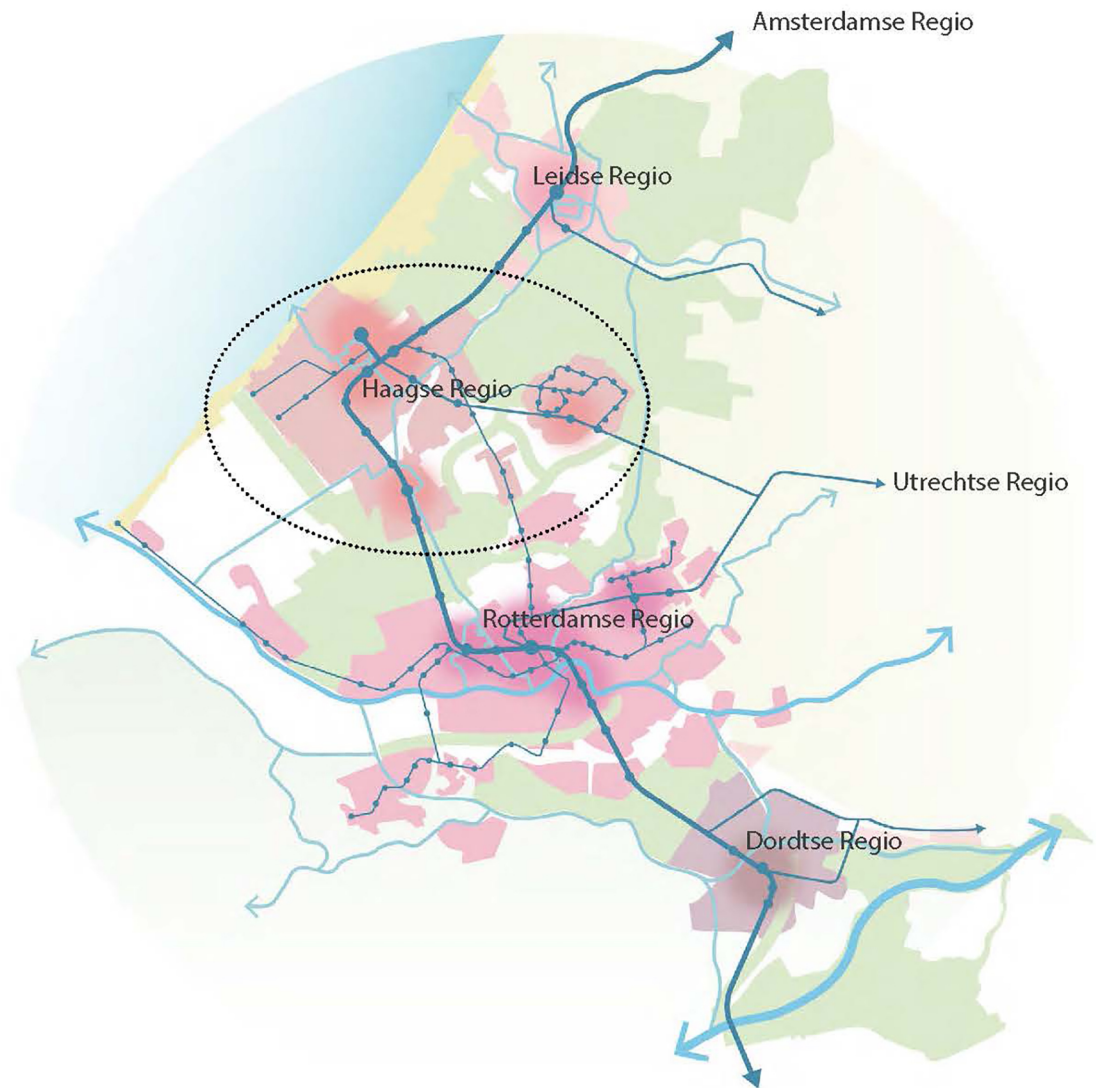
In de Nota Ruimte geeft het Rijk aan intensief samen te werken met andere overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Die samenwerking gebeurt onder meer in de programma's Mooi Nederland en NOVEX.

3.3.3 NOVEX-Gebied Zuidelijke Randstad

In het programma NOVEX zijn twee sporen opgenomen. Het Ruimtelijk Voorstel (per provincie) en de samenwerking in NOVEX-gebieden. Dit zijn gebieden waar meerdere opgaven spelen waardoor intensieve samenwerking tussen Rijk, provincie, gemeente en waterschappen noodzakelijk is. Den Haag is onderdeel van het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad. Onderscheidend voor dit gebied is de aanwezigheid van vier sterke regio's; de Leidse regio, de Haagse regio, de Rotterdamse regio en de Dordtse regio. Samen met het regionale hoogwaardige netwerk van spoor, metro en lightrail, vormt dit een samenhangend (hoog) stedelijk gebied met een uitstekende bereikbaarheid. Er ligt een opgave om het ov-systeem nog meer als één netwerk te laten functioneren. De hoofdoggave voor het NOVEX-gebied betreft toekomstbestendige verstedelijking.

Het gaat dan om 'goede groei'. Oftewel: groei is geen doel op zich, maar een middel om de leefomgeving beter te maken en het stedelijk gebied vitaal. Het is zaak om wonen, werken en voorzieningen in samenhang te zien met bereikbaarheid, klimaatadaptatie, groenstructuren, (circulaire) economie, energietransitie en gezondheid. Juist omdat de beschikbare ruimte schaars is én de bodem-, water-, milieu-, energie- en mobiliteitssystemen tegen hun grenzen lopen. Den Haag en haar samenwerkingspartners hebben voor de Zuidelijke Randstad een ontwikkelperspectief opgesteld om in 2050 tot een 'toekomstbestendige en veerkrachtige metropool' te komen. Dit ontwikkelperspectief bevat strategische keuzes en samenwerkingsafspraken, en is daarmee een belangrijke pijler onder deze omgevingsvisie.

NOVEX Zuidelijke Randstad



S
E
R
N

Samenhang stedelijke regio's binnen het NOVEX gebied Zuidelijke Randstad

Ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad

3.3.4 Provinciale Omgevingsvisie Zuid-Holland

Zuid-Holland is de meest verstedelijkte provincie van Nederland. In geen enkele andere provincie speelt de strijd om de schaarse ruimte zo'n grote rol als in Zuid-Holland. Decennialang draaide het ruimtelijk beleid om het voldoen aan de grote vraag naar woon- en werklocaties. Dit heeft de kwaliteit van de leefomgeving niet altijd goed gedaan. Met de Provinciale Omgevingsvisie Zuid-Holland is daarom een koerswijziging ingezet waarbij ruimtelijke ontwikkelingen zich voortaan moeten verhouden tot de grenzen van het water- en bodemsysteem, de capaciteit van het energienet en de draagkracht van de natuur. Daarbij: het welzijn van de Zuid-Hollanders staat centraal. De aangescherpte koers is gepresenteerd in het Ruimtelijk Voorstel. In dit beleidsdocument staan voorstellen voor aanpassingen in het provinciale omgevingsbeleid; de Provinciale Omgevingsvisie en de Verordening Ruimte. Het Ruimtelijk Voorstel bevat de volgende hoofdlijnen.

1. Gezondheid, kwaliteit en veiligheid hebben voorrang bij het maken van ruimtelijke keuzes.
2. Water en bodem zijn sturende randvoorwaarden voor een veilige en toekomstbestendige ontwikkeling van de provincie.

3. Voorrang aan een duurzame, digitale en inclusieve economie, met borging van maatschappelijke meerwaarde.
4. De ruimte wordt beter beschermd om ambities, wettelijke verplichtingen en doelen te realiseren.

Voor de Haagse Omgevingsvisie is de koers uit de Ruimtelijk Economische Visie (REV) relevant. De REV is een thematische uitwerking van het Ruimtelijk Voorstel. Met de REV wil de provincie sturen op een toekomstbestendige economie. Daar horen activiteiten bij met een hogere toevoegde waarde voor de maatschappij, een hogere arbeidsproductiviteit en een compact ruimtebeslag. De koers uit de REV is relevant voor de analyse van de (regionale) opgaven in de Haagse Omgevingsvisie en de keuzes die we voorstellen in hoofdstuk 6.

3.3.5 Watervisie Hoogheemraadschap van Delfland

De Watervisie van het Hoogheemraadschap van Delfland is van belang voor Den Haag. Deze visie toont acht gebiedstypen met wateropgaven. Per gebied zijn twee tot vier toekomstperspectieven uitgewerkt. De Watervisie speelt een grote rol in het maken van keuzes voor de leefomgeving, uiteraard in samenhang met andere ruimteclaims. Vanuit het principe 'water en bodem sturend' kijken we naar waterveiligheid, waterkwaliteit en waterkwantiteit.

3.4 De Haagse regio - een hecht en samenhangend stedelijk systeem

3.4.1 Inleiding

De Haagse regio is onderdeel van het grotere, samenhangende, stedelijk netwerk van de Zuidelijke Randstad. Daarnaast is Den Haag een centrumstad in een snelgroeiende (Haagse) metropool. Het is een stedelijk gebied met een grote variëteit, én een hoge druk op de ruimte. In deze regio fungeert Den Haag als een centrumstad met regionale voorzieningen, werkgelegenheid en een bloeiend cultureel klimaat. Eenderde van deze Haagse metropool is stad, eenderde glastuinbouw (de greenport Westland) en eenderde landschap (Midden-Delfland, Duin, Horst en Weide).

3.4.2 Toneel van het dagelijks leven

De gemeente Den Haag vormt met Delft, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar, Westland en Zoetermeer een hecht en grootstedelijk gebied van 1,1 miljoen inwoners. Het gebied functioneert als een systeem voor veel Hagenaars en vormt het toneel van het dagelijks leven.

In een gezin werken de volwassenen bijvoorbeeld in Zoetermeer en Rijswijk, studeren de kinderen in Leiden of het Westland. Een student van de Haagse Hogeschool is in de Binckhorst bezig met een start-up, winkelt in de binnenstad of de Mall of the Netherlands en bezoekt elke week oma in Delft. In dit netwerk is Den Haag de stad waar de meeste nieuwe mensen naartoe komen. Maar ook de stad waar mensen gedurende hun maatschappelijke carrière weer weggaan en geleidelijk over de regio uitwaaiëren.

Iedere gemeente draagt bij aan de bekendheid en aantrekkelijkheid van de regio. Den Haag doet dat door het parlement, het Internationale Strafhof, de vele ambassades en de kantoren van de rijksoverheid. Het Westland staat bekend om zijn glastuinbouw, Delft om de high-tech ontwikkelingen op de universiteits-campus. Gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid (Den Haag, Rijswijk, Delft) worden afgewisseld met groenere woonmilieus (Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar, Zoetermeer). Ze zijn omringd door verschillende landschapszones, zoals het Nationaal Park Hollandse Duinen, de landgoederenzone Den Haag-Wassenaar en het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.

3.4.3 Regionale samenwerking

Hoewel deze omgevingsvisie over de stad Den Haag gaat, speelt de regionale samenhang een nadrukkelijke rol. Een deel van de opgaven speelt immers op een hoger schaalniveau en ook de oplossingen liggen soms in de regio. Bovendien staat de Haagse regio zelf ook voor enkele grote vraagstukken met bijbehorende ruimteclaims, zoals klimaatadaptatie, bereikbaarheid, (circulaire) economie en verstedelijking. Soms kunnen deze vraagstukken niet sectoraal opgepakt worden, niet alleen vanuit ruimte maar ook omdat ze met elkaar samenhangen. Bij verschillende gemeentes spelen ontwikkelingen die ook invloed hebben op Den Haag.

De gemeente Den Haag wil bijdragen aan een evenwichtige ontwikkeling van de stedelijke regio als geheel. Samenwerking is daarom cruciaal. Buurgemeenten, waterschappen en de provincie Zuid-Holland hebben elkaar nodig om vraagstukken van antwoorden te voorzien, en in feite fungeert de Haagse metropool al

als een vrijwillig samenwerkingsverband. Zo zijn er in deze regio afspraken gemaakt over de woningbouwproductie tussen 2022 en 2030. We werken ook samen in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en de Verstedelijkingsalliantie. Uiteindelijk kijken we per opgave welk schaalniveau het meest geschikt is. Voor het ene onderwerp is dat de regio Haaglanden, voor het andere de Zuidelijke Randstad. In hoofdstuk 8, realisatiestrategie, gaan we in op enkele samenwerkingsverbanden die relevant zijn voor het samenbrengen en integreren van opgaven buiten de gemeentegrens.

Verzamelkaart (concept) omgevingsvisies Haagse regio



Verzamelkaart met (concept) kaarten uit de omgevingsvisies (in ontwikkeling) van gemeenten in de Haagse regio. Deze kaart heeft geen status

Betreffende gemeenten

4 De schoonheid van Den Haag

4.1 Over identiteit en omgevingskwaliteit

Den Haagse heeft vele gezichten. De stad laat zich omschrijven als een gevarieerd mozaïek van buurten, wijken en stadsdelen met een eigen karakter, die bijgehouden worden door een herkenbaar raamwerk van 'lange lijnen' en landschappelijke structuren. Deze ruimtelijke eigenschappen vormen het fundament voor de omgevingsvisie. Veranderingen in de stadsplattegrond en wijzigingen in het ruimtegebruik moeten zich voegen naar de karakteristieken en kwaliteiten die Den Haag al zo lang een sterke identiteit geven en zorgen voor een thuisgevoel. En die richting 2050 niet alleen bescherming en onderhoud ver-

dienen, maar ook cruciaal zijn voor de koers richting een mooie, gezonde, rechtvaardige en duurzame stad.

4.2 Verfrissend dankzij contrasten

Den Haag heeft op economisch, cultureel en maatschappelijk vlak alles wat een grote stad kan bieden en voelt op veel plekken toch kleinschalig en gemoedelijk aan. Inwoners zien de stad als een verzameling van buurten, elk met een uitgesproken karakter. De contrasten en verschillen tussen die stukjes stad schuren soms, maar maken de stad ook divers, interessant en levendig. De problemen en opgaven die samenhangen met segregatie en arbeidsmigratie komen aan de orde in hoofdstuk 5.

Terwijl in de binnenstad het politieke spel in volle gang is, werken jonge ondernemers even verderop in de luwte van zogenoemde broedplaatsen aan hun start-ups. Als wereldleiders naar Den Haag reizen om te spreken over vrede en recht, houden op een steenworp afstand Hagenaars hun buurt schoon, drinken ze met elkaar een kop koffie of schieten ze buurtgenoten te hulp. En als toeristen over de Scheveningse boulevard flaneren of zich vergapen aan de kunstwerken in het Mauritshuis, spelen vlakbij de kinderen op de Haagse pleintjes.

Het Haagse mozaïek van buurten, wijken en stadsdelen is een rijke verzameling van identiteiten en sferen. Van het historische centrum met zijn grachten en beschermde stadsgezichten tot het industrieel erfgoed op de Binckhorst. Van de ministeriële kantoorloftoren tussen station en stadhuis tot de Scheveningse haven. Van de internationale wijk rond het Vredespaleis tot de volksbuurten Schilderswijk, Duindorp en Transvaal. Die contrasten maken Den Haag tot een levendige stad, met een verscheidenheid aan culturen, leefstijlen, opleidingsniveaus en inkomens.

Den Haag kent in totaal meer dan 170 nationaliteiten. En de stad is altijd aantrekkelijk geweest voor migranten. Dit is een diverse groep van arbeidsmigranten, vluchtelingen, studenten en expats. Die aantrekkelijkheid voor expats en internationale studenten komt door het internationale profiel, de leefkwaliteit en de ontwikkelingskansen in Den Haag. De aantrekkelijkheid voor arbeidsmigranten heeft onder andere te maken met het type werkgelegenheid in de regio en het aanbod van relatief betaalbare (particuliere) huurwoningen.

Die verscheidenheid zorgt ervoor dat nieuwe ideeën en verrassende initiatieven voet aan de grond krijgen. Van creatief ondernemerschap in de wijken tot innovatieve start-ups in het Central Innovation District en op Technology Park Ypenburg. Het is bovendien een stad waar kunsttalent zich ontwikkelt, niet alleen op het Koninklijk Conservatorium Den Haag of aan de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten. Vanaf de jaren zestig komen in de arbeidersbuurten op grote schaal rockbandjes op, die geïnspireerd waren door de 'indorock' die jonge mensen uit de voormalige kolonie Nederlands-Indië hier introduceerden. Denk aan bands als Q65, Shocking Blue, en de Golden Earring. Den Haag heeft een heus popdistrict en is nog altijd een kweekvijver voor Nederlands muzikalent, zoals Di-rect, Prins S. en de Geit en Goldband.

Ook heeft Den Haag een plek veroverd op het toneel van de topsport. Met de opening van de Sportcampus Zuiderpark is het aanbod aan topsportfaciliteiten verrijkt, dat verder bestaat uit onder meer het TeamNL centrum Topsport Metropool, het voetbalstadion van ADO Den Haag, The Hague Beach Stadium, het Zeilcentrum en de Haagse sportcentrale met het olympische skatepark. Zo wonnen er meerdere Haagse sporters een medaille op de Olympische Spelen in Parijs. Zoals hockeyers Luna Fokke, Pien Dicke en Duco Telgenkamp, roeier Lennart van Lierop, zeilster Marit Bouwmeester, windsurfer Luuc van Opzeeland en roeister Marloes Oldenburg. En de Haagse India Sardjoe werd in november 2022 op 16-jarige leeftijd de jongste Breaking Wereldkampioen ooit.

4.3 Ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag

4.3.1 Inleiding

De ligging van Den Haag aan de Noordzee is bepalend geweest voor de economische en ruimtelijke opbouw. Onder invloed van wind en overstromingen ontstonden duizenden jaren geleden parallel aan de kustlijn jonge duinen en strandwallen, met daartussen lage, venige moerasgebieden. Uit archeologische vondsten blijkt dat de zandgronden op de hoge wallen al ruim voor de Romeinse tijd geschikte woonplekken waren. Later werd Die Haghe bekend als verblijfplaats voor de graven en stadhouders van Holland. Het verwijst naar 'de haag' of 'het bos' van de Graaf van Holland en de naam is kenmerkend voor de hoeveelheid groen en natuur rondom de stad. Later zijn ook de lagere delen tussen de strandwallen bebouwd. Hier ligt de oorsprong van de welbekende, maar ook gedateerde scheidslijn tussen Hagenezen en Hagenaren. Tussen de arbeidersbevolking van 'het veen' en de rijkere 'op het zand'.

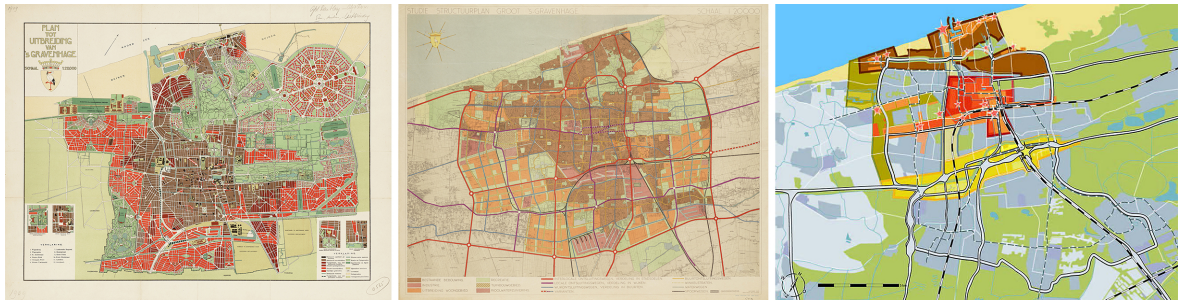
4.3.2 Patroon van Haagse 'lange lijnen'

De vier strandwallen waarop Den Haag is ontstaan vormen de basis voor de kenmerkende 'lange lijnen'. Dit is het raster van wegen en groenstructuren die parallel aan en haaks op de strandwallen lopen en zo de verschillende buurten en wijken omsluiten. De oudste lijnen liepen parallel aan de kust over de zandwallen, zoals bijvoorbeeld de Oude Haagweg. Later zijn daar steeds meer haakse verbindingen bijgekomen, waardoor een netwerk ontstond. Denk daarbij aan de lijn Duindigt-Hofzicht en de 'koninklijke route' (Scheveningseweg-Hartlijn-Trekvljet). Het meest bekend is de lijn 'van zee naar markt', die vanaf het Norfolk gebied in de Scheveningse haven via het Hobbemaplein en de Markt naar Moerwijk loopt. Dit samenspel van 'lange lijnen' is een krachtige en herkenbare structuur die van grote invloed is geweest op de wijze waarop Den Haag zich de afgelopen 150 jaar heeft ontwikkeld. Daarmee is Den Haag een van de weinige steden met een rechthoekig gridpatroon, in plaats van de cirkelvormige 'groeringen' rond oude kernen in veel andere steden. De karaktervolle groengebieden als het Haagse Bos, de Scheveningse Bosjes, de landgoederen tussen Den Haag en Wassenaar, het strand en de duinen zijn van grote betekenis. Ze leggen bovendien verbindingen met waardevolle landschappen en natuurgebieden in de omgeving, zoals Het Groene Hart, Midden-Delfland en Nationaal Park Hollandse Duinen.

4.3.3 Stedenbouwkundige ontwikkeling

Deze omgevingsvisie sluit aan bij de rij van lange termijnplannen voor (delen van) de stad. In de recente ruimtelijke geschiedenis van Den Haag zijn twee plannen cruciaal geweest: het door architect en stedenbouwkundige Hendrik Pieter Berlage ontworpen 'Plan tot uitbreiding van 's-Gravenhage' uit 1908 en het door Willem Dudok gemaakte 'Structuurplan Groot 's-Gravenhage' uit 1948. Het eerste plan volgde de structuur van de strandwallen door op het zand evenwijdig aan de kust nieuwe woonwijken in te tekenen. Met lange zichtassen en weidse pleinen met monumentale gebouwen en op buurtniveau besloten pleintjes met afwisselend rechte en diagonale straten. Na de Tweede Wereldoorlog volgde ook Dudok in zijn structuurplan het strandwallenpatroon. Er is een omvangrijke stadsuitbreiding bijgekomen, onder meer richting Zuidwest, en het centrum werd in twee zones opgedeeld; het bestuursdeel bij het station Den Haag Centraal en een congrescentrum bij Zorgvliet. Het heeft de stad zeker goed gedaan, onder meer met het opknappen van vervallen wijken. Toch had dit plan een keerzijde. De aanleg van brede wegen met grote viaducten zoals het Prins Bernhardviaduct en het Schenkviaduct (en later de Utrechtsebaan) leidde tot een versnipperd gebied tussen de drie hoofdstations, dat onvoldoende aantrekkelijk is om te fietsen en te lopen.

Impressie van de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag in de afgelopen 115 jaar



Van links naar rechts: Uitbreidingsplan van Berlage (1908), Structuurplan van Dudok (1949), Structuurvisie Wereldstad aan Zee 2020 (2005).

Gemeente Den Haag

4.3.4 Stadsvernieuwing en stedelijke verdichting

In de jaren tachtig ontstond met de stadsvernieuwing een tegenbeweging die zich toespitste op de waarden en kwaliteiten van de bestaande stad. Vanaf de jaren negentig is met succes gebouwd aan het herstel van het centrum, met onder meer een nieuw stadhuis, de tramtunnel onder de Grote Marktstraat, de Koningstunnel en de projecten 'Den Haag Nieuw Centraal' en 'Den Haag Nieuw Centrum'. In de Structuurvisie Wêreldstad aan Zee uit 2005 lag de nadruk op binnenstedelijke verdichting. Deze structuurvisie bouwde voort op het rasterpatroon en versterkte het profiel van Den Haag als internationale stad, waarbij ook nadrukkelijk de Haagse regio werd betrokken. Bovendien was er oog voor het belang van de karaktervolle groengebieden voor kustverdediging, biodiversiteit, waterwinning, toerisme en economie. Met de Agenda Ruimte voor de Stad uit 2016 kwam slim ruimtegebruik op tafel als dé voorwaarde voor duurzame stedelijke ontwikkeling. Door werk met werk te maken, slimme combinaties van functies en

innovatieve vormen van bouwen konden, zo was de gedachte, belangrijke opgaven in de stad zelf worden opgelost.

4.4 De beeldbepalers van Den Haag

4.4.1 Inleiding

Deze omgevingsvisie is de volgende stap in het werken aan de plattegrond van Den Haag. De ruimtelijke identiteit is de onderlegger voor het toekomstperspectief in deze omgevingsvisie. Oftewel het rijke mozaïek van buurten en wijken, het raster van lange lijnen en haakse verbindingen, en de vele groengebieden bieden houvast voor de ruimtelijke ingrepen en voorstellen die richting 2050 op stapel staan.

Binnen dit rijke palet zijn drie beeldbepalers aan te wijzen die niet alleen bescherming verdienen, maar cruciaal zijn voor de identiteit en uitstraling van de leefomgeving – en daarmee voor de positionering van de stad. Het gaat om de rol als internationale stad van vrede en recht, de ligging aan de Noordzee en de functie van regeringscentrum en monumentale residentie.

4.4.2 Internationale stad van vrede en recht

Den Haag is wereldwijd bekend vanwege de vele belangrijke internationale organisaties op het vlak van vrede en recht die in de stad gevestigd zijn. Het uit 1913 stammende Vredespaleis, het Internationaal Strafhof en het Internationaal Gerechtshof springen in het oog. Rondom deze rechts- en bestuursinstellingen liggen tal van non-gouvernementele organisaties (ngo's), kennisinstellingen en ambassades. Deze bijna 500 organisaties spelen een betekenisvolle rol in de Haagse economie. Ze zorgen voor een toegevoegde waarde van zo'n 5,6 miljard euro per jaar en leveren bijna 20.000 banen op. Grote nationale en internationale bedrijven voelen zich hier prima thuis, mede vanwege het gevarieerde aanbod aan congresruimtes, onderwijsvoorzieningen, winkels, horeca en goed openbaar vervoer.

Al deze organisaties en bedrijven vormen een vijver van getalenteerde mensen met veel kennis van recht en internationale verhoudingen. Den Haag vormt zo een kenniscentrum van internationale betekenis, waarmee ze een bijdrage levert aan het bevorderen van vrede en recht in de wereld.

4.4.3 Stad aan zee

De ligging aan zee maakt Den Haag aantrekkelijk en onderscheidend. Maar weinig Europese steden beschikken over kilometers strand en uitgestrekte duingebieden. De aantrekkingskracht van de kust voor inwoners en bezoekers wordt vandaag de dag bepaald door het samenspel van faciliteiten, attracties, natuur, rust, ruimte en de nabijheid van de binnenstad. Scheveningen met zijn haven en boulevard is sinds het begin van de negentiende eeuw de eerste echte badplaats van Nederland en daarmee de bakermat van het Nederlandse strandtoerisme. Het is van oudsher een plek voor weldaad en gezondheid. De zilte zeelucht werkt immers helend. Het was niet voor niets dat het karakteristieke Kurhaus hier gebouwd werd. De kustzone is in trek vanwege toerisme, ontspanning, sport en recreatie. Voor surfers staat Scheveningen bekend als dé surfhotspot van Nederland of sommigen zeggen zelfs van West-Europa. Op verschillende plekken kun je dan ook surfles boeken of de vele surfers in zee in actie zien. Tegelijk is de kustzone essentieel voor de bescherming tegen zeespiegelstijging, de drinkwater[1]voorziening en het op peil houden van de biodiversiteit. Ook heeft de kustzone een functie voor de visserij en is tegelijkertijd een broedplaats voor innovaties in de maritieme economie. Dit biedt kansen, maar kan ook op gespannen voet staan met het toerisme en de kwaliteit van de woonomgeving. De ontwikkelingen in Kijkduin zijn afgerond. Daarmee is deze badplaats weer helemaal klaar voor de toekomst.

4.4.4 Regeringscentrum en monumentale residentie

Wie door Den Haag fietst, ziet overal het bewijs van de rol die de stad speelt voor de Nederlandse politiek. Rond het Binnenhof, tussen het centrum en station Den Haag Centraal, maar ook daarbuiten, aan de lange lanen en langs het Bezuidenhout. Daar bieden statige panden en moderne kantoorgebouwen onderdak aan adviesorganen, wetenschappelijke instituten, uitvoeringsinstanties en belangenorganisaties. Het Malieveld biedt letterlijk ruimte aan het recht op demonstratie en tegengeluid. Elke dag werken duizenden Hagenaars in overheidsdienst aan de toekomst van het land. Dit drukt onmiskenbaar een stempel op het aanzien van de stad. Soms uit dit zich in het imago van 'ambtenarenstad'. Maar bovenal geldt de onderscheidende positie als stad van democratie en bestuur.

Als zetel van het landsbestuur, het staatshoofd en het corps diplomatique is de stad uitgegroeid tot een groene residentie. De historische binnenstad, met het Binnenhof, het Lange Voorhout en de vele hofjes en pleinen in negentiende- en twintigste-eeuwse wijken hebben een grote aantrekkingskracht. Op de straten en pleinen is door het rijke erfgoed en de vele kunstwerken, monumenten en gedenktekens de geschiedenis van Den Haag als regeringsstad duidelijk voelbaar. En dat moet ook zo blijven, met name

door zorgvuldig beheer en goed onderhoud, plus het inpassen van deze cultuurhistorische waarden in nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Den Haag is al eeuwenlang een Europees centrum waar politici, diplomaten, rechtsgeleerden, wetenschappers, filosofen en (creatieve) ondernemers elkaar treffen. De functie van diplomatiek knooppunt, machtscentrum en thuisbasis voor de Koninklijke familie bracht de kunst- en cultuursector vanaf de achttiende eeuw in een stroomversnelling. Het rijke aanbod bestaat onder meer uit het Mauritshuis, het Nationale Theater met onder andere de Koninklijke Schouwburg, de Koninklijke Bibliotheek, het Kunstmuseum Den Haag en Museum Beelden aan Zee. Verder maken de middelgrote en kleine toneel- en muziekgroepen, creatieve broedplaatsen, bibliotheken en theaters in de wijken en de onderwijs[1]instellingen Koninklijk Conservatorium, de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten het plaatje compleet.

4.5 De sfeerbepalers van Den Haag

1. Stedelijk met menselijke maat

Den Haag heeft alle voordelen van de grote stad en combineert dat op veel plekken met buurtgevoel. De komende jaren worden er onder andere rondom de stations levendige stedelijke plekken ontwikkeld. Het is belangrijk om daarbij oog te houden voor de menselijke maat en het buurtgevoel.

2. Maatschappelijk betrokken

Veel Hagenaars zetten zich in voor de stad. Van het schoonhouden van de straat tot acties voor ouderen of mensen in de problemen. Komt deze maatschappelijke betrokkenheid misschien doordat Den Haag het regeringscentrum is en de internationale stad van vrede en recht? Of is het gewoon typisch Haags? Hoe dan ook, mensen komen vanuit de hele wereld naar Den Haag om te werken aan een rechtvaardige, betere en veilige wereld.

3. Verfrissend dankzij contrasten

Den Haag is een stad vol contrasten. Veel van die contrasten zijn onbekend. Dat biedt de kans om onverwacht te 'verfrissen'. Iedereen kent Scheveningen, maar wie weet dat Den Haag één van de grootste surfgemeenschappen van Europa heeft? Bijna iedereen kent het Mauritshuis, maar wie kent de Haagse straatartiesten?

Bron: Positioneringsstrategie Den Haag

5 Drie maatschappelijke opgaven

5.1 Waarop we met deze omgevingsvisie een antwoord willen geven

Dit hoofdstuk schetst drie grote maatschappelijke opgaven met ruimtelijke gevolgen: sociaaleconomische kwesties, demografische ontwikkelingen en enkele grote transitieën. De beleidsinzet rond deze opgaven blijkt op sommige punten onvoldoende. Dit gegeven, en de samenhang tussen deze opgaven, vragen om een aangescherpte visie. Door een analyse van de opgaven krijgen we een goed beeld van mogelijke oplossingsrichtingen.

5.2 Wat gaat er mis als we op de huidige weg doorgaan?

Er wordt nu al volop gewerkt aan de toekomst van de stad. Zo werken we aan gebiedsontwikkelingen in het Central Innovation District (hierna: CID), de Binckhorst en in Zuidwest. In deze gebieden zit nog veel ontwikkelruimte. Maar voor de verstedelijkingsopgave richting 2050 is extra ruimte nodig, ook buiten deze gebiedsontwikkelingen. Als we niet voldoende ruimte voor verstedelijking maken, blijft het tekort aan woningen hoog. Als gevolg hiervan stijgen de koop- en huurprijzen voor woningen sterker dan nu en lopen de wachttijden voor sociale huurwoningen verder op. Ook gaat het economisch knellen als we onvoldoende ruimte creëren. Het gaat dan zowel om ruimte voor bedrijvigheid in verschillende werkmilieus als om woonruimte voor werknemers. De bevolking vergrijsst en als de woningvoorraad in de Haagse metropool onvoldoende toeneemt, dan dreigt de beroepsbevolking af te nemen en wordt Den Haag minder aantrekkelijk voor bedrijven. Onvoldoende ontwikkelingsmogelijkheden buiten de drie grote gebiedsontwikkelingen betekent ook dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om in te spelen op de veranderende woonbehoeften in de wijk, bijvoorbeeld door vergrijzing. Ook zal de vitaliteit van buurt- en wijkcentra onder druk komen te staan. We werken in Den Haag aan een mobiliteitstransitie. Dat betekent dat mensen minder afhankelijk worden van de auto en wandelen, fietsen en ov-gebruik wordt gestimuleerd. Tot nu toe verloopt deze transitie te langzaam. Dit heeft in combinatie met de bevolkingsgroei tot gevolg dat het verkeerssysteem van de stad vastloopt. We zijn in Den Haag ook volop bezig met sociale opgaven

in kwetsbare wijken. Zo werken we in het kader van het Nationaal Programma Zuidwest aan structurele verbetering in de wijken van Zuidwest.

Ook wordt er op een integrale manier gewerkt aan de leefbaarheid en veiligheid in zogeheten intensive-ringsgebieden. Er is blijvende inzet nodig om wijken vitaal te houden en segregatie tegen te gaan. Tenslotte zien we dat verschillende ontwikkelingen ruimteclaims met zich meebrengen. De groei van het aantal inwoners vraagt niet alleen om woningen, maar ook om maatschappelijke voorzieningen en ruimte voor werk. De energietransitie vraagt ruimte voor transformatorhuisjes, onderstations, geothermie-locaties en leidingen in de ondergrond. Daarnaast vragen klimaatadaptatie en het behoud van biodiversiteit om een groenere inrichting van de stad. Dit leidt tot conflicterende ruimteclaims. Zonder regie op de ruimtelijke ontwikkeling zal er voor elke locatie steeds opnieuw strijd gevoerd moeten worden, met het ongewenste effect dat wie het eerst komt, wie het eerst maalt.

5.3 Drie maatschappelijke opgaven

Bovenstaande uitdagingen hebben te maken met drie samenhangende maatschappelijke opgaven, waar we ons als stad voor gesteld zien staan:

- Sociaal en economisch perspectief bieden, met onderwerpen zoals segregatie, werkgelegenheid, leefbaarheid en gezondheid.
- Groeien in balans, met onderwerpen zoals migratie en vergrijzing.
- Werken aan transities in een tempo dat de stad aankan en nodig is, met onderwerpen zoals klimaatadaptatie, energietransitie, de omslag naar een circulaire economie en de overstap naar een ander mobiliteitssysteem.

Deze drie grote maatschappelijke opgaven zijn gebaseerd op een analyse van trends en transities, op de 'Staat van de Stad', op de 'Staat van de leefomgeving' (beiden rapporten) en op de gesprekken met bewoners en partijen in de stad over de omgevingsvisie. Per opgave gaan we in op wat er aan de hand is en wat er staat te gebeuren. We eindigen per opgave met een overzicht van de kernpunten in de opgave voor de omgevingsvisie.

5.4 Opgave 1 - sociaal en economisch perspectief bieden

5.4.1 De sociale 'foto' van de stad - wat is er aan de hand, wat staat er te gebeuren?

5.4.1.1 Inleiding

Den Haag scoort gemiddeld goed op belangrijke factoren zoals koopkracht, gezondheidszorg, gemiddelde woonkosten en de gemiddelde reistijd tussen woonplaats en werk. Een groot deel van de inwoners is gelukkig (80%) en tevreden over de leefomgeving (70%). Dit blijkt uit de Leefbarometer 3.0 (april 2022). Toch staan deze positieve cijfers in contrast met serieuze problemen die een deel van de Hagenaars treffen. Zo moet een kwart van de inwoners soms bezuinigen op basisbehoeften zoals eten en kleding of heeft moeite met het betalen van rekeningen. Ook hebben veel mensen moeite om de stijgende kosten voor openbaar vervoer en energie te betalen. 17% van de Haagse kinderen groeit op in armoede. De uitdagingen in Den Haag zijn daarmee divers en complex. Financiële bestaansonzekerheid, bijvoorbeeld door hoge uitgaven en lage inkomsten, hangt vaak samen met gezondheidsproblemen en afhankelijkheid van een uitkering.

Deze problemen zijn niet gelijkmatig verspreid over de stad. Ze stapelen zich vaak op in wijken waar sociale problemen geconcentreerd zijn. Hier staat de kwaliteit van de openbare ruimte en woningen onder druk. In deze wijken ervaren bewoners parkeeroverlast, een gebrek aan speel- en hangplekken voor jongeren, verkeersonveiligheid, overlast op straat, geluidshinder en zwerfafval. Er is een sociaal-maatschappelijke tweedeling in de stad en deze tweedeling neemt toe.

5.4.1.2 Diversiteit en segregatie - twee kanten van dezelfde medaille

De diversiteit van Den Haag weerspiegelt zich in de wijken. Den Haag is een stad vol contrasten, met een rijk palet aan sferen, culturen en identiteiten. Er zijn hechte gemeenschappen, waar mensen samen optrekken en voor elkaar zorgen. In de buurten zijn de sociale verbanden sterk en doen veel mensen vrijwilligerswerk. Die diversiteit aan wijken en gemeenschappen heeft ook een keerzijde. Verschillen in inkomen, opleidingsniveau en afkomst hebben zich sterk ruimtelijk geconcentreerd, met vergaande segregatie als gevolg. In veel buurten is een gebrek aan ontmoetingsplaatsen waar mensen elkaar kunnen treffen, terwijl ontmoeting cruciaal is voor de gezamenlijke zin en het tegengaan van eenzaamheid. De kloof tussen arm en rijk en tussen groepen met verschillende culturele, religieuze of sociaaleconomische achtergronden wordt steeds groter. Digitalisering en andere technologische ontwikkelingen wakkeren deze sociale se-

gregatie aan. De vorming van gescheiden werelden en eigen 'bubbels', met minder contact tussen en begrip voor andersdenkenden, leidt tot polarisatie. Daarbij is het aantal Hagenaars dat zich matig tot ernstig eenzaam voelt de afgelopen jaren toegenomen.

5.4.1.3 Sociale problemen: bestaansonzekerheid en kansenongelijkheid

In sommige wijken nemen de gevolgen van de segregatie zorgelijke vormen aan op het vlak van inkomensongelijkheid, laaggeletterdheid, werkloosheid en gezondheid. De opeenstapeling van problemen leidt tot een neerwaartse spiraal en slechte leefomstandigheden. Uit de Brede Welvaartsindicator 2023 (een onderzoek van de Universiteit Utrecht en Rabobank) kwam de Haagse regio dan ook niet goed uit de bus. De veiligheid is lager dan in andere regio's en ook de luchtkwaliteit laat in veel buurten te wensen over. Bijna een vijfde van de Hagenaars heeft een inkomen tot 130% van het sociaal minimum en is financieel kwetsbaar. Voor 14% van de huishoudens geldt dat er sprake is van armoede. Eén op de vijf kinderen tussen de vier en achttien jaar groeit op in zo'n kwetsbaar huishouden. Dit heeft grote gevolgen voor de kansen die deze kinderen hebben om zich te ontwikkelen. Dit alles maakt dat de bestaanszekerheid voor veel mensen onder grote druk staat.

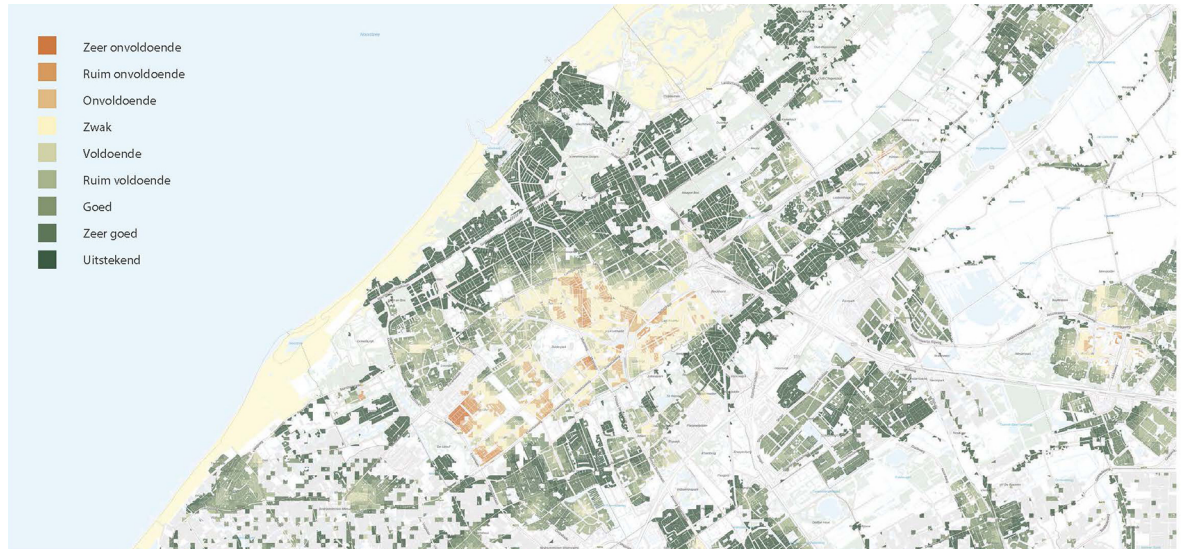
Een groot deel woont in zogenoemde aandachtswijken. Het gaat met name om de wijken in Zuidwest (Moerwijk, Morgenstond, Bouwlust en Vrederust) en de Schilderswijk, Transvaal, Rustenburg-Oostbroek en het Laakkwartier. Deze wijken scoren laag op de leefbaarometer, een meetinstrument om de leefbaarheid en hoe deze zich ontwikkelt zichtbaar te maken. Het gaat hierbij om prettig wonen, veiligheid, sociale cohesie en de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Ook kampen zij met urgente sociale problemen. De woningvoorraad in deze wijken bestaat niet toevallig voor een groot deel uit sociale huur. Sinds de herziene Woningwet van 2015 is de toegang tot sociale huur beperkt tot de laagste inkomens. In Rustenburg-Oostbroek, met grotendeels particuliere (huur-)woningen, is sprake van achterstallig onderhoud en gevallen van overbewoning.

Arbeidsmigranten zijn een belangrijk onderdeel van de Nederlandse economie. In Den Haag leidt hun grote toestroom in wijken zoals Rustenburg-Oostbroek, Laak en Transvaal echter tot uitdagingen. Met ongeveer 50.000 arbeidsmigranten – zo'n 10% van de Haagse bevolking – kampt de stad met problemen op het gebied van huisvesting, zorg, registratie en integratie. Overbewoning veroorzaakt in sommige wijken overlast door afval op straat, een tekort aan parkeerplaatsen en busjes die vroeg in de ochtend arbeidsmigranten ophalen voor werk. Hoewel velen prima hun weg weten te vinden, blijft een structurele aanpak van de leefbaarheidsproblemen noodzakelijk.

Eén op de vier jonge kinderen loopt risico op een onderwijsachterstand. In Zuidwest en Laak zelfs meer dan de helft. Voortijdige schoolverlating komt een stuk minder voor, maar is zeker in de genoemde wijken een punt van aandacht. Bijna een kwart van de inwoners, waarvan het merendeel in Zuidwest of Laak woont, is laaggeletterd en heeft moeite met lezen, schrijven en het begrijpen van schriftelijke informatie.

Dit komt onder de groep migranten ouder dan 30 jaar met partner of kinderen met 60% het vaakst voor. De segregatie vertaalt zich ook in grote gezondheidsverschillen tussen inwoners van wijken met een hoog inkomen of opleidingsniveau en inwoners van wijken waar inkomen en opleidingsniveau lager liggen. Die verschillen kunnen oplopen tot veertien gezonde levensjaren.

Leefbarometer van Den Haag



Leefbarometer van Den Haag in 2022. Deze geeft een overzicht van de leefbaarheid in alle wijken, buurten en straten.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

5.4.2 De economische 'foto' - wat is er aan de hand, wat staat er te gebeuren?

5.4.2.1 Inleiding

Den Haag ontwikkelt zich als kennisstad als onderdeel van een kennisregio. De afgelopen jaren heeft Den Haag haar positie als kennisstad versterkt met de ontwikkeling van de Haagse Campus | Universiteit Leiden en de TU Delft | Campus Den Haag en de versterking van de Haagse onderwijsinstellingen (mbo en hbo). De innovatieve Haagse profielen zoals impact-economy, cyber security en legal en policy hebben geleid tot een belangrijke positie als startupstad van Nederland. Een opgave richting de toekomst is het beter profileren en verbinden van alle locaties en partijen vanuit de strategie werken, leren en innoveren.

5.4.2.2 Toekomstbestendig maken regionale economie

De regionale economie is weliswaar in de afgelopen jaren gegroeid, maar de economische motor draait minder snel dan die van andere grootstedelijke regio's. Ondanks alle potentie groeide de Zuid-Hollandse economie de afgelopen 10 jaar bijvoorbeeld 10 tot 15% minder hard dan andere grootstedelijke regio's. Economische groei is geen doel op zich, maar het creëren van voldoende verdienvermogen voor brede welvaart op lange termijn is wel een belangrijke opgave. Een probleem daarbij is dat een deel van de regionale economie erg afhankelijk is van goedkope en tijdelijke arbeidskrachten uit het buitenland. Dit speelt met name in de (glas)tuinbouw en de distributie. De arbeidsvoorwaarden zijn soms dermate slecht dat deze niet aansluiten op werkzoekenden uit de omgeving, maar wel arbeidsmigranten aantrekken.

Daarbij zijn er misstanden rond de tewerkstelling en huisvesting van arbeidsmigranten. Er is dus een verbreding en een vernieuwing van de regionale economie nodig, en een daarop aansluitend onderwijs- en arbeidsmarktbeleid. De opgave is om de economie toekomstbestendig te maken, om de arbeidsmigratie in goede banen te leiden en om de kans op passend werk te vergroten.

De betekenis van passend werk mag daarbij niet onderschat worden: het geeft mensen een gevoel van erkenning en waardering en zorgt voor sociale contacten en bestaanszekerheid – dat is een wenselijke basis voor iedereen. Daarvoor moet de 'arbeidsmarktparadox' worden doorbroken. Het aanbod van banen in de nabijheid van inwoners sluit nu niet altijd aan op de vaardigheden van deze inwoners. Terwijl in genoemde sectoren, maar ook in het onderwijs en de IT, de vraag naar arbeidskrachten de pan uitrijst, liggen deze vacatures of buiten bereik (letterlijk) van gekwalificeerd personeel, of blijken de Hagenaars die op zoek zijn naar een baan niet over de juiste papieren te beschikken om in deze sectoren aan de slag te gaan.

5.4.2.3 Gebrek aan bedrijfs- en werkruimtes

De beschikbare ruimte voor bedrijvigheid en kantoren is in de afgelopen jaren afgenomen. Daardoor kunnen zittende bedrijven niet groeien en vertrekken ze naar locaties buiten Den Haag, met het verlies van banen tot gevolg. Ook bedrijven van buiten en startende ondernemers hebben moeite om in Den Haag een geschikte en betaalbare plek te vinden. Al met al vestigen zich hier minder grote bedrijven dan in de andere drie grote steden en blijft de economische ontwikkeling achter bij die van de Amsterdamse, Rotterdamse en Utrechtse regio.

5.4.3 De opgave samengevat

1. Bestaanszekerheid en kansengelijkheid

Er ligt een opgave om te werken aan ruimtelijke condities om bestaanszekerheid en kansengelijkheid te vergroten en de segregatie te verminderen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de goede voorzieningen in de buurt en de bereikbaarheid van werk, maar ook om het aanpakken van problemen in aandachtswijken. In deze wijken ervaren veel inwoners problemen rondom werk en inkomen, armoede, huisvesting, scholing, gezondheid en sociale veiligheid. Ook gaat het om de betaalbaarheid van openbaar vervoer en stijgende energiekosten. Daarbij is het belangrijk om oog te hebben voor gemeenschapsvorming en buurtgevoel, en om voort te bouwen op de diversiteit en herkenbaarheid van wijken en buurten.

2. Toekomst regionale economie

Het is belangrijk om met de regio te komen tot een gezamenlijk beeld over de toekomst van de regionale economie. Onze inzet is dat deze economie van de toekomst voortbouwt op de bijzondere kwaliteiten van onze metropool, duurzamer wordt en minder afhankelijk is van sectoren met laagbetaald werk. We hebben de hulp nodig van Rijk en regio om daarbij te sturen op het inperken van de instroom van arbeidsmigranten. Tegelijkertijd zetten we in op het aantrekken, opleiden en vasthouden van goed gekwalificeerd personeel voor deze economie van de toekomst.

3. Ruimte voor werk

Gekoppeld aan de toekomst van de regionale economie moet er ruimte komen voor zowel nieuwe als bestaande bedrijvigheid. Voor een vitale economie is er ruimte nodig voor werk, zowel in de stad als in de omliggende gemeenten. Daarbij gaat het om een diversiteit aan werkmilieus, van economische topmilieus tot afvalrecycling en ruimte voor ondernemerschap in de buurt. Die bedrijvigheid en werklocaties moeten ook nog eens voor iedereen bereikbaar zijn.

5.5 Opgave 2 - Groeien in balans

5.5.1 Inleiding

In Nederland groeit de bevolking en die toename zet zich de komende jaren naar alle verwachting door. De Haagse bevolking groeit tot 2030 naar 595.000 inwoners. Het is de verwachting dat het inwonertal in 2050 tussen de 643.000 en 674.000 ligt. Dit komt neer op een netto groei van 77.000 tot 107.000 inwoners – gemiddeld zo'n 3.000 tot 4.000 mensen per jaar. Deze groei ligt iets lager dan in de voorgaande 25 jaar. De verwachte bevolkingsgroei wordt veroorzaakt door natuurlijke aanwas (meer geboortes dan sterfte) en door een positief buitenlands migratiesaldo (meer nieuwkomers dan mensen die naar het buitenland verhuizen). Die nieuwe Hagenaars bestaan uit arbeidsmigranten, expats, vluchtelingen en studenten. Hun komst heeft vooral te maken met baankansen, studiemogelijkheden en omdat hier al migranten met dezelfde achtergrond wonen. Overigens behoudt Den Haag ook in de nabije toekomst zijn imago als 'stad van komen en gaan'. Het aantal nieuwkomers is ruwweg het tienvoudige van de werkelijke groei. Velen van hen verlaten Den Haag namelijk na enige tijd weer. Expats, arbeidsmigranten en studenten blijven over het algemeen maar enkele maanden tot enkele jaren in Den Haag wonen en werken. Dit geldt vooral voor expats in het Statenkwartier en arbeidsmigranten in Laak. Deze korte bewoning maakt sociale binding lastig. Inwoners weten vaak niet wie hun burens zijn.

Het binnenlands migratiesaldo daarentegen is al jaren negatief. Dit betekent dat meer mensen Den Haag verlaten voor een andere gemeente (vooral in de buurt, zoals Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Westland) dan dat er vanuit andere gemeenten mensen naar Den Haag trekken. Diegenen die zich in Den Haag vestigen zijn vooral jonge huishoudens die hier werk vinden of studenten die hier naar school gaan. Diegenen die Den Haag verlaten zijn met name gezinnen die grotere woningen en meer ruimte willen. Het beperkte aanbod van eengezinswoningen en de krapte op de binnenstedelijke woningmarkt versterken deze trend. Overigens behouden veel mensen die de stad verlaten voor een andere gemeente wel een band met Den Haag. Bevolkingsprognoses zijn afhankelijk van onzekerheden, zeker als het gaat om inter-

nationale migratie. De binnenlandse migratie is vooral afhankelijk van het aantal woningen dat wordt gebouwd. Prognoses bieden een eerste handvat, maar vormen geen zekerheid of harde waarheid. De Haagse bevolkingsprognose wordt niet voor niets jaarlijks geactualiseerd.

De bevolkingssamenstelling is in 2050, mede door die buitenlandse migratie, diverser dan nu. Ook wonen dan steeds meer mensen alleen of met zijn tweeën. Hierdoor neemt het aantal huishoudens flink toe. Dit heeft gevolgen voor de ruimteverdeling, het voorzieningenniveau en verplaatsingspatronen. Ook het aantal 65-plussers groeit. Het CBS verwacht zelfs een verdubbeling van het aantal 80-plussers. Deze vergrijzing brengt nieuwe opgaven met zich mee, zoals de beschikbaarheid van passende zorg- en welzijnsvoorzieningen in de buurt, een oplopend tekort aan personeel en de herinrichting van straten en pleinen tot 'gezonde' en 'seniorenvriendelijke' openbare ruimtes.

5.5.2 Opgaven woningvoorraad

De woningnood is groot in Den Haag. Zo groot dat een veilige en betaalbare plek om te wonen niet vanzelfsprekend is. Niet voor de 3.000 mensen die zich jaarlijks melden bij het daklozenloket en ook niet voor het groeiend aantal jonge Hagenaars die als starters op de woningmarkt moeilijk aan een huis komen, de gezinnen in te kleine appartementen en de senioren die op zoek zijn naar een levensloopbestendige woning maar die niet kunnen vinden. Het oplossen van dakloosheid begint bij het voorkomen van dakloosheid en het voorzien in voldoende betaalbare woningbouw. Dit is ook van belang om als stad klaar te zijn voor een groeiend aantal inwoners en om het al bestaande woningtekort weg te nemen. Kortom, de woningvoorraad moet dus worden uitgebreid.

De vraag is waar al deze nieuwe woningen terecht komen en hoe ze zich verhouden tot het voorzieningenniveau, de kwaliteit van de openbare ruimte, de werkgelegenheid en het verkeerssysteem. Bovendien is het even zo belangrijk om de bestaande woningvoorraad op te knappen en aan te passen aan de veranderende bevolkings- en huishoudenssamenstelling. We moeten rekening houden met kleinere huishoudens, een oudere bevolking en specifieke wensen van verschillende culturele achtergronden. Er ligt hier een opgave om binnen het bestaande vastgoed mogelijkheden te creëren voor extra woningen. We onderkennen daarbij extra aandacht voor (brand-)veiligheidsrisico's bij hoogbouw, tijdelijke bouwwerken, op-toppen en verduurzaming.

5.5.3 Kansen en uitdagingen demografische groei

Demografische groei brengt zowel kansen als uitdagingen met zich mee. Zo is de instroom van nieuwe mensen nodig én wenselijk om het tekort aan arbeidskrachten weg te nemen. Als het aantal inwoners van Den Haag niet meer zou groeien, zou dat, gegeven de vergrijzing, betekenen dat de beroepsbevolking krimpt. Door ruimte te bieden aan groei kan Den Haag economisch vitaal blijven. De groei van het aantal inwoners kan ook bijdragen aan de leefbaarheid van wijken. Door middel van nieuwbouw en verdichting kunnen woningzoekenden in de eigen wijk blijven wonen en neemt het draagvlak voor openbaar vervoer en voorzieningen zoals buurtwinkels en ov toe. Nieuwbouw betekent ook dat er geïnvesteerd wordt in de stad, door ontwikkelende partijen, maar ook door het Rijk. Zo kan nieuwbouw onderdeel zijn van een gebiedsgerichte aanpak waarbij er geïnvesteerd wordt in maatschappelijke voorzieningen, in openbaar vervoer en in de kwaliteit van de openbare ruimte.

Maar de groei van het aantal inwoners brengt ook uitdagingen met zich mee. Inwoners vragen zich onder andere af of maatschappelijke voorzieningen, zoals sport en onderwijs, gelijke pas houden met de bouw van extra woningen. Ongeacht het antwoord hierop, vragen deze voorzieningen om forse maatschappelijke investeringen. Uitdagingen liggen er ook bij de openbare ruimte. Een groei van het aantal inwoners leidt tot intensiever gebruik en vraagt daardoor om herinrichting en intensiever beheer van de openbare ruimte.

Er ligt ook een sterke relatie met mobiliteit en het functioneren van het verkeersnetwerk. Meer mensen betekent immers meer verplaatsingen. Sinds 2009 is het aantal personenauto's in de stad met 11% toegenomen tot 173.000, ook omdat meer huishoudens meerdere auto's bezitten. De toename van het aantal auto-, wandel- en fietsverplaatsingen leidt nu al tot vele knelpunten. Er bestaan zorgen in de stad over de toenemende drukte, die zich bijvoorbeeld uit in parkeeroverlast en verkeersstromen die elkaar in de weg zitten. Door een toenemende verkeersdruk kunnen andere functies in de openbare ruimte (groen, ontmoeting, waterberging) soms in de verdrukking komen.

Demografische groei leidt ook tot uitdagingen in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving. In veel buurten laat de luchtkwaliteit te wensen over en kampen inwoners met geluidshinder. Het creëren van gezonde leefomstandigheden is dan ook een uitdaging. Een stad die intensiever wordt gebruikt, brengt opgaven op het brede terrein van omgevingsveiligheid met zich mee. De uitdaging daarbij is om te komen tot duurzame, innovatieve, veilige en gezonde oplossingen. De demografische groeiopgave is daarmee

voor Den Haag in verschillende opzichten een balansvraagstuk. Het gaat daarbij om de balans tussen de uitbreiding van de woningvoorraad en andere opgaven, zoals mobiliteit, milieukwaliteit, voorzieningen en vergroening. Het gaat ook om de balans in verdeling van de verstedelijking over de verschillende gemeenten in de regio. En het gaat om het versterken van de economie, met een visie op arbeidsmigratie, passend bij onze regio.

5.5.4 De opgave samengevat

1. Groeien in balans met andere opgaven

De uitdaging voor Den Haag is om te groeien in balans. Dat betekent ruimte bieden aan stedelijke ontwikkeling – in evenwicht met andere opgaven zoals sociale en economische opgaven, de transitieopgaven en vergroening. Zo kan binnenstedelijke ontwikkeling bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe wijken. Daarbij moet ook gekeken worden naar de mogelijkheden van de bestaande gebouwen. Waar zijn er mogelijkheden voor het splitsen van woningen of voor het toevoegen van een extra laag op (woon)gebouwen (optoppen)? Vanuit dit integrale perspectief stuurt de gemeente op een groeitempo dat past bij Den Haag.

2. Groeien in balans in de regio

Groeien in balans is ook een regionale opgave. De woningmarkt functioneert regionaal. Daarom maken we regionale woningbouwafspraken. Die gelden nu voor de periode tot 2030. Ook voor de langere termijn willen we afspraken maken over hoe en onder welke condities we de verstedelijkingskansen in de Haagse metropool willen benutten. Deze opgaven zijn ook benoemd in het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad.

3. Arbeidsmigratie in goede banen leiden

Den Haag is een magneet voor arbeidsmigranten. Die werken vaak elders in de regio of zelfs daarbuiten. Deze toestroom zorgt in een aantal wijken voor leefbaarheidsproblemen. De opgave is om arbeidsmigratie in goede banen te leiden. Dat doet de gemeente Den Haag op verschillende manieren, onder andere door informatievoorziening en voorlichting over huisvesting, afspraken over huisvesting in regionaal verband en aanpak van misstanden en uitbuiting. Naast kortetermijnmaatregelen moeten we ook nadenken over structurele oplossingen om een te grote toestroom van arbeidsmigranten in Den Haag te voorkomen. Ook moeten we oog hebben voor de positieve en negatieve gevolgen van kennismigratie. We willen met regionale partners een gezamenlijk beeld ontwikkelen over de toekomst van de regionale economie in relatie tot migratie. Deze inzet sluit aan bij het advies van de Staatscommissie Demografische Ontwikkeling 2050. Deze commissie adviseert om vanuit een integrale afweging keuzes te maken over welke migratie we wel en niet willen faciliteren, mede in relatie tot vergrijzing en arbeidsmarkttekorten. De gemeente Den Haag wil vanuit dezelfde benadering kijken naar de economische toekomst van de Haagse metropool.

5.6 Opgave 3 - Werken aan transities in een tempo dat de stad aankan en nodig is

5.6.1 Inleiding

De komende decennia krijgt Den Haag te maken met enkele grote maatschappelijke veranderingen. Dit zijn 'transities', oftewel overgangen naar andere manieren van denken en doen die vaak decennia in beslag nemen. Deze transities zijn nodig om van Den Haag die gezonde, mooie, rechtvaardige en duurzame stad te maken. Bijvoorbeeld om klimaatverandering af te remmen – door de uitstoot van CO₂ in te perken – en in te spelen op de gevolgen ervan. Dit betekent een overstap naar duurzame energiebronnen en productieprocessen die uitgaan van hergebruik en recycling van bouwmaterialen en grondstoffen. Of de omslag naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem, waarin fietsen, lopen en het openbaar vervoer belangrijker zijn en de auto minder dominant is.

Zulke transities duren lang en verlopen schoksgewijs. Ze vragen om systeemveranderingen – op politiek, economisch, cultureel en financieel vlak, maar ook in de wijze waarop mensen handelen en zich gedragen. Bovendien heeft het gevolgen voor de wijze waarop de fysieke leefomgeving (zowel boven- als ondergronds) gebruikt en ingericht wordt. De omslag naar duurzame energie bijvoorbeeld vraagt om de veilige ruimtelijke inpassing van schone energiebronnen (zoals geothermie) en transformatorhuisjes voor elektriciteit. Een stijgende zeespiegel en hogere waterstanden werpen de vraag op waar en hoe in de toekomst gebouwd kan worden. Overigens kan een specifieke inrichting bijdragen aan de transities, bijvoorbeeld door in straten en op pleinen de ruimte voor de auto in te perken.

5.6.2 Tempo bepalen: versnellen en temporiseren

Het is de bedoeling om de transities in een tempo te laten verlopen dat de stad daadwerkelijk aankan en tegelijkertijd in een tempo dat nodig is. Soms is versnellen nodig (waar mogelijk), soms is het beter om (tijdelijk) te vertragen. Bij het werken aan deze voornamelijk 'groene' transities – die vaak gepaard gaan met grote ingrepen waarvoor stukken stad op de schop moeten – proberen we werk met werk te maken en houden we rekening met bereikbaarheid en leefbaarheid. We moeten bovendien voorkomen dat de kosten van deze transities ongelijk verdeeld worden en in het slechtste geval op het bordje komen van de inwoners met de kleinste portemonnee.

Transities brengen bovendien allerlei nieuwe technologische systemen met zich mee. Hoe passen we die in? Hoe verhouden die zich tot gebiedsidentiteiten en ruimtelijke kwaliteiten? Hoe zorgen we dat de menselijke maat niet verloren gaat? Hieronder zijn de vier belangrijkste transitieën en bijbehorende opgaven uiteengezet. Ze zijn hier los van elkaar beschreven, maar we brengen de transitieën in deze omgevingsvisie zoveel mogelijk met elkaar in verband, zodat oplossingen en ingrepen meerdere doelen dienen en de overlast in de stad beperkt blijft.

5.6.3 Klimaatadaptatie en biodiversiteit

Klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, extreme regenval en langere perioden van hitte en droogte, vraagt om actie. Door de ligging aan zee is een (snellere) stijging van de zeespiegel een reëel gevaar vanwege dreigende overstromingen en verzilting van het grondwater. Om de stad en het achterland te beschermen moet de kust voortdurend worden versterkt, en dat vraagt meer ruimte dan nu. Keuzes over waar we in 2050 wonen en werken worden in toenemende mate bepaald door waterveiligheid, zoetwaterbeschikbaarheid, waterkwaliteit en bodemgeschiktheid.

In de Haagse regio neemt de hoeveelheid water toe en de ondergrond bepaalt grotendeels welke maatregelen waar nodig en mogelijk zijn. De gemeente, provincie en veiligheidsregio denken gezamenlijk met verschillende partners na over een duurzame en veilige ruimtelijke ordening voor klimaatadaptatie.

Uiteindelijk draait de klimaatopgave vooral om de realisatie van water- en groenstructuren om wateroverlast, hittestress en biodiversiteitsverlies tegen te gaan, en de beschikbaarheid van voldoende, maar vooral ook schoon (drink)water te garanderen. In een versteende stad die ook nog eens groeit zal dit niet gemakkelijk zijn. We vinden het belangrijk om waardevolle groenstructuren die in een fijnmazig patroon door de stad lopen te behouden en te versterken. Hoewel de waarde van 'groen' en 'blauw' voor de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit buiten kijf staat, moeten ze concurreren met andere functies die vanwege de voortgaande verstedelijking op tafel liggen.

5.6.4 Energietransitie

De energietransitie betekent minder energie gebruiken door gebouwen beter te isoleren en ander gedrag, een overgang naar het verwarmen van de gebouwen met schone energie met oplossingen voor individuele woningen zoals een warmtepomp en collectieve oplossingen zoals warmtenetten en schone energiebronnen, en het gebruik van schoon opgewekte stroom. Een urgente opgave hierbij is het aanpakken van de netcongestie. In delen van de stad is het elektriciteitsnet al overbelast en wordt er met man en macht gewerkt aan uitbreiding van het energienet.

Met de energietransitie zetten we stappen richting de omslag naar hernieuwbare vormen van energie, gericht op het terugdringen van de CO₂-uitstoot en om Nederland minder afhankelijk te maken van buitenlandse energiebronnen. Besparing op het energieverbruik staat voorop. Dit is cruciaal voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de hele Haagse energietransitie. Om een lagere energiebehoefte te realiseren, zijn fysieke veranderingen nodig in onze leefomgeving en gebouwen. De grootste uitdaging is de realisatie van voldoende duurzame bronnen die in de toekomst de stad van energie voorzien. De totale woningvoorraad (nu zo'n 260.000 woningen) en alle andere 30.000 panden moeten uiteindelijk aardgasvrij zijn en aangesloten op alternatieve energievoorzieningen. Naast aanpassingen van de woningen voor een nieuw energiesysteem betekent dit een verzwaring van het elektriciteitsnet zodat de huidige netcongestie wordt opgelost en (veelal elders) gewonnen zonne- en windenergie gedistribueerd kan worden, de aanleg van nieuwe bronnen en collectieve warmtenetten. Daarmee kan warmte uit duurzame bronnen zoals geothermie, aquathermie, warmte-koudeopslag en industriële restwarmte over de stad verspreid worden. Aan de energietransitie kunnen veiligheidsrisico's met effecten op de fysieke leefomgeving verbonden zijn. Daarom gebeurt de ruimtelijke inpassing rondom de nieuwe vormen van energiewinning, -opslag en -transport op een verantwoordelijke wijze waardoor een fysiek veilige leefomgeving wordt gewaarborgd. Om dit te realiseren wordt de veiligheidsregio in een vroeg stadium bij de nieuwe ontwikkelingen betrokken, zodat nieuwe vormen van energiewinning, -opslag en -transport niet hoeven te leiden tot onbeheersbare risicovolle situaties. Zo kan de stap naar een gasloos Den Haag genomen worden. Het

tempo waarin dit moet gebeuren vraagt om maatwerk. Het verzwaren van het elektriciteitsnet is cruciaal om ontwikkelingen in de stad mogelijk te maken. De uitrol van warmtenetten moet voortvarend worden aangepakt zodat verdere (onnodige) congestie van het elektriciteitsnet voorkomen wordt. Het is zaak om dwarsverbanden te leggen met andere opgaven in de openbare ruimte, zoals onderhoudswerkzaamheden in de ondergrond, vergroening of herinrichting. Werkzaamheden kunnen zo efficiënt plaatsvinden en de overlast in de stad zoveel mogelijk beperkt.

Om deze energietransitie, die al snel gaat over bronnen, netwerken en installaties, te laten slagen is een omslag in denken en handelen nodig, bij overheden, ondernemers en ketenpartners, maar ook bij bewoners. De overwegingen om over te stappen op een duurzaam en zuinig energiesysteem zijn uiteenlopend: meer comfort in huis of de planeet goed na willen laten aan onze kinderen, niet meer afhankelijk zijn van het buitenland of meer werkgelegenheid.

5.6.5 Grondstoffentransitie

De beschikbaarheid van grondstoffen staat onder druk en de winning ervan brengt het milieu grote schade toe (verontreiniging van grondwater, uitstoot van CO₂ en giftige stoffen, verlies van biodiversiteit). Hierom wil de EU uiterlijk in 2050 zijn overgestapt naar een koolstofneutrale, ecologisch duurzame, gifvrije en volledig circulaire economie.

Voor Den Haag betekent dit anders produceren, anders consumeren en anders bouwen, zodat de waarde van schaarse grondstoffen en materialen behouden blijft en het gebruik van nieuwe grondstoffen en materialen nog amper nodig is. Dit biedt ook economische kansen. Hergebruik van materialen, grondstoffen en goederen zorgt op lokaal niveau voor werkgelegenheid in de digitale, duurzame en circulaire sectoren en afvalverwerking. Voor de bouw betekent dit meer circulair en meer biobased om bij te dragen aan Europese doelen.

Er is ruimte nodig voor de inzameling en verwerking van afval- en grondstoffenstromen. Sterker nog, afval scheiden en inzamelen is een randvoorwaarde voor hoogwaardig hergebruik. Doel is om de hoeveelheid restafval te verminderen en te vervangen door circulaire materialen- en grondstoffenstromen. Het onderscheid tussen huishoudelijk afval en bedrijfsafval zal waarschijnlijk verdwijnen.

5.6.6 Mobiliteitstransitie

Het huidige mobiliteitssysteem loopt tegen zijn grenzen. Toegenomen verkeersdruk maakt de stad minder goed bereikbaar. Daarbij is de verkeersonveiligheid hoog, nemen inefficiënte vervoersvormen veel ruimte in en heeft een aanzienlijk deel van de bevolking te maken met vervoersarmoede. Daardoor kunnen mensen niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven deelnemen. Het drukke verkeer zorgt tot slot voor onwenselijke neveneffecten als luchtvervuiling (fijnstof), geluidshinder en de uitstoot van CO₂. Met de groei van het aantal inwoners worden bij ongewijzigd beleid deze problemen alleen maar groter. De opgave is om de bereikbaarheid op zowel stads- als regionaal niveau voor iedereen te verhogen en het mobiliteitssysteem zelf schoner, efficiënter en veiliger te maken. Dat kan door te zorgen voor nabijheid van voorzieningen en werk, door verdichting en functiemenging en door in te zetten op lopen, fietsen, deelauto's en betaalbaar openbaar vervoer. De consequentie is dat de auto als vervoermiddel minder dominant wordt. Dat komt de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit ten goede en schept mogelijkheden om in de openbare ruimte meer plek in te ruimen voor andere functies. Het tempo van deze transitie verschilt per stadsdeel of wijk. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten en stedelijke logistiek. Ook zal rekening moeten worden gehouden met inwoners in Den Haag die afhankelijk van de auto zijn vanwege hun werk, zorgfunctie of nachtdiensten. Het is niet de bedoeling om alle wijken richting 2050 geheel autovrij te maken.

5.6.7 De opgave samengevat

Door de ligging aan zee is de stijging van de zeespiegel een reëel gevaar. Om de stad en het achterland te beschermen tegen overstromingen en verzilting moet de kust worden versterkt. De klimaatopgave draait daarnaast vooral om de realisatie van water- en groenstructuren om wateroverlast, hittestress en biodiversiteitsverlies tegen te gaan, en de beschikbaarheid van voldoende schoon (drink)water te garanderen.

De energietransitie, onder andere bedoeld om de uitstoot van CO₂ terug te dringen, is driedelig. De eerste stap is besparing op het energieverbruik. Hiervoor zijn veranderingen nodig in onze leefomgeving en gebouwen. De tweede stap betreft verzwaring van het elektriciteitsnet, zodat de gewonnen zonne- en windenergie gedistribueerd kan worden. De derde stap is de aanleg van energie- en warmtebronnen en collectieve warmtenetten. Daarmee kan warmte uit duurzame bronnen zoals geothermie, warmte-koelde-opslag en industriële restwarmte over de stad verspreid worden.

De beschikbaarheid van grondstoffen staat onder druk en de winning ervan brengt het milieu grote schade toe. De omschakeling naar een circulaire economie maakt hier een einde aan. Dit betekent voor Den Haag dat we anders moeten produceren en consumeren, zodat schaarse grondstoffen en materialen hergebruikt worden en een tweede leven krijgen. Hierdoor is het gebruik van nieuwe grondstoffen en materialen amper nog nodig.

De mobiliteitsopgave is om de bereikbaarheid voor iedereen te verhogen en het mobiliteitssysteem zelf schoner en veiliger te maken. Dat kan door te zorgen voor nabijheid van functies en door in te zetten op lopen, fietsen, deelvervoer en betaalbaar openbaar vervoer.

6 Thuis in een groene metropool aan zee

6.1 Vijf bewegingen naar 2050

Den Haag groeit uit tot een groene metropool aan zee waar mensen zich thuis voelen. Daarbij bouwen we voort op de Haagse ontstaansgeschiedenis en de kenmerkende kwaliteiten. We introduceren vijf bewegingen, die richting geven aan deze ontwikkeling. De bewegingen zijn bedoeld om onze koers aan te scherpen. Door eerder gemaakte keuzes stevig neer te zetten of op sommige punten bij te sturen. En door voor de groei van Den Haag en enkele transitie – energie, klimaat, mobiliteit, grondstoffen – het juiste tempo te bepalen.

6.2 Thuis in een groene metropool aan zee - verbinding van twee werelden

Deze omgevingsvisie brengt twee werelden bij elkaar. De wereld van de stad zoals die ervaren wordt door bewoners, en de ‘geplande’ wereld van de stad en de regio, oftewel de metropool. Hoe bewoners en bezoekers de stad beleven en gebruiken staat centraal. We willen dat Den Haag een stad blijft waar iedereen zich kan ontplooiën en thuis kan voelen. Tegelijkertijd vormt Den Haag met buurgemeenten een samenhangende stedelijke regio, een metropool, die ertoe doet in de wereld vanwege de internationale instellingen, de positie als regeringscentrum, de spraakmakende onderwijs- en onderzoeksinstituten en het sterke economisch profiel. Daarom gebruiken we het begrip metropool.

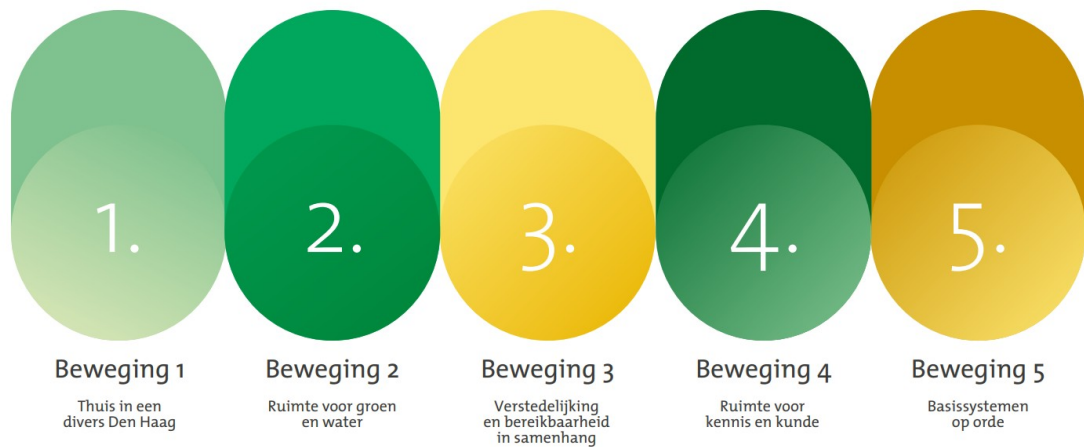
Maar de regio Den Haag is wel een bijzondere metropool. Dat heeft alles te maken met de ontstaansgeschiedenis en de ligging aan de Noordzee. De regio kent levendige stedelijke plekken, maar ook veel natuur, landschappelijke structuren en groene woonwijken, die samenhangen met die ligging aan zee. De typisch Haagse kwaliteiten van groene lanen, parken en de diversiteit aan wijken dragen daar in belangrijke mate aan bij. In onze visie richting 2050 ontwikkelt de Haagse regio zich verder als groene metropool aan zee, redenerend vanuit lokale kwaliteiten en de leefwereld van haar inwoners, met de inzet om bij te dragen aan een sterker Nederland en een betere wereld.

6.3 Geen eindbeeld, maar vijf bewegingen

We hebben zes ambities voor 2050. Den Haag wil dan rechtvaardig en inclusief, gezond en veilig, economisch vitaal, klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief en duurzaam bereikbaar zijn, en dit alles met een betaalbare, toegankelijke en toekomstbestendige woningvoorraad. Deze ambities geven richting, maar tussen sommige ambities bestaan ook spanningen. Je kunt niet op elke ambitie een tien scoren. Bijkomende moeilijkheid: 2050 is nog ver weg en we weten niet precies hoe de wereld er dan uitziet. Thuis in een groene metropool aan zee hebben we daarom bewust niet gevat in een eindbeeld. We weten wel waar we vandaan komen, aan welke opgaven we moeten werken en welke karakteristieken en kwaliteiten Den Haag echt Den Haag maken.

Daarom introduceren we vijf bewegingen. Deze vijf bewegingen hangen met elkaar samen. Ze geven geen eindbeeld, maar geven duidelijkheid over de koers die we als gemeente willen varen en welke strategische keuzes we maken. Daarbij geven we aan welk beleid we voortzetten (koers houden), waar we de koers willen aanpassen (bijsturen) en voor welke ontwikkelingen een ander tempo nodig is (tempo aanpassen).

De vijf bewegingen: geen eindbeeld maar de koers van de gemeente richting 2050



Gemeente Den Haag

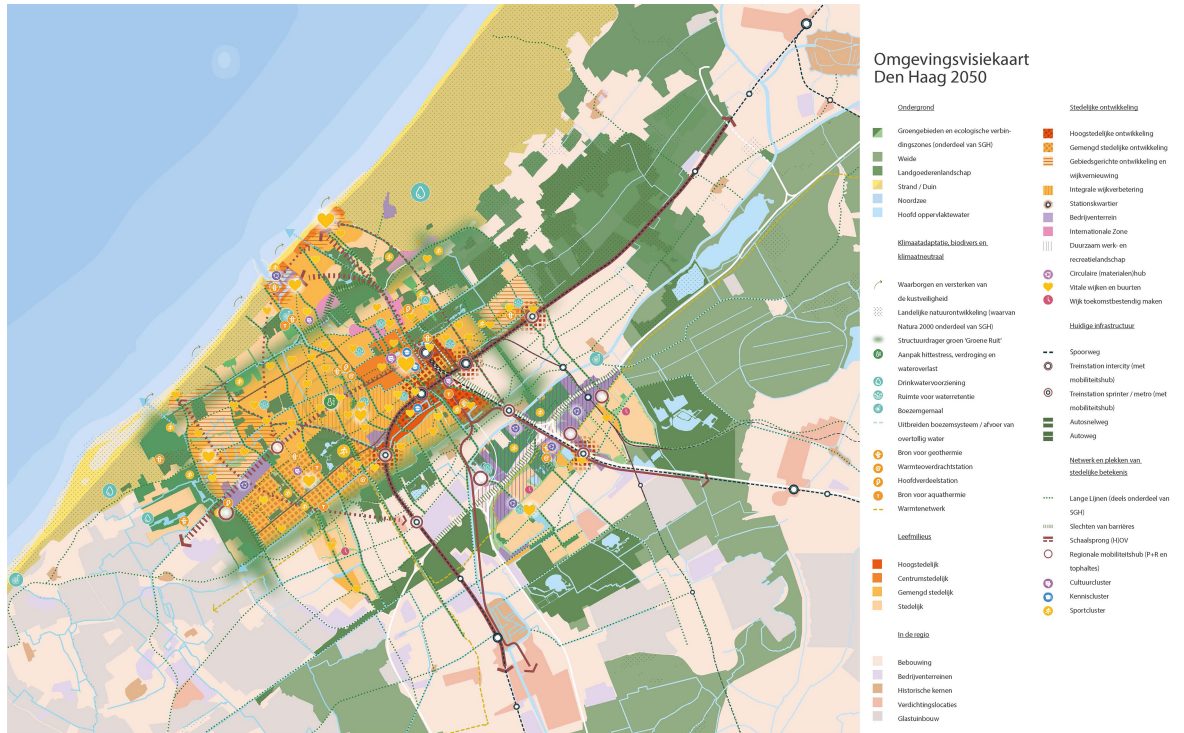
De eerste beweging – **‘Thuis in een divers Den Haag’** – stelt de ervaringen van bewoners en de sociale opgaven centraal. Thema’s als gezondheid, cultuur en leefbaarheid komen in deze beweging samen. Het gaat over de condities die nodig zijn voor huidige en toekomstige inwoners om zich in Den Haag thuis te kunnen voelen. De sociale opgaven en ontwikkelkansen voor inwoners vragen om keuzes waar woningen toegevoegd worden, waar ruimte is voor werkgelegenheid en maatschappelijke voorzieningen en hoe die goed bereikbaar blijven. Die keuzes krijgen hun uitwerking in de beweging **‘Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang’**. De vraag waar verstedelijking in de stad en de regio kan plaatsvinden, is gekoppeld aan een bereikbaarheidsaanpak die voorrang geeft aan voetgangers, openbaar vervoer en fietsers.

In de beweging **‘Ruimte voor groen en water’** laten we zien wat nodig is om verstedelijking en vergroening samen te laten gaan en wat nodig is om in te spelen op klimaatverandering. **In de beweging ‘Ruimte voor kennis en kunde’** staat hoe de Haagse metropool economisch vitaal blijft en voldoende werkgelegenheidskansen biedt.

De beweging **‘Basissystemen op orde’** is voorwaardelijk voor het functioneren van de stad. Het gaat hierbij om een betrouwbaar en duurzaam energiesysteem, een robuuste drinkwatervoorziening en betrouwbare kustverdediging.

De Omgevingsvisiekaart toont op hoofdlijnen waar we welke kwaliteiten beschermen en waar we welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken. Het is een kaderstellende kaart. De facetkaarten bij de vijf bewegingen tonen de ruimtelijke vertaling van de strategische keuzes. Niet alle strategische keuzes en uitgangspunten van de bewegingen zijn direct te vertalen op de kaart, zoals plekken voor ontmoeting, inrichting van de openbare ruimte of ingrepen die de segregatie tegengaan. De facetkaarten zijn input voor uitwerking van de omgevingsvisie in gebiedsvisies, in thematische programma’s en in gebiedsprogramma’s.

6.4 Omgevingsvisiekaart Den Haag 2050



De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Den Haag zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in beeld te brengen. Zij hebben geen status. Binnen de gemeentegrenzen is het een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. **De toelichting op de legenda-items kan gevonden worden in hoofdstuk 6.5**

Gemeente Den Haag

6.5 Toelichting legenda omgevingsvisiekaart

6.6 Beweging 1 - Thuis in een divers Den Haag

6.6.1 Inleiding

Een dak boven ieders hoofd is een basisrecht. Het bouwen van geschikte woningen en de zorg voor voldoende voorzieningen heeft prioriteit. Maar stenen alleen zorgen niet voor een thuisgevoel. We versterken de eigenheid van buurten, maken ruimte voor ontmoeting en culturele uitingen, beschermen het cultureel erfgoed en sturen op architectonische kwaliteit en stedenbouwkundige samenhang. Een openbare ruimte die verbindt is een voorwaarde om tot een stad te komen waar iedereen zich thuis voelt.

6.6.2 Strategische keuzes - Thuis in een divers Den Haag

De gemeente maakt de volgende strategische keuzes gekoppeld aan de beweging 1 - Thuis in een divers Den Haag:

- **Bouwen voor de buurt:** Om sociale netwerken te behouden en buurtgevoel te stimuleren, is het van belang dat woningzoekenden in hun eigen wijk kunnen blijven wonen. Daarom gaan we meer bouwen voor de buurt. Dit betekent dat we in buurten betaalbare en goede woningen toevoegen door de huidige voorraad beter te benutten, onder andere door transformatie, optoppen en splitsen, en op kleine schaal nieuwbouw toe te voegen. Tegelijkertijd is verdichting een instrument om wijken toekomstbestendiger te maken.
- **Tegengaan van segregatie:** We hanteren het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' om bij te dragen aan kansengelijkheid. Dat betekent dat we extra investeren in aandachtswijken om de bestaanszekerheid, kansen voor ontplooiing en een gezonde levensstijl te vergroten. Tegelijkertijd zorgen we voor een betere spreiding over de stad van groepen in een kwetsbare situatie. Zo gaan we de stapeling van problemen in aandachtswijken tegen.
- **Veilige en gezonde openbare ruimtes die verbinden:** Ontmoeting, verblijven, beweging en sport staan centraal bij de inrichting van straten en pleinen. We maken openbare ruimtes aantrekkelijk, veilig en gezond. Dat betekent minder ruimte voor de auto, meer 30 km/u-straten en alternatieven voor autobezit en -gebruik.
- **Naar een stillere en schonere stad:** We beperken de negatieve effecten van verstedelijking en maken de lucht en de bodem schoner. We verbeteren de leefomgevingskwaliteit op het gebied van geur, geluid, trilling, luchtkwaliteit, hitte en lichtvervuiling, zeker in gebieden met gezondheidsachterstanden.
- **Maatschappelijke voorzieningen groeien mee:** De groei van het aantal inwoners vraagt om een passend voorzieningenniveau. We zorgen voor een goede verdeling van scholen, sportmogelijkheden, ruimte voor cultuur, zorg- en welzijnsinstellingen, winkels en ontmoetingsplekken over de stad. Dagelijkse voorzieningen moeten voor alle inwoners snel en makkelijk bereikbaar zijn. Zo geven we invulling aan de 15-minutenstad.
- **Beschermen, benutten en toekomstbestendig maken van cultureel erfgoed:** Door renovatie en herbestemming krijgt (verouderd) erfgoed een tweede leven en voorkomen we de sloop van historisch waardevolle gebouwen. Kleinschalige verdichting moet recht doen aan de erfgoedwaarde van de stedenbouwkundige structuur.

6.6.3 Bouwen aan vitale wijken

Thuis voelen begint met een fijne, comfortabele en betaalbare woning. Het is een eerste levensbehoefte en zorgt voor een solide basis. Daarom zijn het verbeteren, verduurzamen en betaalbaar houden van de bestaande woningvoorraad speerpunten richting 2050. In 2050 voldoen alle woningen aan de 'Haagse basiskwaliteit', oftewel: alle woningen zijn dan veilig, gezond en duurzaam.

Thuis voelen gaat ook over gemeenschapszin en buurtgevoel. Het is belangrijk dat te behouden, en soms te versterken. Door te bouwen voor de buurt vergroten we de kansen voor woningzoekenden om in de buurt te blijven wonen of door te stromen. We voegen daarom in de komende decennia overal in de stad nieuwe woningen toe door op een kleinschalige en compacte wijze te verdichten, door nieuwbouw, maar ook door het optimaal benutten van de mogelijkheden die de bestaande gebouwen ons bieden, denk aan het toevoegen van een extra woonlaag (optoppen), splitsen van woningen en het transformeren van gebouwen. Door het diverse aanbod qua koop-huur, woningtypen en prijsklasse geven we woningzoekenden de mogelijkheid om in de eigen wijk een passend huis te vinden, ook als ze ouder worden of de samenstelling van hun huishouden verandert. Er is aandacht voor nieuwe woonvormen en geschikte huisvesting voor met name ouderen en zorgbehoevenden, denk aan collectieve en innovatieve woon-zorgconcepten of de bouw van appartementencomplexen zodat ouders waarvan de kinderen het huis uit zijn binnen de eigen buurt kunnen verhuizen. Hun eengezinswoningen komen dan vrij voor gezinnen of starters. Ook hebben we aandacht voor de huisvesting van vitale beroepsgroepen, zoals benoemd in de Woonvisie 2040. We willen dat deze beroepsgroepen in de stad kunnen wonen, ondanks de krapte op de woningmarkt, en onderzoeken maatregelen die daarbij ondersteunend zijn. Het op kleinschalige wijze

verdichten van buurten en wijken heeft bijkomende voordelen: het vergroot het draagvlak voor winkels en maatschappelijke voorzieningen en leidt tot investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte. Toegankelijkheid van die openbare ruimte is belangrijk; alle inwoners, met of zonder beperking, moeten gelijkwaardig gebruik kunnen maken van de openbare ruimte, van openbare gebouwen en van openbaar vervoer.

Bij het verbeteren van buurten spelen de omgevingskwaliteiten en de eigenheid van een wijk een sleutelrol, want veel inwoners hechten aan historie en herkenbaarheid. Dan gaat het om onder andere architectuur, monumenten, erfgoed en groen, maar ook om leefstijl, groepsgevoel en gebruikswaarde. Den Haag beschikt in 2050, net als nu, over een verscheidenheid aan woonmilieus waar mensen van verschillende achtergronden zich thuis voelen.

6.6.4 Meerkernige ontwikkeling

We sturen op het zoveel mogelijk clusteren en combineren van voorzieningen. Zo ontstaan binnen de Haagse wijken centrale plekken voor ontmoeting en uitwisseling. Door te zorgen voor een aantrekkelijke mix van functies in combinatie met (kleinschalige) verdichting houden we deze centrale plekken vitaal. In de komende jaren verwachten we van meerdere wijkcentra in de stad dat deze belangrijker worden, zoals Scheveningen, Ypenburg, de Leyweg, Loosduinse Hoofdstraat, Haagse Markt en het Hobbemapplein. Dit is een goede ontwikkeling. Hiermee voorkomen we dat er op den duur te veel druk op het centrum van de stad ontstaat. De ontwikkeling van deze wijkcentra draagt bij aan de 15-minutenstad door de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Zo brengen we het aantal verplaatsingen terug van de wijken naar het centrum en andersom.

De bereikbaarheid van voorzieningenclusters en stedelijke voorzieningen speelt ook op regionaal niveau. Het uitgangspunt hierbij is om de mobiliteitsverplaatsingen zo duurzaam mogelijk te laten plaatsvinden. De (grootschalige) perifere detailhandel vraagt specifieke aandacht. De traditionele woonboulevard, op autobereikbaarheid ingericht, past daarbij niet langer in Den Haag. Maar een concentratie van woonwinkels, automotive of tuin- en bouwhandels blijft voor de stad gewenst, zeker (of mogelijk) in combinatie met circulaire opgaven. In dat kader voeren we een verkenning uit naar de behoefte aan vierkante meters voor deze vorm van (grootschalige) detailhandel. Hierin zal worden bepaald hoe we daar binnen Den Haag (en regio) op een passende manier invulling aan willen geven.

De vitale wijk, 15-minuten stad



Het idee van vitale wijken is gebaseerd op het concept van de 15-minutenstad: alle dagelijkse behoeften zijn binnen een kwartier lopend of fietsend te bereiken. Denk aan scholen, werk, apotheken, huisartsen, winkels, openbaar vervoer, sporten, spelen, natuur en cultuur. Dit concept draagt bij aan het behalen van maatschappelijke opgaven: bereikbaarheid, leefbaarheid, sociale cohesie en verduurzaming.

Gemeente Den Haag

6.6.5 Tegengaan segregatie

Ruimtelijk beleid kan segregatie tegengaan. Toegang tot goede huisvesting, het spreiden van kwetsbare groepen, een goed voorzieningenaanbod en de zorg voor aangename straten en pleinen, waar mensen elkaar ontmoeten en omkijken naar elkaar, dragen hier aan bij. In sommige buurten zijn de onderlinge banden sterk en is de gemeenschapszin groot. Dit komt omdat mensen hun religie, afkomst of leefstijl delen. Een bepaalde mate van segregatie, waarbij mensen van een bepaalde groep bij elkaar wonen, is bevorderlijk voor het buurt- en thuisgevoel. Maar de verschillen tussen buurten en wijken mogen niet te groot worden.

Daarom investeren we richting 2050 vooral in wijken waar problemen als armoede, onderwijsachterstanden, gezondheidsklachten en onveiligheid zich opstapelen. Bij het huisvesten van kwetsbare groepen zorgen we voor een evenredige verdeling over de hele stad. Zo voorkomen we dat de huisvesting van kwetsbare groepen zich concentreert in wijken waar de achterstanden en sociale problemen al groot zijn. We zetten daarom in op het principe van ongelijk investeren voor gelijke kansen.

De gevolgen van migratie worden wisselend ervaren. Voor sommigen roept het komen en gaan van arbeidsmigranten, expats en asielzoekers een gevoel van vrijheid op. Anderen ervaren weinig sociale cohesie. Een zorgvuldig vormgegeven openbare ruimte en (maatschappelijke) voorzieningen in de nabijheid

bieden kansen om anderen te ontmoeten en stimuleren gemeenschapszin en buurtgevoel. Om migranten een thuis te bieden, werken we aan de begeleiding van nieuwkomers die niet zelfstandig een plek kunnen vinden in de samenleving.

Het tegengaan van segregatie betekent ook dat alle waardevolle plekken van Den Haag voor iedereen bereikbaar zijn en dat iedereen zich op die plekken welkom voelt. Een van die plekken is de Binnenstad. De komende jaren werken we daarom aan de binnenstad als groene huiskamer voor iedereen, waar wordt gestudeerd, gewoond, gewinkeld, gewerkt en gerecreëerd. Het is een gebied waar mensen met verschillende achtergronden elkaar ontmoeten en waar iedereen kan genieten van de vele bezienswaardigheden, winkels, horecagelegenheden en culturele voorzieningen, zoals musea en historische gebouwen.

Hetzelfde geldt voor de prachtige landschappen en groengebieden in en om de stad. Het strand, de vele parken en landgoederen bieden bewoners de mogelijkheid om te ontsnappen aan de hectiek van de stad. We investeren dan ook in aantrekkelijke wandel- en fietspaden, het wegnemen van barrières en in het toegankelijker en beter bereikbaar maken van deze gebieden. Daarnaast houden we grip op de mate van recreatief gebruik. Functies en gebruiksdoelen moeten passen bij de verschillende typen groengebieden in en om de stad.

6.6.6 Maatschappelijke voorzieningen groeien mee met de bevolking

Het uitgangspunt is dat het voorzieningenaanbod gelijke tred houdt met de demografische ontwikkeling van de Haagse regio. Dit is een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen in Den Haag. Door voorzieningen te clusteren en te combineren, ontstaan in wijken centrale plekken voor samenkomst en kruisbestuiving. Zorg- en welzijnsorganisaties werken bijvoorbeeld op deze plekken samen met verenigingen en bewonersinitiatieven. We monitoren het aanbod van maatschappelijke voorzieningen en sturen er actief op dat het aanbod meegroeit met de bevolking. We maken hierbij onderscheid tussen stedelijke voorzieningen en dagelijkse voorzieningen. De mate van stedelijkheid bepaalt welk maatschappelijk programma past of wenselijk is. Buurtoverstijgende voorzieningen, zoals sportparken, middelbare scholen, musea, theaters en ziekenhuizen moeten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Door deze voorzieningen zoveel mogelijk aan te sluiten op wandel- en fietspaden, zijn ze voor iedereen gemakkelijk te bereiken. Multifunctionaliteit is een sleutelwoord. Kindcentra, scholen en bibliotheken zijn een ontmoetingsplek en kunnen onderdak bieden aan andere functies en voorzieningen. Bestaande locaties worden beter en intensiever benut. Door nieuwbouw flexibel te ontwerpen, kunnen gebouwen op termijn een andere functie krijgen omdat bijvoorbeeld de bevolkingssamenstelling verandert.

Maar niet alles hoeft in Den Haag. We willen waardevolle plekken en stedelijke voorzieningen op het schaalniveau van de Haagse metropool zo optimaal mogelijk benutten. Dit betekent dat bijvoorbeeld de sport- en leisurevoorzieningen in Zoetermeer, de campus in Delft, het Biosciencepark in Leiden en de Mall of The Netherlands in Leidschendam goed en snel bereikbaar zijn.

Sport- en spelvoorzieningen zijn, samen met natuur, water en gezond voedsel, belangrijk voor een gezonde leefstijl. Versteende wijken krijgen een groenere inrichting met voldoende ruimte voor sport en spel (zoals een trimparcours of hardlooptroute). We koesteren bestaande sportvelden en zetten in op meervoudig (ruimte)gebruik van deze voorzieningen, bijvoorbeeld door ze langer open te stellen of te gebruiken voor waterberging. We onderzoeken de kansen van het overkluzen van snelwegen en de mogelijkheden om zo'n overkluzing te benutten voor sportvelden en andere vormen van recreatie.

Begraafplaatsen behoren ook tot maatschappelijke voorzieningen. Er ligt een opgave om te zorgen dat we mensen de kans geven om uitvaarten naar eigen inzichten vorm te geven – uiteraard binnen de wettelijke mogelijkheden.

6.6.7 Gezonde, aantrekkelijke en veilige openbare ruimtes die verbinden

Je ergens thuis voelen is voor een groot deel afhankelijk van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom versterken we de Haagse lanen, straten, pleinen en paden. Van verkeersruimtes veranderen ze in aangename en veilige plekken voor ontspanning en interactie. Zowel voor mens als dier. Er ontstaat meer ruimte voor verblijven en ontmoeten, voor sporten en bewegen.

We blijven ons inzetten om sport aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar voor zoveel mogelijk Hagenaars te maken. Om te bereiken dat dagelijks bewegen vanzelfsprekend wordt, is het belangrijk aan te sluiten bij de wensen, behoeften en mogelijkheden van alle inwoners. Drempels die sommige groepen ervaren om te sporten, nemen we weg. Dit doen we door de openbare ruimten beweegvriendelijk in te richten en sportvoorzieningen zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

Ook maken we meer ruimte voor natuur en andere functies, zoals buurt evenementen en educatie. We stimuleren het actief en samen verbouwen van voedsel in moestuinen en hoven. Tuinieren, wekelijkse eetmomenten en een markt zorgen voor betrokkenheid, gezonde leefstijlen en gemeenschapszin. We bevorderen het gezonde voedselaanbod in buurten, met extra aandacht voor dit thema rond scholen. En we beperken ongezonde invloeden van bijvoorbeeld reclames voor fastfood, gokken en tabak in de openbare ruimte. Op de fiets en te voet bieden deze nieuwe openbare ruimtes in 2050 snelle verbindingen met andere wijken, de kust, de binnenstad, stations en waardevolle bestemmingen in de regio. Om dit voor elkaar te krijgen gaat het verkeerssysteem op de schop – zie hiervoor beweging 3. Sommige stukken worden autoluw, en in veel straten geldt straks een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Door het parkeren op straat te verminderen, neemt de druk op de openbare ruimte af en ontstaat er ruimte voor andere functies. Door de maximumsnelheid te verlagen, verbetert ook de luchtkwaliteit.

6.6.8 Schonere en stillere stad

In een steeds drukker stad zal er meer behoefte zijn aan rustige plekken en een groene, schone leefomgeving. Een leefomgeving die bovendien beschermd wordt tegen negatieve gezondheidseffecten. We beperken de negatieve effecten van verstedelijking en verbeteren de leefomgevingskwaliteit, vooral in gebieden met gezondheidsachterstanden. We gaan daarvoor actief sturen om de gezondheidsverschillen tussen de wijken significant te verkleinen. We werken samen met inwoners en (regionale) partners aan een structurele verbetering van de luchtkwaliteit. Dat doen we door brongerichte maatregelen te nemen, in ieder geval voor de grootste lokale bronnen van luchtverontreiniging: verkeer, houtstook en mobiele werktuigen. We houden de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit aan en verminderen de blootstelling van met name kwetsbare groepen aan luchtverontreiniging door het vergroten van de afstand tussen verkeerswegen en scholen en woningen.

Een tweede aandachtspunt is (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring. Lokaal beleid is nodig om geluidhinder echt terug te dringen, enerzijds door aanpak aan de bron en anderzijds door te regelen dat iedere woning tenminste één aangename, geluidsluwe gevel heeft. Bij gebiedsontwikkelingen houden we bovendien rekening met trillinghinder, windhinder en schaduwwerking.

6.6.9 Bescherming cultureel erfgoed, versterken stedenbouwkundige samenhang

Het culturele erfgoed van de stad en de regio draagt bij aan de aantrekkingskracht van wijken en de kwaliteit van de leefomgeving. Het gaat om monumenten en historische structuren, zoals beschermde stadsgezichten, landgoed- en molenbiotopen, archeologische monumenten, archieven, immaterieel erfgoed en collecties. Deze sporen van het verleden willen we bewaren en herkenbaar houden. We inventariseren en beschermen daarom het cultureel erfgoed dat daarvoor in aanmerking komt, in de hele stad. Daaronder vallen ook cultuurhistorische waardevolle structuren, waterlopen, landgoederen, landgoedbiotopen en molenbiotopen. We willen stimuleren dat monumenten en beschermde stadsgezichten 'in gebruik' blijven. Goed onderhoud en verduurzaming is noodzakelijk, maar vraagt om maatwerk. Ingrepen mogen immers geen schade toebrengen. Uitgangspunt is dat duurzaamheidsmaatregelen altijd mogelijk zijn. Om het erfgoed toekomstbestendig te maken, is het zaak om aanpassingen en toevoegingen zo te ontwerpen dat ze passen bij de historische gelaagdheid van het bouwwerk of de plek. Dit gebeurt proportioneel: in de afweging bij een besluit op een vergunningaanvraag wordt de maatschappelijke bijdrage aan de energietransitie meegenomen. Voor zover het beleid nog niet voorziet in innovatieve duurzame oplossingen, zullen we het beleid daarop aanpassen. Met het renoveren en herbesteden van monumentale gebouwen leveren we een bijdrage aan de klimaatopgave. Omdat daarmee sloop en nieuwbouw achterwege blijven, ontstaat er minder bouwafval en wordt minder CO₂ uitgestoten.

In beschermde stadsgezichten moet kleinschalige verdichting rechtdoen aan kenmerkende stedenbouwkundige structuren. Nieuwe toevoegingen, zoals dakopbouwen, zijn beperkt mogelijk. Deze moeten worden ingepast in bestaande structuren en aansluiten bij de erfgoedwaarde.

Ook in wijken zonder beschermde erfgoedstatus is het belangrijk dat elke nieuwe ingreep rekening houdt met de bestaande situatie en de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteiten. Ook bij nieuwe gebiedsontwikkelingen houden we rekening met de in het gebied aanwezige erfgoedwaarden. We zorgen dat monumenten goed worden ingepast binnen de nieuwe ontwikkelingen. Tot slot heeft Den Haag een rijk bodemarchief waarop we trots en zuinig zijn. De gemeente Den Haag beschermt, onderzoekt, bewaart en presenteert deze resten.

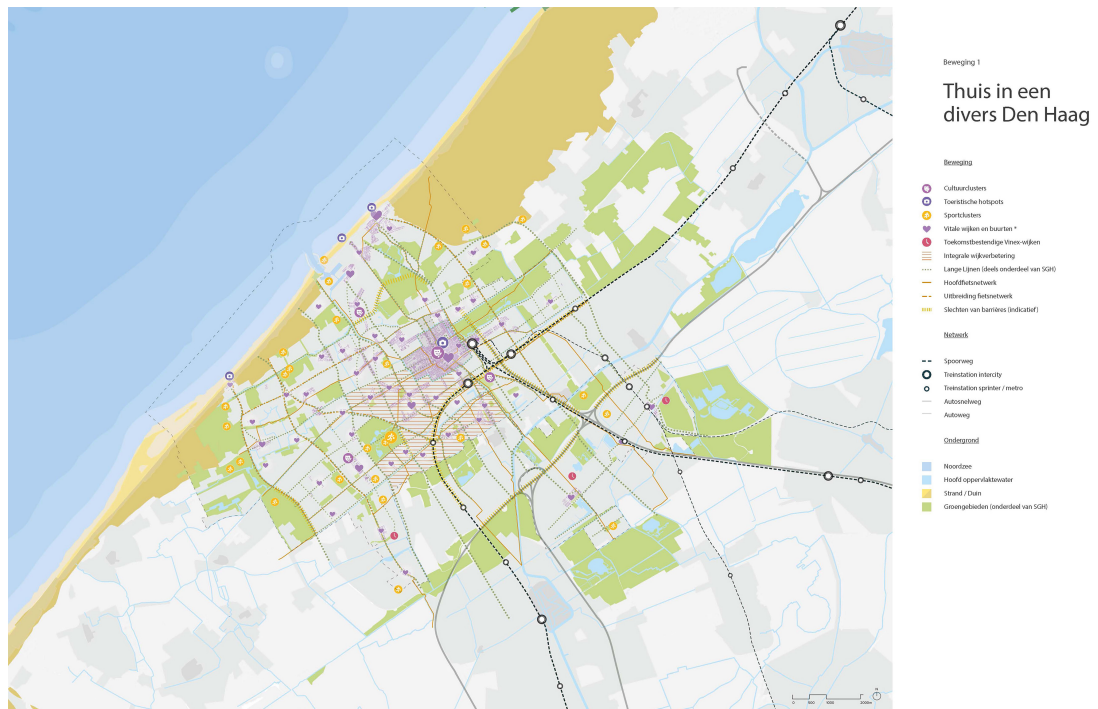
Beschermde stadsgezichten en gebieden



Een kaart met daarop weergegeven de beschermde stadsgezichten en andere cultuurhistorische waardevolle gebieden en locaties in Den Haag.

Gemeente Den Haag

6.6.10 Kaartlaag Beweging 1 - Thuis in een divers Den Haag



De programmatische opgave op de kaart en in de legenda is agenderend en indicatief en vormen een basis voor de doorwerkingen. Stadsbrede bewegingen staan op de visiekaart; deze facetkaart kan meer details en aanvullende onderwerpen tonen ten opzicht van de totale stadsbrede visiekaart. Niet alle sociale opgaven kunnen worden getoond op kaart. **De toelichting op de legenda-items kan gevonden worden in hoofdstuk 6.5**

Gemeente Den Haag

6.7 Beweging 2 - Ruimte voor groen en water

6.7.1 Inleiding

Groen en water zijn randvoorwaardelijk voor het functioneren als groene metropool aan zee. Den Haag heeft een rijke en sterke groenstructuur die al eeuwenlang de identiteit van de stad bepaalt. Die beeldbepalende groenstructuur wordt richting 2050 uitgebouwd tot een robuuste en 'groenblauwe' structuur voor mens, plant en dier. Deze zogenoemde Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) is nodig om het woon- en investeringsklimaat op peil te houden en om verder te bouwen aan een toekomstbestendige stad met een gezonde leefomgeving.

Ruimte voor groen en water draagt bij aan een gunstig woon-, vestigings- en investeringsklimaat voor inwoners en bedrijven. Het is van essentieel belang voor de vitaliteit van de stedelijke biodiversiteit. De groenstructuur van Den Haag, sinds de 19e eeuw bepalend voor de identiteit van Den Haag, komt door verdichting van de stad steeds meer onder druk te staan. Het veranderende klimaat zorgt daarnaast voor weersextremen zoals hitte, droogte of juist veel regen en de stedelijke biodiversiteit neemt verder af. We moeten daarom onze groenstructuur verder versterken. Dit doen we op alle schaalniveaus: regionaal, op het niveau van de stad – met een Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) – en op wijkniveau.

6.7.2 Strategische keuzes - Ruimte voor groen en water

De gemeente maakt de volgende strategische keuzes gekoppeld aan de beweging 2 - Ruimte voor groen en water:

- **Vergroening tot op straat- en pleinniveau:** Naast de strategische groenprojecten vergroenen we de 'lange lijnen' en andere wegen. De meest versteende wijken krijgen een groene inrichting en we nemen bij ruimtelijke ontwikkelingen een groenblauwe inrichting als uitgangspunt.
- **Duinen groeien mee met de zee:** We verkennen de uitbreiding van het gehele strand- en duingebied. Door het instuiven van zand te bevorderen ontstaat meer ruimte voor natuur en groeien de duinen mee met de stijgende zeespiegel.
- **Meer aandacht voor water- en bodemkwaliteit:** Bij ruimtelijke ingrepen nemen we het natuurlijke water- en bodemsysteem als basis. We verminderen de afhankelijkheid van complexe technische wateroplossingen en zetten in op een grotere sponswerking van de bodem.
- **Focus op strategische groenprojecten:** Op kwetsbare plekken in de stad investeren we in strategische groenprojecten, om zo het stedelijke netwerk van groen en water te versterken.
- **Samen aan de slag met groen:** Ruimte maken voor groen en water is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente, inwoners en bedrijven. We gaan vernieuwende privaat-publieke samenwerkingen aan om hier invulling aan te geven.
- **Versterken, beschermen en uitbreiden van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur:** De Stedelijke Groene Hoofdstructuur is van essentieel belang voor klimaatadaptatie en de stedelijke biodiversiteit. Het draagt bij aan een aangenaam en gezond woon- en vestigingsklimaat. Versterking en uitbreiding van dit netwerk is de sleutel voor een vitale stad waar mens en natuur goed gedijen.

6.7.3 Beschermen, versterken en uitbreiden van de SGH

De Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) bestaat uit duinen, bossen, de parken en de hoofdboomstructuur. Kenmerkend voor Den Haag zijn de lange lijnen (of lanen), die net als de buitenplaatsen, gebaseerd zijn op de kenmerken van het onderliggende kustlandschap. De SGH heeft een belangrijke functie voor natuur en bestaat uit kerngebieden en ecologische verbindingzones. Daarnaast hebben bijna alle gebieden voorzieningen ten behoeve van stedelijke recreatie. Vanwege de hoge woningdichtheid van Den Haag zijn ook de omliggende regionale landschappen van groot belang voor Den Haag. De variatie aan landschappen (kust, landgoederen, veenweiden/polders) is van grote waarde voor het thuis kunnen voelen in Den Haag. In deze omgevingsvisie zetten we in op het beschermen, versterken en uitbreiden van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, de Regionale Groenstructuur en de samenhang daartussen. We versterken het karakteristieke netwerk van lange lijnen en breiden de hoofdboomstructuur haaks op de kust uit. Deze structuur haaks op de kust draagt vervolgens ook bij aan gezonde mobiliteit (fietsers en voetgangers).

We versterken de biodiversiteit door op diverse locaties de koppeling tussen voor natuur belangrijke groengebieden tot stand te brengen en door beheermethoden te verbeteren. Het zorgen voor een soepele verbinding voor mens en dier vanuit de stad naar buiten staat centraal, naast het investeren in de toekomstwaarde van het regionale landschap. Daarom wordt de structuur van de 'Groene Ruit' versterkt. Ook de zonering van groengebieden (rust en reuring) wordt doorgevoerd. Wettelijk beschermd zijn de Natura 2000-gebieden (Europees) en de gebieden van Natuur Netwerk Nederland. De opgave voor onze Natura 2000-gebieden is niet alleen om deze te beschermen, maar ook om de natuur te herstellen. In de uitwerking van de omgevingsvisie in gebiedsvisies en gebiedsprogramma's laten we zien in welke mate drukfactoren optreden als gevolg van wonen, werken, recreatie en mobiliteit. Vervolgens geven we aan welke maatregelen we inzetten om de drukfactoren op de natuur te verminderen.

Met onze regionale partners, zoals Nationaal Park Hollandse Duinen en de landschapstafel Duin, Horst en Weide, werken we aan het beschermen, versterken en (waar mogelijk) uitbreiden van de regionale groenstructuur. Het zorgen voor een soepele verbinding voor mens en dier vanuit de stad naar buiten staat centraal, naast het investeren in de toekomstwaarde van het regionale landschap.

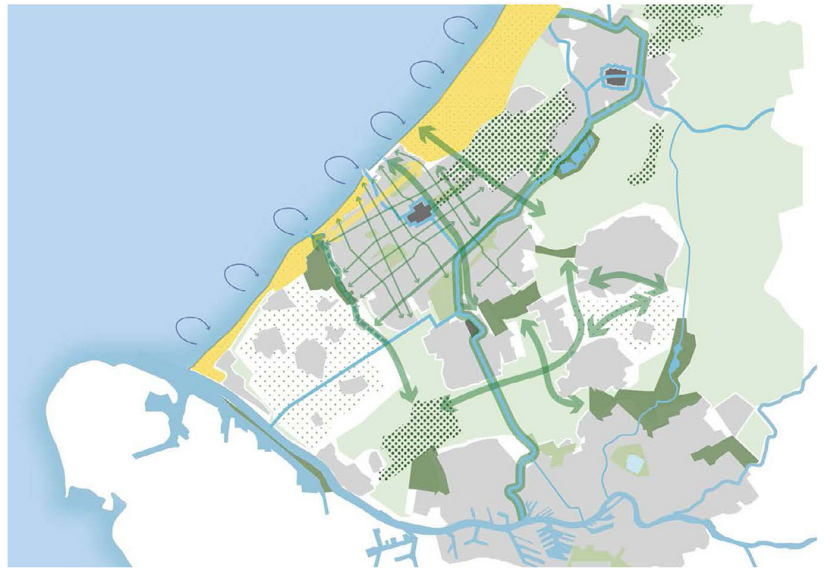
De komende decennia zullen stedelijke verdichting en vergroening nog steviger hand in hand moeten blijven gaan. De uitgangspunten uit het puntensysteem Natuurinclusief en Klimaatadaptief Bouwen helpen om genoeg groen op en rondom de bouwlocatie te kunnen realiseren. Daarnaast is het belangrijk om steeds te monitoren of verdichting en vergroening op stedelijk niveau in evenwicht zijn, ook om te bepalen welke hoeveelheid en kwaliteit groen nodig is voor toekomstig gebruik. Daarom wordt een analyse uitgevoerd naar de behoefte aan grote groengebieden in het licht van de verstedelijkingsopgave.

Regionale context

De uitbreiding van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur versterkt de identiteit van Den Haag als parkenstad. Het verbindt de stad met Nationaal Park Hollandse Duinen (NPHD) en Landschapspark Zuidvleugel. Cruciaal hierbij is de verbetering van ecologische verbindingen en de kustverdediging rond Scheveningen om de zeespiegelstijging op te vangen.

Regionale context

-  Duingebied (Natura 2000)
-  Kustversterking
-  Open landschap
-  Kroonjuweel
-  Recreatiegebied
-  Glastuinbouw
-  Hoofdwaterroute
-  Toevoegen nieuwe waterverbinding
-  Groene verbinding tussen stad en land
-  Stedelijk groen
-  Bebouwd gebied



De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Den Haag zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in beeld te brengen. Zij hebben geen status.

Gemeente Den Haag

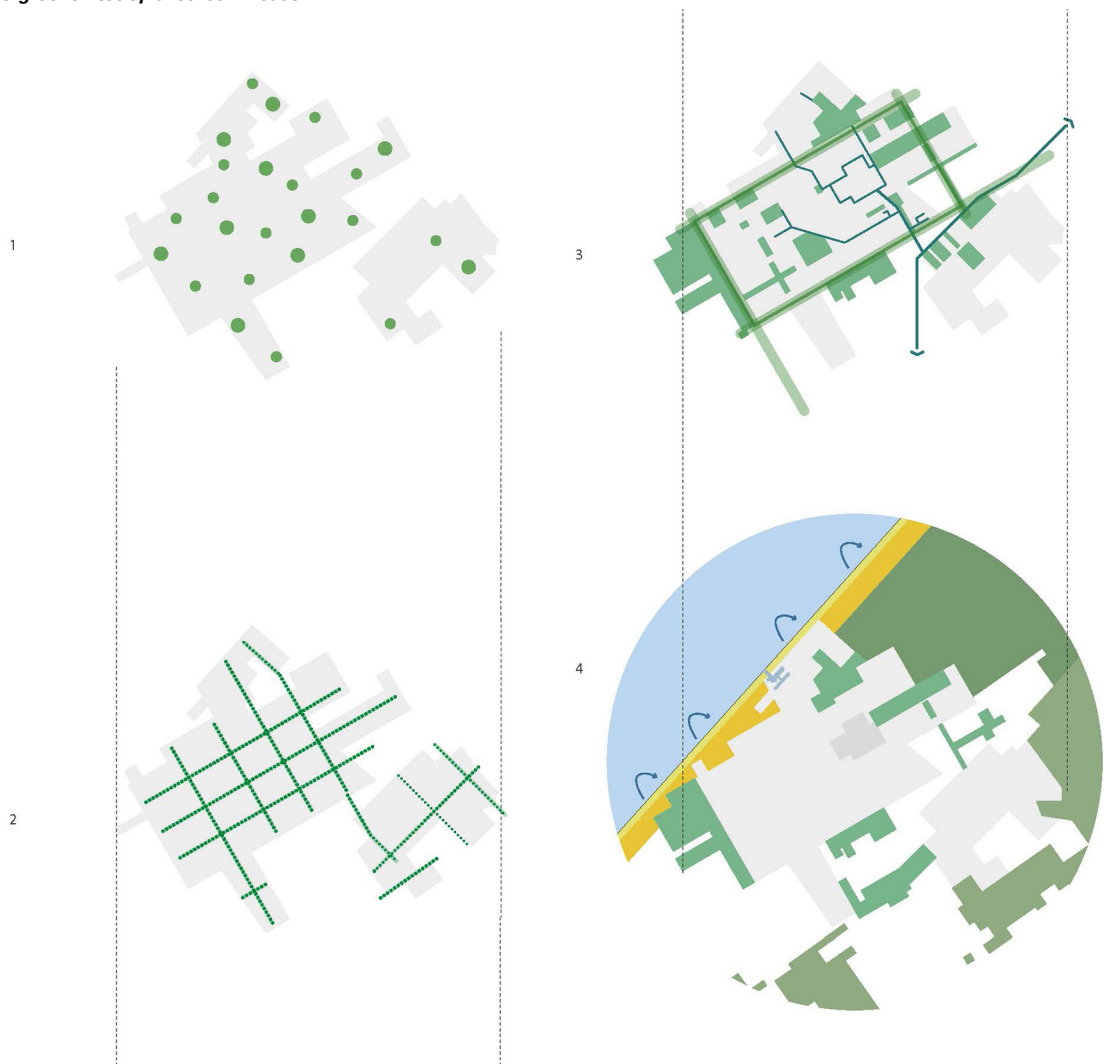
6.7.4 Vergroenen tot op straat en pleinniveau

In een dichtbevolkte stad is een groene openbare ruimte letterlijk van levensbelang: voor de kwaliteit van leven, maar ook voor de klimaatbestendigheid, bijvoorbeeld om hittestress te verminderen. We werken de komende decennia aan een stad die zichtbaar groener wordt, tot op straat- en pleinniveau. Tegelijkertijd ontstaat er op plekken in de stad discussie over ruimte voor groen in relatie tot bijvoorbeeld verdichting en de ruimte voor energietransitie. Dit is zowel een kwantitatieve als kwalitatieve opgave, waarin ruimte voor groen en water vanuit verschillende doeleinden wordt gecombineerd. Soms moet er groen elders worden gecompenseerd. We gaan de komende jaren aan de slag met de vergroeningsopgave in de vele stenige en dichtbebouwde wijken, met name in het centrum en de 19e-eeuwse wijken daaromheen. Daarvoor moeten we wel ruimte maken. De mobiliteitstransitie is daarvoor randvoorwaardelijk. Door meer in te zetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer kan het aantal (geparkeerde) auto's op straat afnemen. Door te vergroenen op straat- en pleinniveau dragen we bij aan het versterken van het totale netwerk van groen en water. Het netwerk op stedelijk niveau sluit vervolgens weer aan bij de verbindingen met de regio. Kwantitatief én kwalitatief vergroenen op alle schaalniveaus geeft concreet invulling aan de groene metropool aan zee.

Vergroenen op alle schaalniveaus

1. Vergroening tot op buurt-, straat- en pleinniveau.
2. Verbeteren netwerk van lange lijnen (hoofdboomstructuur) parallel en haaks aan de kust om het DNA van Den Haag te versterken.
3. De Stedelijke Groene Hoofdstructuur vormt een groenblauw netwerk in en om de stad. Grote delen van de SGH zijn belangrijke ecologische zones, die onder andere samen met elkaar worden verbonden in de zogenoemde Groene Ruit. Deze ecologische zones koppelen de SGH met omliggende natuurgebieden en vormen samen het Nationaal Park Hollandse Duinen.
4. Een groen en landschappelijk netwerk, waarmee regionale en stedelijke groenzones ecologisch en recreatief met elkaar zijn verbonden. Versterking van het kustgebied, kansen voor natuurontwikkeling.

Vergroenen tot op al schaalniveaus



Een visualisatie van vergroenen op alle schaalniveaus.

Gemeente Den Haag

6.7.5 Meer aandacht voor water en bodemkwaliteit

Bij ruimtelijke ingrepen wordt het natuurlijke water- en bodemsysteem als basis genomen. We verminderen de afhankelijkheid van complexe technische (water) oplossingen, zoals ingewikkelde constructies voor waterafvoer, en zetten in op een grotere sponswerking van de bodem. Aan de kust nemen we maatregelen tegen de stijgende zeespiegel en benutten we de weidegebieden voor piek- en seizoensberging van regenwater. Door samen te zorgen voor schoon en genoeg, maar niet te veel water in de stad ontstaat een goede basis om de SGH te versterken en uit te breiden. Bij het terugbrengen van de groene lange lijnen in de stad kijken we tegelijkertijd naar (mogelijk) herstel of toevoegen van waterverbindingen. Dit is cruciaal voor versterking van de SGH en de natuur in de stad. Daarnaast zetten we in op een goede water- en bodemkwaliteit met een gezonde water- en bodemecologie. Specifiek bij de inrichting en beheer van de openbare ruimte is aandacht voor het verkleinen van de kans op het ontstaan, overbrengen en verspreiden van infectieziekten.

6.7.6 Duinen groeien mee met de zee

Van de elf kilometer Haagse kust is acht kilometer beschermd door duinen en drie kilometer door een harde waterkering. Deze bescherming moet meegroeien met de stijgende zeespiegel. De duinen kunnen dat door zandsuppletie en instuiving. Hierdoor worden de duinen breder en hoger. Dit biedt ruimte aan extra natuur en een grotere zoetwatervoorraad onder de duinen. Ophogen van de kering in het verharde

deel van de kust is ruimtelijk een zeer complexe puzzel. Dit vraagt om een langetermijnstrategie richting 2100 en verder (zie beweging 5 de basis op orde). Daarbij horen investeringen die helpen om een veilige waterkering ook op lange termijn betaalbaar te houden.

6.7.7 Focus op strategische groenprojecten

Op een aantal plekken in de stad versterken we de hoeveelheid groen en water voor mens en natuur. Dit is geanalyseerd aan de hand van normen en vuistregels, zoals het principe van 3-30-300 (iedereen zicht op 3 bomen; 30% kroonoppervlak; iedereen op maximaal 300 meter van een groenvoorziening) en de afstandsnorm van 750 meter naar de groengebieden van de SGH. Het netwerk voor groen en water is daar kwetsbaar en vraagt bij verdere verdichting om versterking. Rondom het centrum gaat het om het CID en de Binckhorst. Extra verdichting in Zuidwest zorgt voor toenemende druk op natuur en water in de wijk, maar ook in de groene zones aan de randen en achter de duinen waar de druk op het grondwater toeneemt.

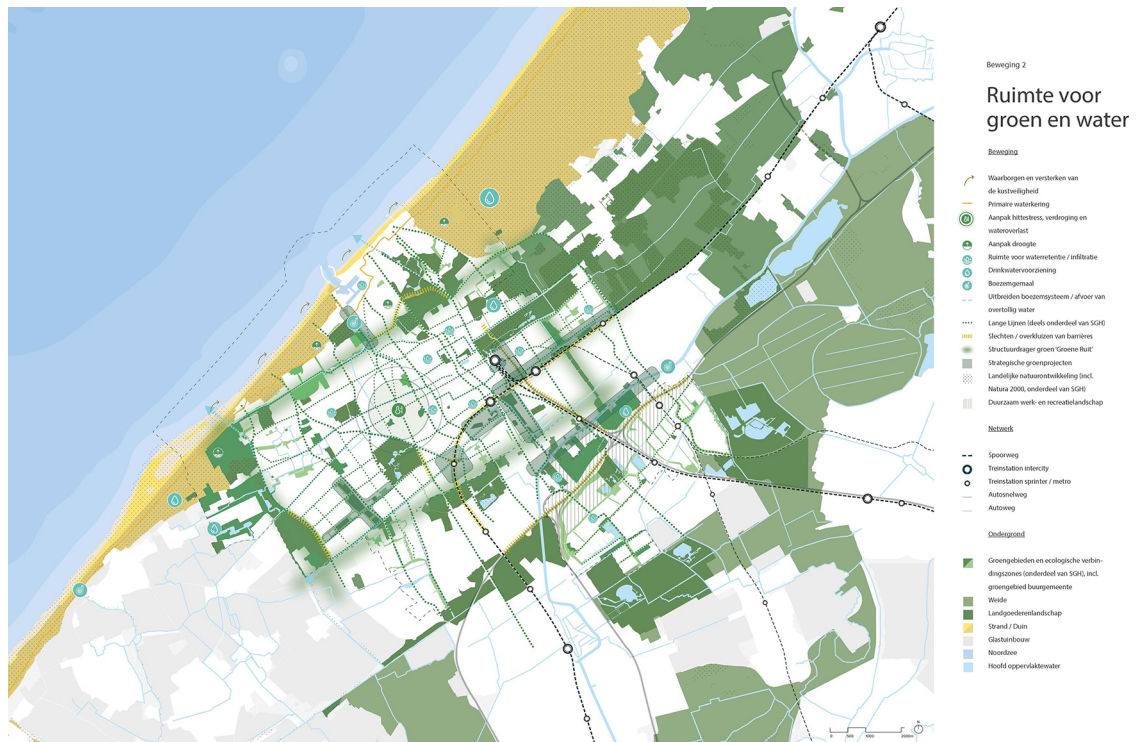
Op kwetsbare plekken in de stad wordt ingezet op strategische groenprojecten, zowel op SGH-niveau als op wijk- en buurniveau. We maken hierbij een onderscheid tussen groenprojecten die hoofdzakelijk gericht zijn op het verbeteren van de leefkwaliteit voor de mens en groenprojecten die gericht zijn op het versterken van de biodiversiteit. Bij die eerste categorie gaat het om het vergroenen van het Schenkviaduct, waterfrontpark Binckhorst, een dakpark boven de Utrechtsebaan en het Laakhavenpark. De tweede categorie bestaat uit de projecten het Verversingskanaal, de versterking van het Groene Assenkruis Zuidwest en Haagse Beekzone en het vijfslagenlandschap in de Vlietzone. Het project Van Zee tot Zweth draagt zowel bij aan het verbeteren van de leefbaarheid voor onze inwoners als het versterken van de biodiversiteit.

6.7.8 Samen aan de slag

De gemeente bezit circa 40% van de stad. De overige 60% is in eigendom van inwoners, bedrijven en instellingen. Met elkaar moeten we zorgen voor een toekomstbestendige en leefbare stad. Dat betekent bijvoorbeeld dat we de leefkwaliteit verbeteren door in te zetten op klimaatadaptatie en vitale stadsnatuur. De gemeente legt met het versterken van de SGH en het vergroenen tot op straat- en pleinniveau een stevige basis. Maar daar bovenop zijn aanvullende maatregelen op particulier terrein, zoals (binnen)tuinen, nodig. In Den Haag is er bijvoorbeeld 17 vierkante kilometer aan lege daken. Natuurlijk is niet elk dak geschikt, maar er is meer mogelijk dan ze alleen te bedekken met zonnepanelen. Hier liggen kansen om meer te doen met sporten, spelen, recreëren en natuur.

De particuliere inzet is ook nodig bij het opzetten van en beheer van al het groen en water. Publiek-private samenwerkingen spelen daarin een belangrijke rol. Deze samenwerkingen hebben als doel om gezamenlijk de kwaliteit van het groen in de stad te versterken en de ecosysteemdiensten (de baten die de natuur de mens biedt) van groen en water te optimaliseren. Ook staat de gemeente open voor initiatieven van particulieren om hun buurt te vergroenen, in navolging van goede Haagse voorbeelden als Emma's Hof en stadsoase Spinozahof.

6.7.9 Kaartlaag Beweging 2 - Ruimte voor groen en water



De programmatische opgave op de kaart en in de legenda is agenderend en indicatief en vormen een basis voor de doorwerkingen. Stadsbrede bewegingen staan op de visiekaart; deze facetkaart kan meer details en aanvullende onderwerpen tonen ten opzicht van de totale stadsbrede visiekaart. Niet alle sociale opgaven kunnen worden getoond op kaart. **De toelichting op de legenda-items kan gevonden worden in hoofdstuk 6.5**

Gemeente Den Haag

6.8 Beweging 3 - Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

6.8.1 Inleiding

Door verstedelijking en bereikbaarheid nog meer in samenhang te brengen, benutten we de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk. Verstedelijking vindt plaats op bestaande en nieuwe openbaar vervoer knooppunten, om zo de nabijheid van functies te vergroten. Lopen, fietsen en openbaar vervoer groeien uit tot de meest gebruikte manieren van vervoer. Het biedt kansen om het ruimtebeslag van rijdende en stilstaande auto's in de openbare ruimte terug te dringen en zo plaats te bieden aan vergroening, ontmoeting en ontspanning.

6.8.2 Strategische keuzes - Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

De gemeente maakt de volgende strategische keuzes gekoppeld aan de beweging 3 - Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang:

- **Een bouwtempo dat past bij de Haagse metropool:** We zetten in op een gematigde groei van de Haagse bevolking richting 2050. Dat doen we door samen met Rijk en regio te sturen op arbeidsmigratie en op het benutten van verstedelijkingskansen in de hele metropool. We houden vast aan de gemaakte woningbouwafspraken. We verwachten dat een verlenging van deze afspraken nodig is tot 2035. Na 2035 houden we rekening met een bouwtempo van ongeveer 2.000 woningen per jaar.
- **Bouwen en verbouwen in de hele stad:** In de grootschalige gebiedsontwikkelingen CID, de Binckhorst en Zuidwest vindt de komende decennia het grootste deel van de bouwopgave plaats. Naast deze gebieden voegen we in de hele stad op kleinschalige wijze woningen toe. Door nieuwbouw en door het beter benutten van de bestaande woning- en gebouwvoorraad. Zo draagt de hele stad bij aan het terugdringen van het woningtekort en het kwalitatief op peil houden van bestaande wijken.
- **Versnellen mobiliteitstransitie op stedelijk en regionaal niveau:** We zetten in op een duurzaam mobiliteitssysteem dat veilig, ruimte-efficiënt, schoon en betaalbaar is. Op plekken waar het kan, en in afstemming met nood- en hulpdiensten, verlagen we de maximale snelheid naar 30 kilometer

per uur. We stimuleren lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Richting 2050 zal er minder ruimte in de stad zijn voor de (privé) auto. Om de bereikbaarheid van de Haagse metropool te garanderen, doen we investeringen in de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht), de Koningscorridor en de Zuidwestlandcorridor (ov-lijnen). Ook zoeken we naar alternatieve routes voor reizigers buiten het centrum om.

- **Versnellen omslag naar duurzame stedelijke logistiek:** Bevoorrading, (pakket)bezorging en afvalverzameling wordt geconcentreerd bij overslagpunten. Deze organiseren we op stedelijk en regionale schaal. Zo verminderen we de hoeveelheid (zwaar) vrachtverkeer dat door de wijken rijdt.
- **Verstedelijking rond ov-knooppunten:** De focus voor verdichting ligt op en nabij openbaar vervoerknooppunten. Zo zorgen we voor nabijheid van functies en verbindingen tussen stad en regio.

6.8.3 Een bouwtempo dat past bij de Haagse metropool

Met een flexibele verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie leiden we de verwachte demografische groei en de bijbehorende veranderingen in bevolkingssamenstelling in goede banen. Het aantal inwoners neemt de komende jaren toe, al is de verwachting dat na 2030 de bevolkingsgroei afvlakt. Het tempo waarin na 2030 nieuwe woningen moeten worden bijgebouwd, valt dan ook lastig te voorspellen. Dat is afhankelijk van hoe de demografie zich daadwerkelijk ontwikkelt, de dan geldende woonwensen, economische trends, en de hoeveelheid geschikte locaties en inpassingsmogelijkheden.

Voor de periode 2035-2050 houden we voor nu rekening met een bouwtempo van zo'n 2.000 woningen per jaar. De inschatting dat we naar een lager groeitempo gaan, hangt samen met een verschuiving van het accent van de verstedelijking in de stad. Tot 2035 combineren we de focus op het CID, de Binckhorst en Zuidwest, waar de grootste bouwproductie plaatsvindt, met kleinschalige verdichting in de bestaande stad. Daarna neemt de groeipotentie van de grote ontwikkelgebieden af en verschuift het accent naar locaties verspreid over de hele stad (zie ook hoofdstuk 6.8.5).

Voor de komende jaren is de woningbouwopgave helder. In de Haagse regio zijn tussen 2022 en 2030 ongeveer 75.000 woningen gepland. In lijn met de afspraken uit de Woondeal Haaglanden neemt Den Haag daarvan 30.000 woningen voor haar rekening. Dit betekent een woningbouwopgave van 4.000 woningen per jaar. We houden er rekening mee dat de woningbouwafspraken gericht op een hoge bouwproductie verlengd worden tot 2035, vanwege verschillende vertragingfactoren. Daarbij zorgen we dat alle categorieën aan bod komen: sociale huur, vrije sector huur en alle vormen van koop, uiteraard in balans met vastgelegde (beleids)afspraken op het gebied van voorzieningen, openbare ruimte en leefbaarheid.

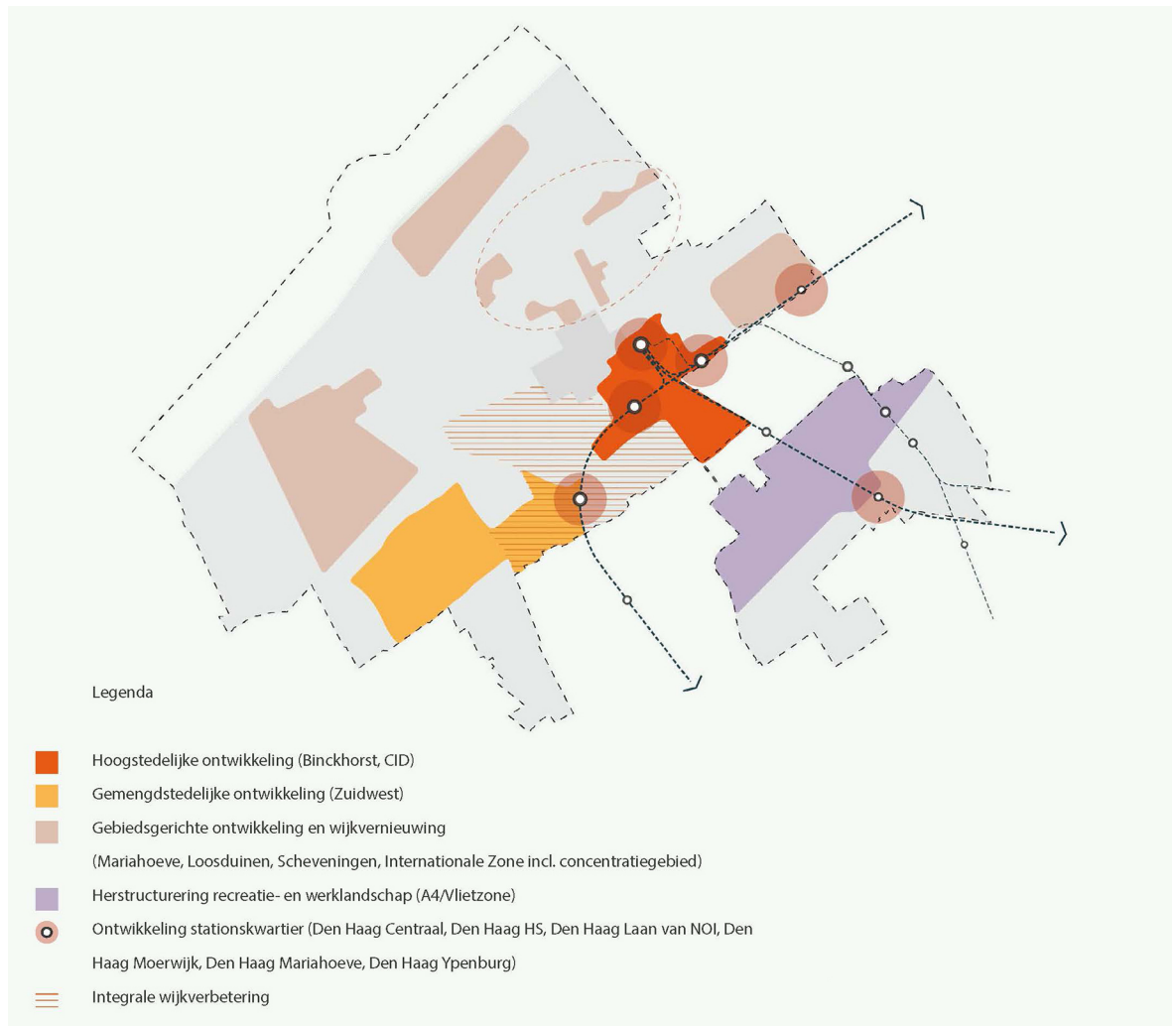
6.8.4 Bouwen en verbouwen in de hele stad

Het grootste deel van de te bouwen woningen komt de komende decennia terecht in drie lopende gebiedsontwikkelingen: het Central Innovation District (CID), de Binckhorst en Zuidwest. Het CID en de Binckhorst zijn zogenoemde grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, waarbij woningbouw in combinatie met werk-, leer- en innovatiefuncties moet leiden tot de vorming van gemengde stadswijken. In alle drie de gebieden zijn de woningbouwprogramma's gericht op starters, jongeren, kleine gezinnen en ouderen. Naast deze drie focusgebieden zijn er nog drie wijkvernieuwingsgebieden: Scheveningen, Mariahoeve en Loosduinen. Hier gaan we door met de reeds gemaakte plannen om nieuwe woningen te bouwen, nieuwe verbindingen aan te leggen en ruimte voor bedrijvigheid te creëren zonder ingrijpende veranderingen in de structuur van de wijk. De A4-Vlietzone is ook een vernieuwingsgebied, maar daar ligt de focus op het versterken van recreatie en groen en het ontwikkelen en intensiveren van werkgebieden.

De keuze om de komende jaren overal in de stad nieuwe woningen toe te voegen wijkt af van de lijn uit de Agenda Ruimte voor de Stad. We richten ons niet alleen op het toevoegen van buurtgerichte nieuwbouw, maar ook op het benutten van de potenties van de bestaande gebouwen. Denk aan transformatie, flexwonen, optoppen (toevoegen extra laag) en splitsen. Dit is niet alleen bedoeld om het woningtekort weg te nemen, maar ook om wijken vitaler te maken en van een kwaliteitsimpuls te voorzien – zoals beschreven in beweging 1. Met deze omgevingsvisie bevestigen we de speerpunten uit de Woonvisie 2040. Het gaat om betaalbaar (ver)bouwen in alle delen van de stad, passende huisvesting voor aandachtsgroepen, toekomstbestendige duurzame woningen en woonomgeving en vitale en leefbare wijken. De komende decennia zullen vele delen van Den Haag op de schop gaan. Dit gebeurt in een geleidelijk tempo. Voorop staat dat de leefbaarheid in stand blijft. Daarnaast zullen er altijd plekken in de stad zijn, in afwachting van een definitieve bestemming of waar functiewijzigingen zullen plaatsvinden. Deze transformatieopgaven vragen om experimenten en placemaking. Dit betekent dat we ruimte geven voor het creëren van levendige, toegankelijke plekken door tijdelijk gebruik en creatieve interventies. Zo geven we ruimte om nieuwe ideeën te testen die de identiteit van een gebied versterken. Sociale samenhang en ontmoeting wordt hiermee ook versterkt.

6.8.5 Toelichting opgaven per type gebiedsontwikkeling

6.8.5.1 Overzichtskaart type gebiedsontwikkelingen



Deze kaart geeft de bestaande en nieuwe gebiedsontwikkelingen voor 2050 weer. Ieder gebied kent een eigen opgave, waarbij de (plan)grenzen en scope nog kan veranderen.

Gemeente Den Haag

6.8.5.2 Hoogstedelijke ontwikkeling

(Door)ontwikkeling van wijken met een hoogstedelijke dichtheid met een mix van wonen, werken en kennisontwikkeling. Onderdeel van de ontwikkelingsopgave is de (ruimtelijke) balans tussen maatschappelijke voorzieningen, nachtleven, ruimte voor nutsvoorzieningen, klimaatadaptief en natuurinclusief groen en passende sportvoorzieningen.

- **Central Innovation District (CID)** - Opgave: Ontwikkeling met een (hoog)stedelijke dichtheid met een mix van wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. Nadruk ligt op het mengen van functies in hoge dichtheid met een kwalitatieve groene openbare ruimte. Goed verbonden met de rest van de stad. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- **Binckhorst** – Opgave: transformatie van een monofunctioneel bedrijventerrein naar een hoogstedelijk woon-werkgebied met onderwijs en voorzieningen. Nadruk ligt op het mengen van functies in hoge dichtheid met een kwalitatieve groene openbare ruimte. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

6.8.5.3 Gemengd stedelijke ontwikkeling

Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een groot aandeel niet-woonfuncties. Klimaatadaptief en natuurinclusief groen en sportvoorzieningen zijn onderdeel van de ontwikkelingsopgave.

Zuidwest – Opgave: ontwikkelen van een gemengd stedelijk leefmilieu met wonen, werken, onderwijs, recreatie en sport. Aantrekkelijk leefmilieu met voldoende groen en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes, speel- en ontmoetingsplekken met een diverse woningvoorraad.

6.8.5.4 Gebiedsgerichte ontwikkeling en wijkvernieuwing

Versterking van bestaande buurten door nieuwe verbindingen, verduurzaming, toevoegen van woningen en/of ruimte voor bedrijvigheid, zonder (ingrijpende) veranderingen op structuurniveau.

- **Mariahoeve** – Opgave: revitalisering van de wijk in combinatie met verdichting met aandacht voor de stedenbouwkundige opzet, ruimtelijke structuur. Optoppen en verduurzamen bestaande woningvoorraad.
- **Scheveningen**
 - Opgave Haven: consolideren van economische functie (korte termijn), economische betekenis van de haven op langere termijn versterken.
 - Opgave Bad: mobiliteitsopgave (inclusief parkeren), samenhangende kansen voor verduurzaming en vergroening van de openbare ruimte. Ontwikkelkansen verouderd vastgoed. Jaarrond programmering (cultuur, horeca, bedrijvigheid).
- **Loosduinen** – Opgave: versterken van het centrum (winkelcentrum Loosduinse Hoofdplein), verbeteren interne als externe verbindingen (Zuidwestlandcorridor). Behoud voorzieningenniveau en leefbaarheid. Versterken ecologische structuren. Gerichte verdichting t.b.v. structuurversterking.
- **Internationale Zone** – Opgave: versterken van het internationale vestigingsmilieu als een integrale gebiedsontwikkeling met oog voor verblijfsklimaat, beveiliging en samenhang binnen het gebied.

6.8.5.5 Ontwikkeling stationskwartier

Ontwikkeling rond de stations Den Haag Centraal, HS, Laan van NOI, Moerwijk, Mariahoeve en Ypenburg. Opgave: ontwikkeling met een (hoog/gemengd) stedelijke dichtheid rond knooppunten, knooppuntontwikkeling. Aantrekkelijke openbare ruimte. Nadruk ligt op het mengen van functies in hoge dichtheid met kwalitatief groen. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

6.8.5.6 Herstructurering recreatie- en werklandschap

Transformatie van de A4/Vlietzone. Opgave: herstructurering naar een robuuste landschappelijke stadsrandzone. Ruimte voor economische functies, sport en recreatie met een nieuwe verkeersontsluitingsstructuur. Verbeteren verbindingen vanuit Leidschenveen-Ypenburg met de rest van de stad (ov, fiets).

6.8.5.7 Integrale wijkverbetering

Vernieuwing van bestaand wijk inclusief bestaande woningvoorraad. Aandacht voor kwaliteit en ontmoeting in de openbare ruimte die klimaatadaptief, groen en natuurinclusief is ingericht.

- **Laak, Rustenburg en Oostbroek, Transvaal, Schilderswijk, Moerwijk** - Opgave: woningverbetering en verduurzaming van de particuliere woningvoorraad, onderdeel van het Nationaal Programma Stadsrenovatie. Voor Schilderswijk ligt een specifieke opgave om de sociale woningvoorraad te vernieuwen en te verdichten aansluitend bij een centrumstedelijk leefmilieu en om groen toe te voegen.

6.8.6 Knooppuntontwikkeling - zorgen voor nabijheid

In lijn met de Haagse traditie rond goed bereikbare plekken – zoals voorzieningenclusters en openbaar vervoer knooppunten – zetten we met deze omgevingsvisie in op het versterken van de samenhang tussen verstedelijking en bereikbaarheid. Ook tot 2050 is een hoofdrol weggelegd voor openbaar vervoer knooppunten. Ze creëren nabijheid, waardoor dagelijkse functies en voorzieningen zo snel mogelijk te bereiken zijn. Ook op het schaalniveau van de Zuidelijke Randstad wordt de verstedelijkingsopgave gekoppeld aan knooppunten van openbaar vervoer. In dit gebied zijn de komende decennia ongeveer 240.000 nieuwe woningen nodig. Het grootste deel hiervan krijgt een plek in de zone langs de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht (de Oude Lijn). In de komende decennia ontwikkelt de Zuidelijke Randstad zich tot een samenhangende metropool, waarin de spoorlijn de kwaliteiten van de Leidse, Haagse, Rotterdamse

en Dordtse regio's met elkaar verbindt. De belangrijkste bestemmingen zijn door de uitstekende infrastructuur binnen 45 minuten bereikbaar.

Daarnaast is het belangrijk dat de Zuidelijke Randstad goed verbonden blijft met de Noordwest-Europese Eurodelta en stedelijke regio's in ons land. Verbindingen met de vliegvelden Rotterdam-The Hague Airport en Schiphol zijn belangrijk om de regio letterlijk internationaal te kunnen ontsluiten. Tegelijkertijd is uitbreiding van het HSL-netwerk nodig om korte en middellange afstandsvluchten zoveel mogelijk terug te dringen. Concreet voor Den Haag is het belangrijk goed aangehaakt te worden op dit netwerk.

In Den Haag zelf vindt knooppuntontwikkeling vooral plaats in het CID, door de gebieden rond de stations Laan van NOI, Den Haag Centraal en Den Haag HS te ontwikkelen tot zogenoemde 'stationskwartieren'. Dit zijn aantrekkelijke en bruisende gebieden, passend bij het internationale profiel van Den Haag. Het station Den Haag Centraal krijgt een hoogstedelijk karakter, met de ontwikkeling van de al aanwezige economische clusters tot een samenhangend innovatiemilieu met ruimte voor interactie, ontmoeting en start- en scale-ups (naast andere bedrijven en instellingen dan de Rijksoverheid). Het gebied rond Den Haag HS is straks dé plek voor talentontwikkeling, waar gestudeerd, gewerkt, gewinkeld en gewoon wordt. Vanwege de vele bedrijven in de (cyber)security-sector groeit station Laan van NOI uit tot een vooraanstaand innovatiemilieu en het hart van het Europese veiligheidscluster.

Naast de drie grote treinstations stimuleren we op middellange termijn andere knooppuntontwikkelingen. Denk aan Knoop Moerwijk, station Mariahoeve en station Ypenburg. Knoop Moerwijk vormt straks een scharnier tussen het centrum, Zuidwest, Spoorwijk en Laakkwartier, met potenties voor stedelijke functies. Voor Mariahoeve en Ypenburg gaan we de komende jaren op zoek naar passende programma's. De kustzone en de Internationale Zone zijn niet specifiek in beeld als nieuwe grootschalige knooppunten, maar dit zijn wel gebieden waar een onderscheidend ruimtelijk programma ontwikkeld wordt waarbij bereikbaarheid extra aandacht vraagt.

Regionale context

De mobiliteitstransitie voor de Haagse regio richt zich op minder autogebruik en meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Knooppuntontwikkelingen rondom stations stimuleren nabijheid van voorzieningen en verminderen de noodzaak van auto's. Voor de regio is de betaalbaarheid en toegankelijkheid van emissievrije vervoersopties, zoals elektrische bussen en deelmobiliteit, essentieel. Mobiliteitshubs en nul-emissiezones zorgen voor een schoner en efficiënter vervoersysteem, waarbij vrachtverkeer naar overslagpunten buiten woonwijken wordt geleid. Deze aanpak draagt bij aan betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een schoner milieu.

Regionale context



Een visualisatie van de knooppuntontwikkeling op regionale schaal.

Gemeente Den Haag

6.8.7 Mobiliteitstransitie op stedelijk en regionaal niveau

Als we de groeiende stad leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig willen houden, zullen we anders moeten omgaan met mobiliteit. Daarom zetten we in op een transitie naar een toekomstbestendig en stadsvriendelijk mobiliteitssysteem, zoals vastgelegd in de Strategie Mobiliteitstransitie. De mobiliteitsbehoeften en wensen van bewoners en bezoekers staan daarbij centraal. We willen mensen meer vervoerkeuzevrijheid geven en bewoners en bezoekers stimuleren om vaker te kiezen voor schone en duurzame (deel)mobiliteit. De komende decennia werken we verder aan een duurzaam mobiliteitssysteem dat veilig, ruimte-efficiënt, schoon en op maat, verbonden en betaalbaar is. Een systeem dat meer ruimte biedt aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Zo kunnen in dezelfde ruimte meer mensen zich verplaatsen, neemt de druk op het wegennet af en verbetert de doorstroming. Hierbij houden we rekening met de bereikbaarheid voor Nood- en Hulpdiensten.

De inzet van kunstmatige intelligentie (AI) en technologische innovaties, zoals autonome voertuigen en deelauto's, biedt kansen om de mobiliteitsdoelen van Den Haag te realiseren. Zelfrijdende voertuigen kunnen in theorie verkeersongelukken verminderen, de verkeersdoorstroming optimaliseren en de uitstoot van schadelijke stoffen verlagen. Ze bieden ook kansen om de mobiliteit en toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen te verbeteren.

Ook de kwaliteit van het aanbod van deelmobiliteit kan door de verdere technologische ontwikkelingen sterk verbeteren. Hierdoor kunnen deelauto's een aantrekkelijker alternatief worden voor het bezit van een eerste of tweede auto. Het aantal privéauto's op de weg en in de openbare ruimte kan hierdoor worden verminderd, zodat verkeersopstoppingen afnemen, ruimte wordt vrijgespeeld en de uitstoot wordt verlaagd. We volgen technologische ontwikkelingen actief zodat we beleid kunnen ontwikkelen dat de voordelen van innovaties maximaal benut.

Een voorwaarde voor dit duurzame mobiliteitssysteem is nabijheid van werk, zorg, winkels maatschappelijke voorzieningen, de binnenstad, parken en natuurgebieden. De doorontwikkeling van ov-knooppunten is daarom een logische keuze. Door woningen en andere functies te concentreren rondom knooppunten van ov, ontstaat er een voedingsbodem voor voorzieningen waar de buurt van kan profiteren. Zo zijn de afstanden tot de belangrijkste bestemmingen klein en wordt het vanzelfsprekend om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te reizen. De Haagse openbare ruimte richten we voortaan in volgens het STOMP-principe. Hiermee komt de prioritering in vervoerswijzen tot uiting. 'Stappen' heeft voorrang, dan 'Trappen', dan 'Openbaar vervoer', dan 'Mobility as a service' (vervoer op maat, bijvoorbeeld auto-

delen) en als laatste de eigen auto'. Door in buurten minder doorgaand verkeer toe te staan, op de meeste wegen de maximumsnelheid te verlagen naar 30 kilometer per uur, deelmobiliteit te stimuleren en het parkeren te concentreren in garages en zogenoemde mobiliteits- en parkeerhubs in plaats van op straat, verbeteren we de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid. Om te zorgen dat de groei van de stad niet evenredig leidt tot groei van de ruimte voor mobiliteit zal in nagenoeg heel Den Haag betaald parkeren worden ingevoerd en worden er minder parkeervergunningen uitgegeven.

We willen overigens dat de stad goed bereikbaar blijft voor de auto. Daarom is het belangrijk dat reizigers zoveel mogelijk kiezen voor andere vervoerswijzen. Om te voorkomen dat we moeten investeren in nieuwe infrastructuur, wordt gekeken naar oplossingen zoals het verminderen en voorkomen van piekmomenten voor auto en ov en het beter spreiden van de vervoersvraag over de dag. Aan de rand van de stad stimuleren we automobilisten om gebruik te maken van parkeerfaciliteiten en over te stappen op het openbaar vervoer of de fiets. In de vooroorlogse stadswijken en in het centrum zetten we zoveel mogelijk in op deelvervoer. Hierdoor wordt de schaarse ruimte efficiënt benut en komt er meer ruimte beschikbaar voor groen, spelen en een verkeersveilige inrichting.

Om het wandelen en fietsen te stimuleren wordt de barrièrewerking van drukke wegen zoveel mogelijk weggenomen. Denk aan het doortrekken van de tramtunnel en een overkluizing van de Utrechtsebaan/A12. Voor recreatief en sportief gebruik markeren we routes langs water en tussen parken. Voor de toenemende fietsersstroom komen meer doorgaande fietsroutes. Dit vergt onder meer een uitbreiding van het zogenoemde 'sterfietsnetwerk' en een intensiever gebruik van de 'lange lijnen'. Er komt een ringstructuur om het centrum om doorgaande fietsers te verleiden niet door het centrum te gaan. Daarnaast realiseren we routes om wijken beter te verbinden. Aan de rand van het centrum en bij ov-knooppunten komen meer gelegenheden voor fietsparkeren.

We werken aan goed openbaar vervoer: snelle en comfortabele bus-, tram- en metrolijnen die mensen van hun woning naar werk, school of andere bestemmingen brengen. Voor de Haagse regio gaat het om de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden-Dordrecht (Oude Lijn) tot een hoogfrequente Citysprinter en de aanleg van de Koningscorridor (ov-verbinding tussen kust, centrum en Binckhorst en Zoetermeer en Delft) en de Zuidwestlandcorridor (van Zoetermeer via Den Haag-Zuidwest naar het Westland). De realisatie van de Vlietlijn, de eerste fase van de Koningscorridor, tussen Den Haag Centraal en station Voorburg heeft prioriteit vanwege de samenhang met de herontwikkeling van de Binckhorst. We verkennen bovendien een doorgaande ov-verbinding in Zuidwest, met directe trajecten naar onder andere de stations Moerwijk, Laan van NOI, Rijswijk en Delft. Daarmee kunnen inwoners van Zuidwest makkelijker naar het centrum, andere treinstations en werklocaties in de regio. Een stap op de korte termijn is het gebruiken van langere bussen en trams op drukke momenten. Hierdoor wordt de capaciteit groter en kunnen er meer mensen mee.

Dit vergt aanpassingen, zoals het verlengen en verbeteren van tramhaltes. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer en deelmobiliteit voor zowel reizigers als de gemeente betaalbaar en toegankelijk blijft. Het is fijn om een snelle en directe tramlijn naar het station te kunnen nemen. Tegelijkertijd moet er ook op loopafstand een bus of tram beschikbaar zijn. Zeker als fietsen en lopen geen optie is. De transitie naar duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit vergt tijd, consistent beleid en een zorgvuldige aanpak. We moeten hierbij rekening houden met mensen die voor hun werk of vanwege mantelzorg afhankelijk zijn van de auto. Zij moeten de mogelijkheid houden om met hun auto in de buurt te parkeren, bij voorkeur zonder lange zoektijd. Kortom, het is een langjarig proces dat in samenspraak met bewoners moet verlopen, in een tempo dat past bij de betreffende wijk.

Mobiliteit: situatie nu en 2050

Door de maximumsnelheid in de stad te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur, ontstaan er grotere aaneengesloten gebieden. De aanpassing verhoogt de verkeersveiligheid en maakt sociale voorzieningen beter bereikbaar - te voet en met de fiets. Hierdoor neemt de noodzaak voor korte autoritten af, en dat creëert ruimte voor groen, spelen en ontmoeting. Het versterkt de ruimtelijke kwaliteit en het welzijn van bewoners. Daarnaast zijn er verschillende mobiliteitsnetwerken binnen de stad:

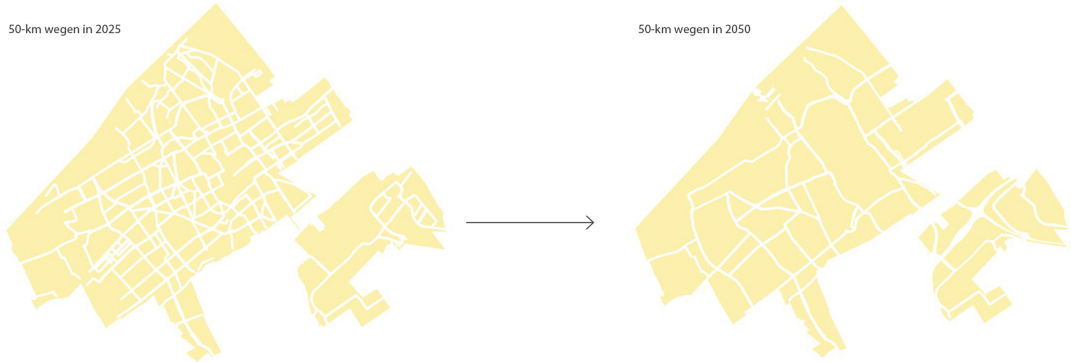
1. Voetganger: Grote aaneengesloten 30 kilometergebieden vergroten de bewegingsruimte van voetgangers (inclusief uitbreiden betaald parkeren in heel Den Haag). Meer ruimte voor de voetganger in de binnenstad, autoluw gebied rondom de binnenstad (S100/Centrumring) en Scheveningen.

2. Fiets: Inzetten op fietsroutes tussen wijken en naar stations op de Oude Lijn (en fietsenstallingen in hoogstedelijk gebied). Fietsparkeren bij grote ov-haltes. Realiseren van een centrumring voor fietsers om Grote marktstraat te ontlasten.

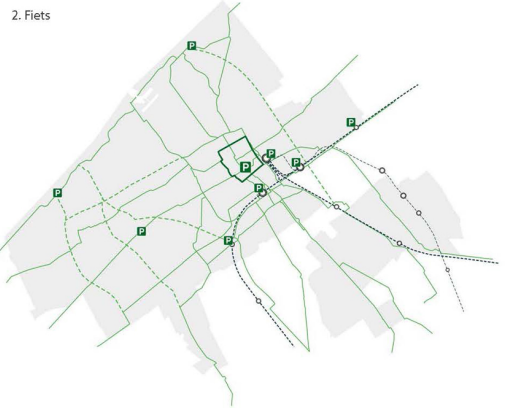
3. Openbaar vervoer: Schaalsprong: Zuidwestlandcorridor (verlengen tramtunnel Grote Marktstraat) en Koningscorridor (snellere ov-verbindingen naar internationale Zone/Scheveningen) en alternatieve verbinding tussen wijken en stations buiten het centrum om.

4. Auto: Structuur gericht op hoofdwegennet, netwerk niet gericht op faciliteren autoverplaatsingen binnen de stad, maar via S-routes naar A4/A12/A13. Onderzoek naar oplossen knelpunt Moerweg/Beatrixlaan. Meer inzetten op parkeren op afstand (P+R).

Mobiliteitsnetwerken in Den Haag



1. Voetganger



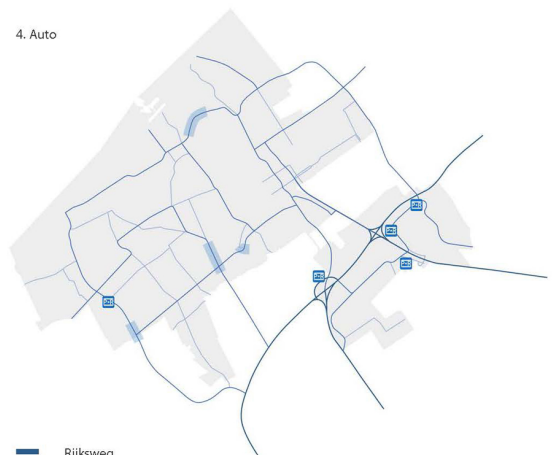
- Grote aaneengesloten gebieden
- Prioriteit voetganger(s)gebied
- Prioriteit voetganger winkelgebieden
- Hoofdrouten netwerk

- Fietsnetwerk, sterfietsroute
- Centrum fietsring
- Nieuwe (regionale) fietsroute
- P Fietsenstalling

3. Openbaar vervoer



4. Auto



- Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht)
- Koningscorridor
- Zuidwestlandcorridor
- RandstadRail
- Bustangent
- Station / halte
- Stationskwartier

- Rijksweg
- Hoofdwegenstructuur
- Ontvlechten / ongelijkvloerse oplossing
- P+R

Een visualisatie van de verschillende mobiliteitsnetwerken in Den Haag.

Gemeente Den Haag

6.8.8 Stedelijke logistiek

De groei van de stad zorgt voor een toename in logistiek en bedrijvigheid. Er zijn meer voedsel, pakketten, bouwmaterialen en andere producten nodig. Den Haag is nu al een drukke stad en we willen dat iedereen zich op een veilige en soepele manier door het verkeer kan bewegen. Omdat de ruimte beperkt is, zijn er slimme oplossingen nodig voor het ruimtebeslag van de logistiek in de stad. Tijdens de ontwerpfase van gebouwen brengen we deze oplossingen in beeld. Denk aan pakketkluizen en pakketpunten die toegankelijk zijn voor alle pakketvervoerders om het aantal bestelbussen aan de deur te verminderen. Maar ook slimme laad- en loszones die eenvoudig digitaal zijn te handhaven.

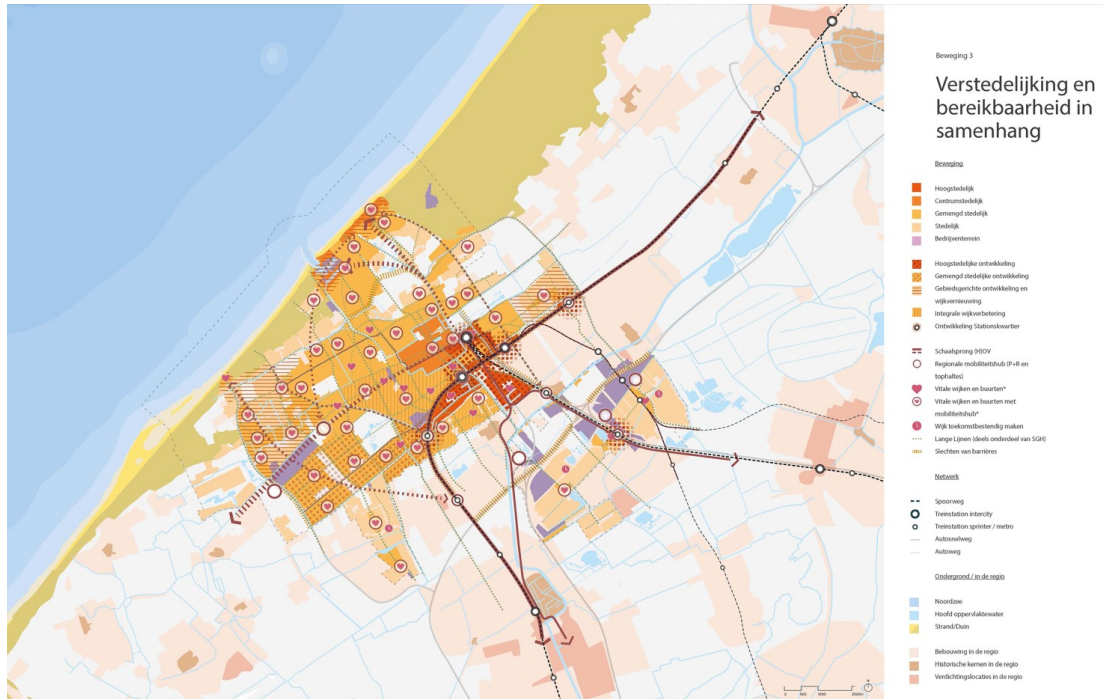
De komende jaren zal de uitstoot van CO₂ en stikstof binnen de logistieke stromen worden teruggebracht. Een belangrijke maatregel is de invoering van een zero-emissiezone voor logistiek vervoer. Waar mogelijk, verminderen we het aantal logistieke bewegingen en sturen we deze over een beperkt aantal veilige routes door de stad. Digitalisering van de toegang tot (delen) van de stad in combinatie met slimme laad- en loszones zijn relevante ontwikkelingen voor de nabije toekomst. Het biedt de gemeente Den Haag instrumenten om vervoerders slim, schoon en gebundeld te laten leveren. Per wijk zal de aanpak verschillen. Dit werken we uit in het uitvoeringsprogramma stedelijke logistiek.

6.8.9 Omgevingsveiligheid

Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang vraagt specifiek aandacht voor omgevingsveiligheid bij toekomstige ontwikkelingen. Daarbij wordt rekening gehouden met veiligheidsafstanden en aandachtsgebieden voor brand, explosies en gifwolken. Dat betekent bijvoorbeeld een zorgvuldige inpassing van nieuwbouw in de buurt van transportroutes en buisleidingen ten behoeve van transport van gevaarlijke stoffen, en andere stationaire risicobronnen. Omgevingsveiligheid komt ook om de hoek kijken bij het realiseren van lithiumhoudende energieopslagsystemen (stads- en buurtbatterijen) en bij het realiseren van veilige parkeeroplossingen voor elektrische voertuigen waarbij heftige en moeilijk te blussen branden kunnen ontstaan.

De gemeente Den Haag zet in op het beschermen van de inwoners tegen de effecten van omgevingsveiligheidsrisico's. Dit doet de gemeente door het voorkomen en beperken van risico's. Indien het niet mogelijk is om de bron van de risico's aan te pakken is het belangrijk om de omgeving zo in te richten dat de gevolgen van de risico's beperkt worden. Bijvoorbeeld door de afstand tot een risicobron te vergroten of de gebouwen en omgeving zo in te richten dat het bescherming biedt tegen de risicobronnen. In een compacte stad zoals Den Haag is het noodzakelijk om te zoeken naar creatieve oplossingen om verschillende ambities met elkaar te kunnen combineren. Desondanks bestaat altijd de kans dat er een externe calamiteit kan plaatsvinden als gevolg van bijvoorbeeld een ongeval met gevaarlijke stoffen. De gemeente Den Haag zal daarvoor de deskundigheid van de Veiligheidsregio Haaglanden en Omgevingsdienst Haaglanden benutten voor het handhaven en mitigeren van onacceptabele risico's. Hierbij zal gestuurd worden op bewustwording, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid door goede voorlichting en communicatie.

6.8.10 Kaartlaag Beweging 3 - Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang



De programmatische opgave op de kaart en in de legenda is agenderend en indicatief en vormen een basis voor de doorwerkingen. Stadsbrede bewegingen staan op de visiekaart; deze facetkaart kan meer details en aanvullende onderwerpen tonen ten opzicht van de totale stadsbrede visiekaart. Niet alle sociale opgaven kunnen worden getoond op kaart. **De toelichting op de legenda-items kan gevonden worden in hoofdstuk 6.5**

Gemeente Den Haag

6.9 Beweging 4 - Ruimte voor kennis en kunde

6.9.1 Inleiding

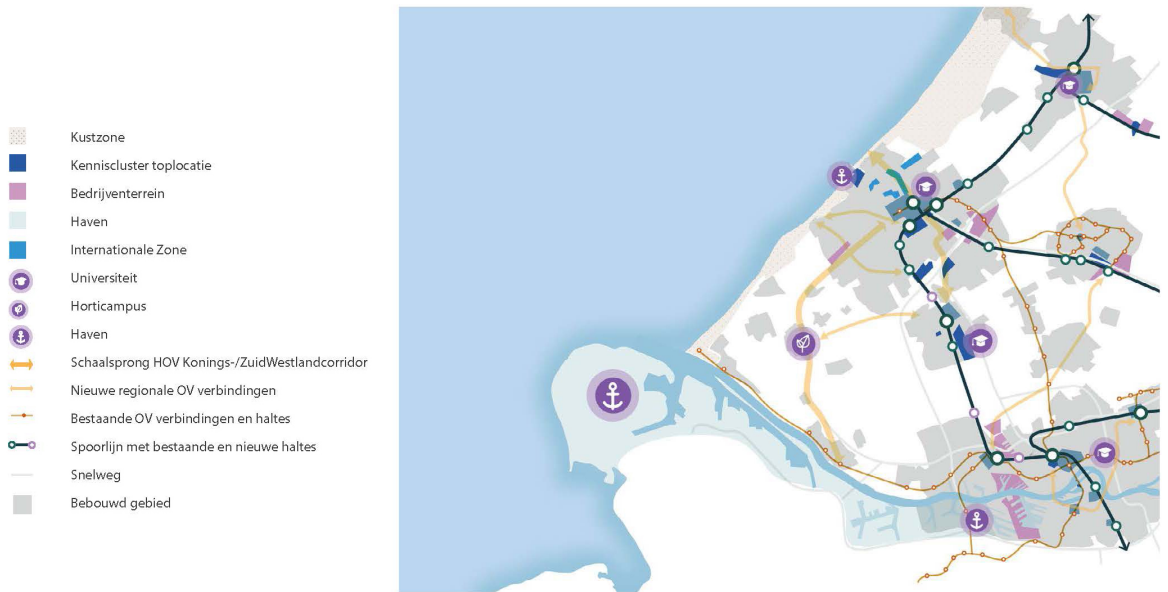
Economische bloei en passende werkgelegenheid zijn van belang voor brede welvaart. Den Haag heeft een bijzondere internationale positie op het gebied van vrede, recht, humaniteit en veiligheid. Het bijbehorende netwerk van bedrijven, kennisinstellingen en initiatieven heeft grote potentie om verder te ontwikkelen en nog grotere betekenis te hebben voor brede welvaart, werkgelegenheid en maatschappelijke opgaven. We geven daarom volop ruimte aan werken, leren en innoveren in de breedte: kennisintensief en praktisch.

De Haagse economie staat niet op zichzelf en maakt in 2050 nog meer onderdeel uit van een regionaal systeem. Dit bestaat bijvoorbeeld uit de high-techbranche in Delft, toegepaste innovatie en distributie in Zoetermeer en een innovatieve tuinbouwsector in het Westland. Grote en kleinere (MKB) bedrijven vormen samen deze Haagse economie. In de komende jaren stimuleren we vooral bedrijvigheid en economische activiteiten die de metropool vooruithelpen en de komende decennia voor (nieuw) verdienvermogen zorgen. Dan gaat het vooral om de duurzame en transitiegerichte kenniseconomie (dienstverlening, IT en technologie, impact economy, (cyber)veiligheid, innovaties op zee) én 'stadsverzorgende' bedrijvigheid (zoals loodgieters, installateurs, fietsmakers, stomerijen, kinderopvang en zorg). We stimuleren bedrijvigheid door de hele stad, naast de doorontwikkeling van het Central Innovation District (CID), de Binckhorst en de Internationale Zone als economische brandpunten in de stad.

Regionale context

De Haagse economie is steeds meer onderdeel van een regionaal netwerk, waarbij Den Haag profiteert van de high-tech in Delft, de distributie in Zoetermeer en de tuinbouw in het Westland. Den Haag en Rijswijk richten zich op de kenniseconomie (zoals ICT en recht) en ondersteunende stedelijke bedrijvigheid. Het Central Innovation District (CID) en de Internationale Zone zijn regionale centra, verbonden met omliggende gebieden via de Oude Lijn. Investerings in onderwijs en werkgelegenheid, verspreid over de regio, bevorderen innovatie en economische veerkracht. Circulaire economie en duurzame distributie zijn regionale speerpunten, vooral op bedrijventerreinen.

Regionale context



De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Den Haag zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in beeld te brengen. Zij hebben geen status.

Gemeente Den Haag

6.9.2 Strategische keuzes - Ruimte voor kennis en kunde

De gemeente maakt de volgende strategische keuzes gekoppeld aan de beweging 4 - Ruimte voor kennis en kunde:

- **Bevorderen clustervorming onderwijs en werkgelegenheid:** Met clustervorming versterken we de verbinding tussen onderwijsinstellingen, (internationale) bedrijven en overheden. Zo ontstaan plekken voor kruisbestuiving, innovatie en het opleiden van talent.
- **Behouden, verdichten en benutten bestaande bedrijventerreinen:** Op bestaande bedrijventerreinen blijven we ruimte bieden aan bedrijfsactiviteiten in hogere milieucategorieën. We zetten in op verduurzaming van gebouwen en bedrijfsprocessen.
- **Diensten en kleinschalige bedrijvigheid terug in de wijk:** In wijken zetten we in op de menging van woon- en werkfuncties in verschillende gradaties. Daardoor blijven kleinschalige werkruimtes behouden.
- **Versnellen naar een circulaire economie:** De transitie naar een circulaire economie speelt op drie schaalniveaus. Op stedelijk en regionaal niveau is ruimte nodig voor de inzameling en sortering van grondstoffen, afval en materialen, en circulaire bedrijfsactiviteiten. Op wijk- en buurtniveau komt er ruimte voor kleinschalige productieruimtes en reparatiewerkzaamheden. In (nieuwe) gebouwen moet voldoende ruimte zijn voor de gescheiden inzameling van afval.
- **Versterken economische topmilieus: Regeringscentrum, Internationale Zone, Central Innovation District (CID):** Bestuur, vrede en recht, IT en technologie vormen ook in 2050 het fundament van de Haagse economie. Het tekort aan (hoogwaardige) kantoorruimte nemen we weg, en de unieke kwaliteiten van met name het Binnenhof en de Internationale Zone zetten we in om het vestigingsklimaat te versterken.

6.9.3 Bestuur, recht en vrede: economische pijlers onder de Haagse metropool

Bestuur vormt al eeuwen de grondslag van Den Haag. De overheid en belangenorganisaties zorgen voor heel veel banen. De zakelijke dienstverlening is hiermee verbonden. Ministeries, ambassades en internationale instellingen vormen ook in 2050 het visitekaartje van Den Haag. De identiteit van de Haagse binnenstad vindt zijn oorsprong in het hart van het landsbestuur: het Binnenhof. Hier komen bestuur, politiek en burgers elkaar tegen en staan ze soms lijnrecht tegenover elkaar. Het gebied ademt bestuur, recht en democratie. De omgeving van het Binnenhof blijft het bruisende hart van de Nederlandse rechtstaat. Het contrastrijke karakter is beter voelbaar dan ooit: koninklijk en alledaags, lokaal en internationaal, historisch en modern. De binnenstad is ook straks de plek waar mensen van alle leeftijden, culturen en achtergronden elkaar tegenkomen. Dit vraagt om aantrekkelijke gebeurtenissen en activiteiten die de bijzondere sfeer en het unieke karakter versterken.

Naast bestuur en politiek blijven vrede en recht de tweede hoeksteen van de Haagse economie. Ze is gegrondvest in de stad met een open blik op de wereld en een traditie in het vreedzaam beslechten van geschillen. Den Haag is ook in 2050 de internationale stad waar vredesconferenties plaatsvinden, gerechtshoven een onderdak vinden en landen diplomatiek met elkaar in gesprek blijven. Op het vlak van digitaal recht is er de komende jaren een wereld te winnen. Den Haag wil nadrukkelijk bijdragen aan het herstel van het vertrouwen in de digitale wereld (privacy, datagebruik, cybercriminaliteit). De komende jaren is een herstructurering van de Internationale Zone nodig. Want gevestigde instellingen groeien uit hun jasje en nieuwe instellingen kloppen op de deur. We zullen onder andere aandacht geven aan de vernieuwing van het World Forum, zodat deze locatie blijft voldoen aan de gestelde eisen voor internationale congressen.

Het CID speelt op beide vlakken (bestuurscentrum en stad van vrede en recht) een sleutelrol. Het groeit de komende jaren uit tot een toplocatie. Een attractief, bereikbaar, multifunctioneel en hoogstedelijk gebied waar informele contacten, kennisuitwisseling en kruisbestuiving tot stand komen. Het CID is dé plek waar innovatieve oplossingen worden bedacht voor ingewikkelde maatschappelijke vraagstukken. Voor het welslagen van het CID is het nodig dat we innovatief talent aantrekken, opleiden en vasthouden. Het woningaanbod en de bijbehorende voorzieningen worden hierop aangepast.

6.9.4 Investeren in onderwijs

In Den Haag is werken, leren en innoveren op tal van plekken zichtbaar. We zetten in op het verder profileren en verbinden van een netwerk van locaties in de stad waar werken, leren en innoveren met bijbehorende partijen samenkomen. Hier wordt gewerkt aan maatschappelijke opgaven en is ruimte voor de banen van de toekomst op alle opleidingsniveaus. Hiermee sluiten we beter aan bij de arbeidsmarkt, het bedrijfsleven en onderwijs. Zodat er volop kansen ontstaan voor bedrijven om te starten, te groeien en te vernieuwen. Het is de bedoeling om onderwijsinstellingen over de stad te verspreiden. Onderwijs is namelijk een functie die goed te combineren valt met wonen en economische activiteiten.

Parallel aan de praktijkgerichte opleidingen, zoals ROC Mondriaan en Johan de Witt scholengroep, groeit Den Haag verder uit tot een kennisstad, onder meer door dependances van universiteiten en hogescholen, zoals de TU Delft en Universiteit Leiden. Deze leggen een verbinding met Den Haag als stad van recht, veiligheid en bestuur, om zo maatschappelijke impact te maken. Zulke plekken zijn broedplaatsen voor innovatie en daarom geschikt voor bijvoorbeeld start-ups en (jonge) creatieve ondernemers. We zetten ons in op het behoud van opleidingen die belangrijk zijn voor de toekomstige economische sectoren van Den Haag. Dit vraagt tegelijk om te investeren in een attractieve stad met voldoende passende huisvesting voor starters, studenten en nieuwkomers op de arbeidsmarkt.

Om die kansen voor de toekomst volop te benutten, geven we ruimte aan andere ideeën en perspectieven, aan onderzoek, ontwikkeling en experiment. En aan makers met een andere kijk op het alledaagse. Om zulke plekken – het gaat onder meer om het CID, de Binckhorst, Scheveningen-Haven, Technology Park Ypenburg en Zuidwest – tot bloei te laten komen, moeten werkruimtes betaalbaar zijn en moeten dergelijke onderwijsclusters goed bereikbaar zijn voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

6.9.5 Meer en bereikbare werklocaties

De groei van de stad betekent niet alleen het toevoegen van woningen, maar ook het realiseren van voldoende (betaalbare) werkplekken en ruimte voor bedrijvigheid. Het is belangrijk om bestaande bedrijventerreinen te behouden en beter te benutten. Het uitgangspunt is om werkfuncties te mengen met andere stedelijke functies. Maar voor sommige bedrijfsactiviteiten dienen werkgebieden monofunctioneel te zijn, bijvoorbeeld vanwege geluid- of milieuhinder.

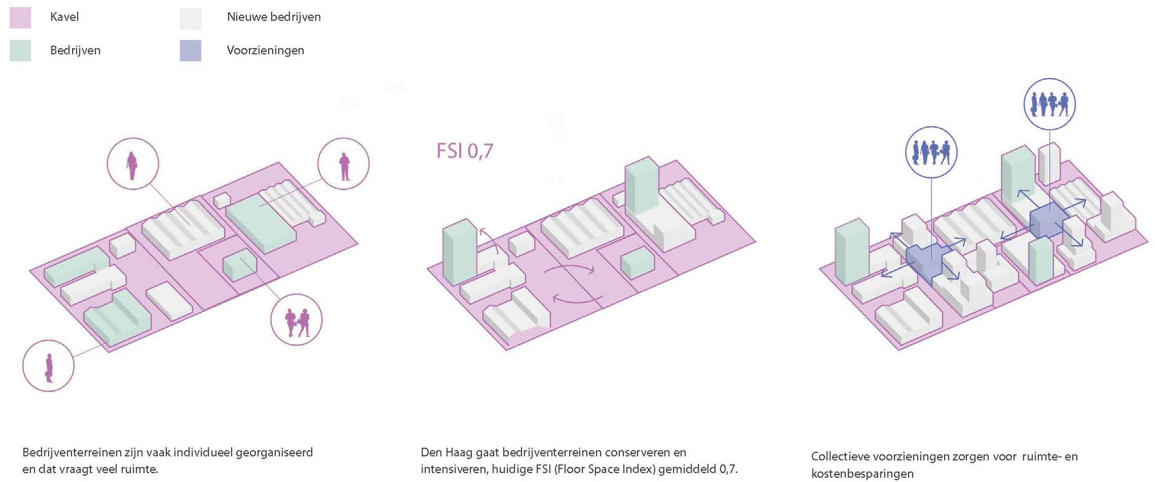
Het ruimte geven aan en het realiseren van werkruimtes en -locaties zijn nodig om tot een complete en vitale stad te komen. Daarom werken we in de Haagse wijken, waar mogelijk, aan functiemenging en meervoudig ruimtegebruik.

Uitbreiding van de werkgelegenheid brengt mobiliteitsstromen met zich mee. De haalbaarheid van functiemenging zal daarom mede worden bepaald door de ruimte die in de toekomst beschikbaar is voor de auto en parkeerplekken. De mate van functiemenging verschilt per buurt en daarover is participatie nodig. Dat geldt met name voor kleine bedrijven in de maakindustrie en dienstverlening. We proberen hiermee zoveel mogelijk het aantal mobiliteitsbewegingen te beperken, zodat de reiskosten (bijvoorbeeld met openbaar vervoer) kunnen worden teruggedrongen.

Voor de omslag naar een circulaire economie is er ruimte nodig voor onderhoud, reparatie en hergebruik. Die behoefte moet goed in beeld worden gebracht. Deze ruimte willen we faciliteren, zodat op bedrijventerreinen voldoende ruimte blijft voor bedrijven die alleen op een bedrijventerrein gehuisvest kunnen

worden. Uitgangspunt is om het mengen van wonen en werken zoveel mogelijk te stimuleren, passend bij de filosofie van de 15-minutenstad. Niet alleen vanuit het oogpunt van nabijheid, maar ook om levensdigheid te stimuleren.

Intensiveren bedrijventerreinen



Een visualisatie van hoe bedrijventerreinen geïntensiveerd kunnen worden.

Gemeente Den Haag

6.9.6 Circulaire economie

De transitie naar een circulaire economie speelt op drie schaalniveaus. Op stadsniveau is ruimte nodig voor de inzameling en sortering van materialen, afval- en grondstoffenstromen en circulaire bedrijfsactiviteiten. Dit betreffen grote circulaire hubs. Op bedrijventerreinen is ruimte nodig voor de verwerking en het hergebruik van grondstoffen en materialen, op binnenstedelijke locaties voor reparatie en de deeleconomie. Dit vergt onder meer voldoende 'milieugebruiksruimte', waardoor combinaties met andere functies niet altijd mogelijk zijn. Per bedrijventerrein streven we naar één locatie voor bedrijven die grondstoffen bewerken en uitwisselen. Op lange termijn is het de bedoeling om bedrijven te clusteren die elkaar nodig hebben voor materiaaluitwisseling. Voor gemeentelijke werkzaamheden, zoals onderhoud en inrichting van de openbare ruimte, komt een circulair bouwdepot. Op wijkniveau komen kleinschalige productieruimtes voor reparatiewerkzaamheden, opslag en distributie. Voor de inzameling van afval is een publieksvriendelijker systeem nodig dan het huidige netwerk van afvalstations. Voor Den Haag betekent dit in ieder geval vijf (grotere) locaties en verspreid over de wijken kleinere verzamelstations. Ook op gebouwniveau moet voldoende ruimte zijn voor de inzameling van afval en grondstoffen, het liefst op eigen terrein of inpandig, om zo de openbare ruimte te ontlasten. Alleen zo kunnen de binnenstad, Scheveningen-Bad en winkelgebieden leefbaar en aantrekkelijk blijven.

6.9.7 Toerisme

We streven naar meerdaags toerisme en een betere spreiding van bezoekers over het jaar – zodat de piekmomenten in het voorjaar en de zomer minder druk worden. Door een betere spreiding van bezoekers over het jaar ontstaat meer structurele werkgelegenheid in de toerisme- en recreatiesector, in plaats van de onzekere seizoensarbeid. Dit speelt met name in de horeca.

De binnenstad blijft in trek bij toeristen, naast populaire bestemmingen als het Vredespaleis, Paleis Noordeinde, de landgoederenzone en de vele parken in en rond Den Haag. In Scheveningen-Bad ontwikkelt het toerisme zich duurzaam. Kijkduin behoudt haar profiel als comfortabele en ontspannen familiebadplaats met groenstedelijke woonmilieus. Daarmee is het een aanvulling op het drukker en stadse Scheveningen.

6.9.8 Kaartlaag Beweging 4 - Ruimte voor kennis en kunde



De programmatische opgave op de kaart en in de legenda is agenderend en indicatief en vormen een basis voor de doorwerkingen. Stadsbrede bewegingen staan op de visiekaart; deze facetkaart kan meer details en aanvullende onderwerpen tonen ten opzicht van de totale stadsbrede visiekaart. Niet alle sociale opgaven kunnen worden getoond op kaart. **De toelichting op de legenda-items kan gevonden worden in hoofdstuk 6.5**

Gemeente Den Haag

6.10 Beweging 5 - Basissystemen op orde

6.10.1 Inleiding

Het elektriciteitsnetwerk, de digitale infrastructuur, de drinkwatervoorziening, de riolering en de warmtevoorziening zijn de levensaders van onze stad en regio. Het op orde brengen en houden van deze systemen is een grote uitdaging – zeker gezien geopolitieke spanningen, klimaatverandering, de energietransitie en de groeiopgave. We werken aan het behouden en versterken van deze vitale infrastructuur die nodig is om de Haagse metropool veerkrachtig en toekomstbestendig te houden.

6.10.2 Strategische keuzes - Basissystemen op orde

De gemeente maakt de volgende strategische keuzes gekoppeld aan de beweging 5 - Basissystemen op orde:

- **Investeren in het bodem-, en watersysteem:** Het watersysteem (zowel grond- als oppervlaktewater) is in 2050 robuust. Het is in staat om overtollig regenwater op te vangen, droge periodes te overbruggen en tegenwicht te bieden aan brak grondwater. Bij iedere ingreep verbeteren we de bodemkwaliteit.
- **Ruimte voor (toekomstige) drinkwaterbehoefte:** Om in 2050 te voorzien in onze drinkwaterbehoefte zijn meer bronnen nodig, het liefst dichtbij, en moet de zuiveringscapaciteit omhoog.
- **Mee regie op de ondergrond:** Er is een toename van bovengrondse en ondergrondse infrastructuur en tegelijkertijd minder beschikbare ruimte. De impact van de vernieuwing en uitbreiding van deze infrastructuur op de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, moet zo klein mogelijk zijn. Daarom gebeurt niets in de ondergrond zonder overleg en afstemming met de gemeente.
- **Snelle ontwikkeling van een duurzaam elektriciteitsnet:** Het elektriciteitsnetwerk (kabels, leidingen, transformatorhuisjes) wordt uitgebreid en verzaard. Dit is ook nodig voor de urgente opgave om de netcongestie op te lossen. De opwek van duurzame stroom vindt grotendeels in de regio en op zee plaats.

- **Versnellen aanleg van collectieve warmtenetten:** Door de aanleg van collectieve warmtenetten, die gevoed worden door duurzame alternatieve warmtebronnen, wordt de metropool aardgasvrij. Voor de warmtetransitie is het noodzakelijk dat het Rijk de randvoorwaarden voor wetgeving en financiering op orde brengt.
- **Investeren in een robuuste kustverdediging:** Om de veiligheid van bewoners en bezoekers te waarborgen, investeren we in een toekomstbestendige kustverdediging. Hiervoor maken we ruimte vrij. Zo zadelen we toekomstige generaties niet op met onomkeerbare gevolgen van bepaalde besluiten en investeringen.
- **Verduurzamen bestaande gebouwen:** Bestaande gebouwen worden geïsoleerd en geschikt gemaakt voor duurzame energie.

6.10.3 Energietransitie: warmte en elektriciteit

Het verduurzamen, vernieuwen en uitbreiden van het energiesysteem is een belangrijke randvoorwaarde om onze opgaven te realiseren. Dit vraagt echter veel ruimte en mag niet ten koste gaan van de veiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. De aanpak van de energietransitie is ook van invloed op waar en wanneer de nieuwbouw of transformatie van woningen en bedrijfspanden kan plaatsvinden. Daarom koppelen we de energietransitie sterker aan de stedelijke ontwikkeling. Daarnaast gaan we er in deze omgevingsvisie vanuit dat het Rijk de randvoorwaarden voor de warmtetransitie met betrekking tot de wetgeving en financiering op orde brengt. De gemeente Den Haag heeft de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Het energiesysteem wordt straks volledig gevoed door hernieuwbare bronnen. Alle woningen en panden gaan uiteindelijk van het aardgas af en worden aangesloten op alternatieve warmtevoorzieningen, zoals warmtenetten of warmtepompen. Naast verzwaaring van het energiesysteem moet het energieverbruik omlaag, bijvoorbeeld door het isoleren van woningen met een slecht energielabel. Ook is demping van de piekvraag nodig. Hiervoor stimuleren we energieopslag in de wijk door bijvoorbeeld buurtbatterijen en het verkleinen van de afstanden tussen opwek en gebruik. Oftewel: de energie verbruiken waar het wordt gewonnen. Locaties waar energie wordt opgewekt en opgeslagen kunnen brand- en omgevingsveiligheidsrisico's met zich meebrengen. Daarom wordt hierover altijd eerst afgestemd met de Veiligheidsregio Haaglanden en Omgevingsdienst Haaglanden. Als nieuwe grootschalige energievragers zich aandienen, wordt hun vraag afgestemd met regiogemeenten, provincie en netbeheerders binnen de Energieraad Zuid-Holland. Daarom is er een duidelijk beeld nodig van toekomstige grootverbruikers. Op dit moment verbruiken in de Haagse metropool de glastuinbouw en de logistiek veel energie. Een deel van deze energievraag wordt geëlektrificeerd. Tegelijkertijd zet de glastuinbouw ook zwaar in op het benutten van restwarmte en geothermie voor hun warmtevraag. Uiterlijk 31 december 2026 stelt de gemeente een 'warmteprogramma' vast. Daarin staat hoe elke wijk voorzien wordt van een nieuw warmtesysteem. Dit programma wordt elke vijf jaar geactualiseerd.

Voor de warmtetransitie zijn nieuwe warmtebronnen nodig. Vergaande elektrificatie van de warmtevraag (met warmtepompen) heeft een grote impact op het elektriciteitssysteem, zowel qua ruimtebeslag als verbruik. Om de impact te beperken moeten alternatieve warmtebronnen - geothermie, aquathermie, WKO en industriële restwarmte - in de stad en de regio zo goed mogelijk benut worden. De gemeente speelt een actieve rol in de verdeling van schaarse warmtebronnen. Door WarmtelinQ worden delen van Den Haag aangesloten op restwarmte uit de Rotterdamse Haven. Onderzocht moet worden of in de toekomst meer regionale warmtebronnen benut kunnen worden, aanvullend op lokale warmtebronnen.

Op korte termijn heeft het aanpakken van de netcongestie prioriteit, zeker nu de vraag naar elektriciteit de komende jaren toeneemt met een factor 3 tot 4. Dit betekent dat uitbreiding van het elektriciteitsnet, zoals de aanleg van nieuwe kabels en de bouw van hoog-, midden- en laagspanningsstations nodig is. De bouw van elektriciteitsstations, transformatorhuisjes en de vernieuwing of uitbreiding van de ondergrondse infrastructuur vinden plaats in de bestaande stedelijke structuur – oftewel op bedrijventerreinen en in wijken. Op regionaal niveau wordt al gekeken naar mogelijke tracés voor nieuwe 380/150kV-leidingen.

Er is onvoldoende capaciteit voor elektrificatie van de warmtevraag. Daarom is de keuze gemaakt om een groot deel van de bestaande woningen en andere panden aan te sluiten op warmtenetten. Hiermee beperken we bovendien gezondheidsrisico's door elektromagnetische velden en geluidsoverlast door warmtepompen. Het bestaande instrumentarium biedt voldoende mogelijkheden om deze gezondheidsrisico's te minimaliseren. Om het elektriciteitsnet verder te ontlasten en minder kwetsbaar te maken, zetten we ook in op de ontwikkeling van 'local (smart) grids'.

Voor duurzame opwekking van elektriciteit met bijvoorbeeld zonnepanelen is in de stad beperkt ruimte. Daarom zal een groot deel van de winning en opslag terecht komen in het buitengebied en op zee. Het gaat dan om windparken en zonnevelden. Hiervoor zijn al enkele zoekgebieden aangewezen. De energielandschappen van 2050 zijn, waar mogelijk, multifunctioneel. Ze doen dienst als recreatiegebied, versterken groen- en waterstructuren en dragen bij aan biodiversiteitsherstel. Bij de realisatie van (grootschalige) opwek zal bovendien onderzoek worden gedaan naar (financiële) participatie van de omgeving, bijvoorbeeld door energiecoöperaties.

Regionale context

De energietransitie heeft een sterke regionale dimensie. Om CO₂-vrij te zijn, wordt gebruikgemaakt van regionale warmtebronnen zoals geothermie en restwarmte uit de Rotterdamse haven. De elektrificatie van de warmtevraag en de sterk stijgende vraag naar elektriciteit vereisen nieuwe infrastructuur, deels buiten de stad. Windparken en zonnevelden in het omliggende gebied en op zee spelen een cruciale rol. Daarnaast zijn regionale samenwerkingen nodig voor waterbeheer, met piek- en seizoensberging in weidegebieden om wateroverlast en droogte tegen te gaan.

Regionale context



De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Den Haag zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in beeld te brengen. Zij hebben geen status.

Gemeente Den Haag

6.10.4 Weerbare digitale infrastructuur

Als internationale stad van Vrede en Recht heeft Den Haag een uniek risicoprofiel wat betreft digitale dreigingen. Dit vraagt om continue investeringen in een weerbare digitale infrastructuur. We brengen in beeld welke precieze keuzes er moeten worden gemaakt voor deze digitale weerbaarheid en wat dit concreet betekent voor ingrepen binnen de leefomgeving. Zowel voor de boven- als ondergrond.

6.10.5 Robuuste kustverdediging

Het duingebied is niet alleen een divers natuurgebied, maar ook een stevige kustbescherming. Een breed en onbebouwd strand- en duingebied biedt idealiter de meest toekomstbestendige bescherming tegen golfslag en overstromingen. Voor de bebouwde kust van Scheveningen-Bad en -Dorp is dit lastig. Hier bestaat de kustbescherming uit een harde kering. Bovendien is dit het smalste stukje kust van Nederland, waardoor de zee dicht bij bestaande infrastructuur en bebouwing komt. Er is nauwelijks ruimte voor extra beschermingsmaatregelen tegen de stijgende zeespiegel.

Daarom zetten we langs de Haagse kust in op een robuuste waterkering. Het realiseren van een strand- en duingebied langs de gehele kustlijn – dus ook ter hoogte van Scheveningen – is een kansrijke optie. Zo'n nieuwe duinenrij die de duingebieden ten noorden en ten zuiden van Scheveningen verbindt, kan over een lange periode opgebouwd worden door een combinatie van zandsuppleties en natuurlijke aangroei door dynamisch duinbeheer. Het is belangrijk dat de duinen onbebouwd blijven en de natuur alle ruimte krijgt. Zo voorkomen we knelpunten in de toekomst. Het is – afhankelijk van de zeespiegelstijging – mogelijk nodig om bij de Scheveningse haven een sluis te maken of om de haven richting zee te verplaatsen, buiten het versterkte duinlandschap.

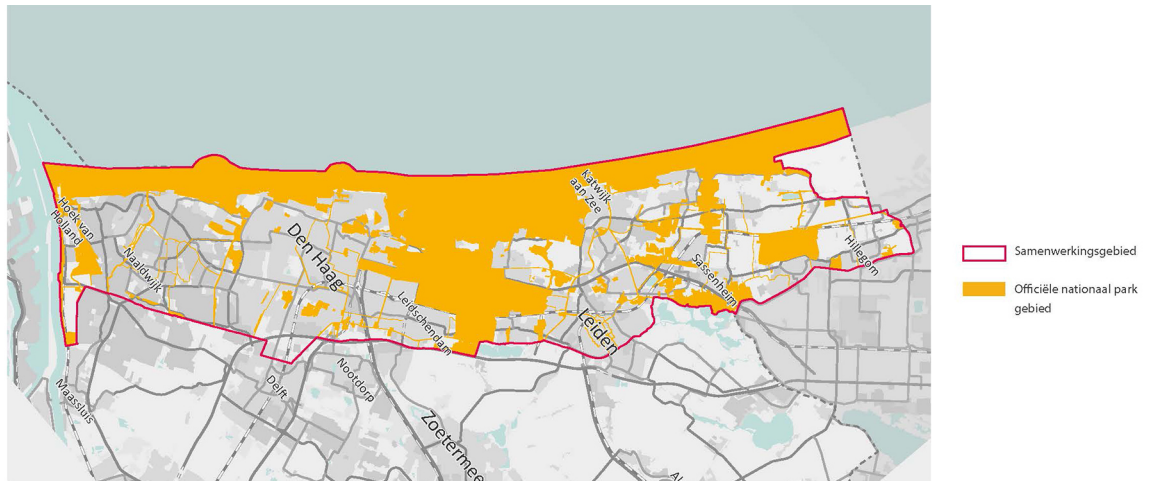
6.10.6 Een robuust watersysteem

Het opvangen, vasthouden, bergen en afvoeren van overtollig regenwater vraagt meer aandacht. Door water te laten infiltreren, vast te houden waar het valt en te bergen als sprake is van overschotten wordt wateroverlast en de effecten van droogte beperkt. Tijdens droge periodes kan dit regenwater hergebruikt worden. Afvoeren vindt alleen plaats als het niet anders kan. Meer woningen en meer neerslag vragen om vergroting van het afvalwatersysteem. Omdat dit beperkt kan, is scheiding en afkoppeling van hemelwater nodig om de capaciteit te vergroten.

De realisatie van een goed watersysteem hangt nauw samen met de vergroening van de stad en de versterking van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH). Daarom is het belangrijk waterberging te combineren met andere functies, zoals natuurontwikkeling en recreatie.

Veel water moet via het regionale watersysteem naar zee worden gepompt. Dit systeem is krap en kwetsbaar. Verbreding van de watergangen is niet zomaar mogelijk. Als de watergangen het niet meer aankunnen, krijgen laaggelegen buurgemeenten te maken met wateroverlast. Het is dus belangrijk om het Haagse water als regionaal systeem te beschouwen. We zien in omliggende weidegebieden mogelijkheden voor piek- en seizoensberging. Vanaf 2040 wijzen we aan de randen van Nationaal Park Hollandse Duinen plekken aan voor recreatie, natuurontwikkeling en zoetwaterberging, die op de lange termijn beschikbaar zijn voor drinkwaterwinning. De haalbaarheid hiervan wordt geplaatst binnen de dan geldende strategie van het Deltaprogramma.

Nationale Park Hollandse Duinen



Nationale Park Hollandse Duinen, verbindt natuur, stad en zee. Met een focus op recreatie, natuurontwikkeling en waterberging en drinkwaterwinning. Het officiële gebied van Nationaal Park Hollandse Duinen.

Aangepaste statusaanvraag voor nationaal Park Hollandse Duinen, sept 2024

6.10.7 Ruimte voor toekomstige drinkwaterbehoefte

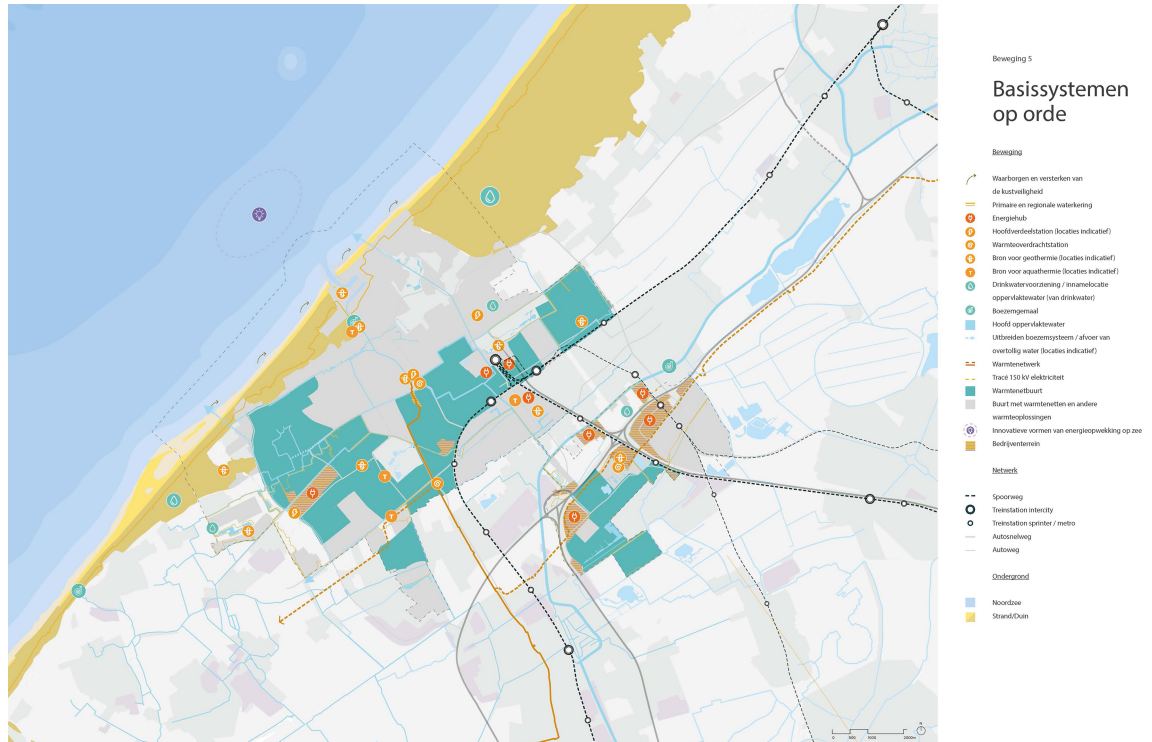
De winning van voldoende schoon drinkwater vraagt om aandacht. Toenemende verstedelijking in combinatie met verzilting door zeespiegelstijging en langere periodes van droogte leiden tot een gebrek aan drinkwater en tot watertekorten voor landbouw en natuur. Een uitbreiding van het kust- en duingebied voor Scheveningen biedt mogelijk ruimte aan een grotere zoetwatervoorraad onder de duinen. Dit moet verder worden onderzocht. Verder beschermen en benutten we bestaande waterwingebieden in de duinen. Als uitbreiding van de wincapaciteit nodig is, wordt in beeld gebracht op welke manieren dat kan.

Op de middellange termijn zoeken we buiten de duinen naar locaties voor regionale drinkwaterwinning. In de stad wordt gezocht naar een innamepunt voor oppervlaktewater. Naast het vinden van nieuwe en het aanboren van bestaande bronnen, zetten we in op terugdringen van het drinkwatergebruik door gedragsverandering en waterbesparende maatregelen. Het doel is om in 2035 het gebruik per dag tot 100 liter per persoon te beperken. Bij renovatie en nieuwbouw worden waterbesparende maatregelen genomen, zoals het hergebruik van huishoudwater en het gebruik van regenwater. Ook zetten we op regionaal niveau in op recirculatie van water door de glastuinbouw.

6.10.8 Regie op de ondergrond

De 'basis op orde te brengen' voor duurzame energie, waterbescherming en waterbeschikbaarheid vraagt om een fikse opknappbeurt voor de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur. Dit heeft zowel positieve als negatieve gevolgen voor de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. We zoeken steeds naar integrale oplossingen als antwoord op deze inpassingsopgave. Eisen aan onderhoud en beheer geven we daarin zo efficiënt mogelijk een plek. Bij ruimtedruk bundelen en stapelen we infrastructuur en stimuleren we meervoudig gebruik. Zo maken we 'werk met werk' en ruimen we op wat niet meer wordt gebruikt. De gemeente voert regie; het vertrekpunt is vernieuwing en vervanging in samenhang – niet meer per systeem.

6.10.9 Kaartlaag Beweging 5 - Basissystemen op orde



De programmatische opgave op de kaart en in de legenda is agenderend en indicatief en vormen een basis voor de doorwerkingen. Stadsbrede bewegingen staan op de visiekaart; deze facetkaart kan meer details en aanvullende onderwerpen tonen ten opzichte van de totale stadsbrede visiekaart. Niet alle sociale opgaven kunnen worden getoond op kaart. **De toelichting op de legenda-items kan gevonden worden in hoofdstuk 6.5**

Gemeente Den Haag

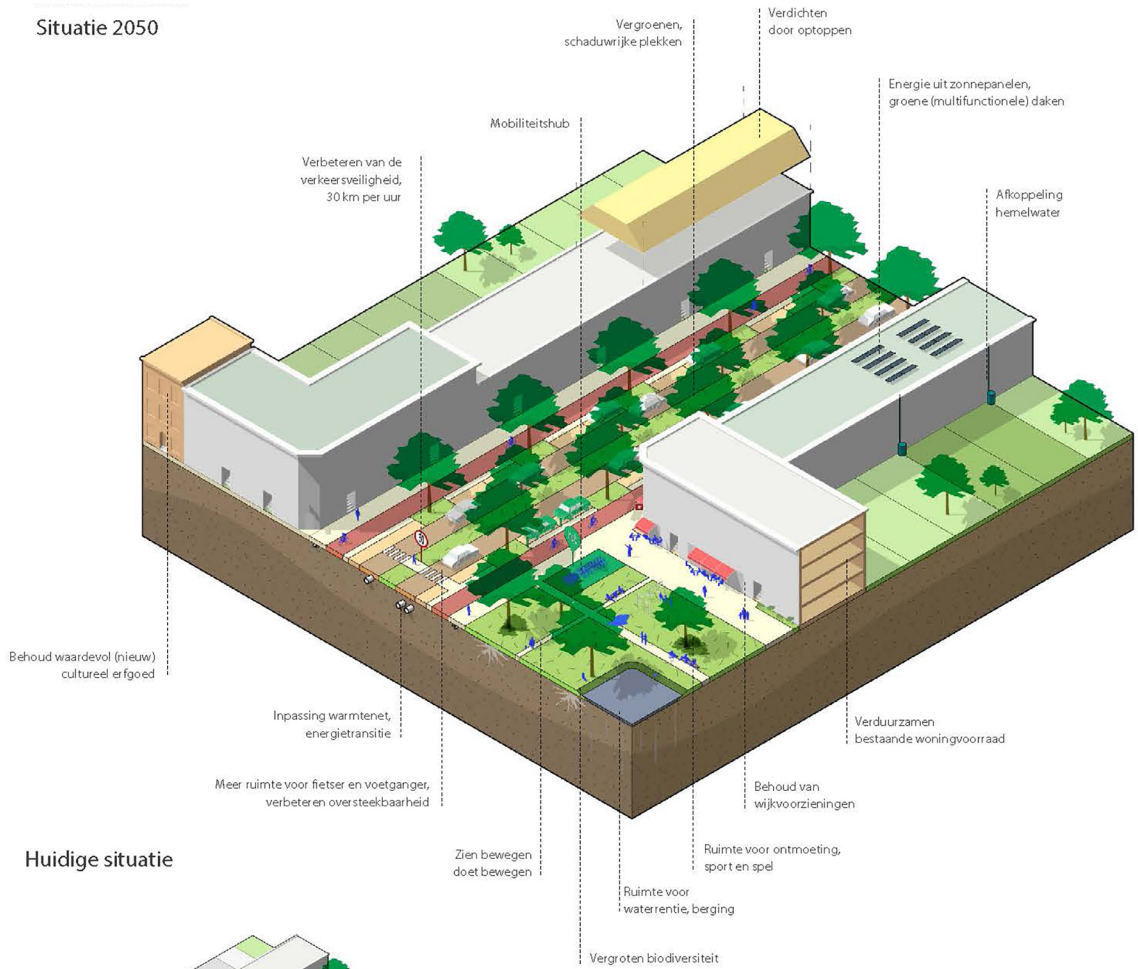
6.11 Samenhang tussen de vijf bewegingen

6.11.1 Inleiding

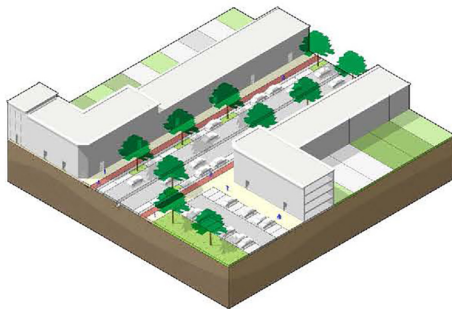
De vijf bewegingen lopen parallel aan elkaar én zijn ook sterk met elkaar verweven. In de gebiedsgerichte of thematische uitwerking van de omgevingsvisie is het belangrijk de vijf bewegingen in samenhang te blijven bezien, omdat er sprake is van afhankelijkheden, kansen en spanningen tussen verschillende ontwikkelingen.

De samenhang tussen de vijf bewegingen

Situatie 2050



Huidige situatie



De vijf bewegingen zijn sterk met elkaar verweven en vragen om slimme combinaties van ruimtegebruik. Zo wordt de schaarse ruimte in de stad efficiënt benut.

Een visualisatie hoe de vijf bewegingen samenkomen in het straatbeeld.

Gemeente Den Haag

6.11.2 Afhankelijkheden

Gewenste ontwikkelingen binnen de ene beweging zijn afhankelijk van, of beïnvloeden de voortgang op een andere beweging. Zo is een aanpassing van de economische structuur nodig om minder afhankelijk te zijn van arbeidsmigratie en daarmee de druk op kwetsbare wijken te beperken. Op een meer concreet niveau is de ontwikkeling van een duurzaam elektriciteitsnet voorwaardelijk voor zowel de mobiliteitstransitie als voor verstedelijking. En het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van de stikstofbelasting op natuurgebieden is weer afhankelijk van de voortgang van de mobiliteitstransitie. Zo zijn er dus afhankelijkheden tussen verschillende beleidsambities binnen en tussen de bewegingen.

6.11.3 Koppelkansen

Er liggen ook kansen om verschillende ontwikkelingen te combineren, de koppelkansen. Bijvoorbeeld het vergroenen van de openbare ruimte kan goed samengaan met een meer verkeersveilige inrichting (zoals 30-kilometerstraten). Deze inrichting heeft weer positieve effecten op een beweegvriendelijke leefomgeving, waarin meer ruimte komt voor spelen, sporten en ontmoeting. Ook is er een koppeling te leggen met opgaven in de ondergrond, zoals rioolvervangings. Het bouwen voor de buurt biedt kansen om sociale doelen en verstedelijkingsopgaven te combineren. Tenslotte versterken we met verstedelijking rondom knooppunten van de aantrekkelijkheid van (nieuwe) economische topmilieus, door nabijheid van stedelijke voorzieningen en optimale bereikbaarheid voor de mensen die er komen werken.

6.11.4 Spanningen

Er zijn ook spanningen tussen de bewegingen en de verschillende opgaven daarbinnen. Het aanleggen van het warmtenet kan bijvoorbeeld ten koste gaan van bestaande bomen. Woningbouw, voorzieningen en bedrijfsruimten concurreren soms om dezelfde ruimte. Ruimte voor mobiliteit en ruimte voor vergroening botsen soms. Veel ontwikkelingen kunnen worden gecombineerd binnen een gebiedsontwikkeling, maar niet alles.

6.11.5 Principes voor het sturen op samenhang

De omgevingsvisie biedt houvast voor het sturen op samenhang tussen de vijf bewegingen, waarbij we dus te maken hebben met afhankelijkheden, kansen en spanningen. In de omgevingsvisie maken we keuzes op hoofdlijnen. Zoals de inzet op een gematigde groei richting 2050. Maar ook door op kaart aan te geven waar we kansen zien voor welke ontwikkeling. Belangrijk en behulpzaam daarbij zijn de acht Haagse leefmilieus. Met deze leefmilieus kunnen we de inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in goede banen leiden.

We doen daarmee recht aan de kenmerken, kwaliteiten en ontwikkelingskansen van buurten, wijken en stadsdelen. Zo komen we per buurt en wijk tot de 'ideale' balans in ruimtegebruik. Deze bieden houvast voor beleidsuitwerkingen en regels in het omgevingsplan, bijvoorbeeld als het gaat om ruimte voor horeca of het parkeerbeleid.

Ook in de uitwerking van de omgevingsvisie zullen lastige keuzes gemaakt moeten worden. Zo wordt de omgevingsvisie geconcretiseerd in gebiedsvisies per stadsdeel. Daarin zullen onder andere keuzes worden gemaakt over prioriteiten en programmatische opgaven. Daarnaast zullen er als uitwerking van de omgevingsvisie zowel thematische programma's als gebiedsprogramma's opgesteld worden, waarin vanuit integrale afweging keuzes worden gemaakt. Vanuit de omgevingsvisie geven we daarvoor de volgende principes mee:

- **Meervoudig kijken én handelen:** Als de stad verder groeit, wordt de ruimte schaarser. Ontwikkelingen met slechts één functie op één plek zijn dan ook niet wenselijk. We zetten in op combinaties van functies, zoeken naar innovatieve oplossingen binnen meervoudig ruimtegebruik, waarbij de ondergrond een rol krijgt in bovengrondse ontwikkelingen. Omdat veel (publieke) ruimteclaims in de openbare ruimte landen, is de noodzaak tot meervoudig kijken, ontwerpen en handelen hier het grootst.
- **Samendoen: iedereen vanaf het begin aan tafel:** Bij projecten of opgaven die voortvloeien uit de omgevingsvisie gaan we tijdig in gesprek met belanghebbenden. Dit doen we met open blik zodat ideeën, onderzoeken en bevindingen op tafel komen. Belanghebbenden kunnen vanuit hun perspectief, kennis, ervaringen en belangen reageren en aanvullen. In de taal van de Omgevingswet gaat het dan over 'locatiekenmerken', 'functiekenmerken', 'omgevingswaarden' en 'ambities gericht op het halen van gemeenschappelijke doelen'.
- **Redeneren vanuit de regio:** Bijna alle ruimtelijke opgaven overschrijden de gemeentegrenzen. Dat geldt ook voor de oplossingen. Het succes van een samenhangende metropool hangt voor een groot deel af van de bereidheid om samen te werken aan een evenwichtige verdeling van niet alleen woningen, werklocaties en voorzieningen, maar ook de lusten en lasten.

Hoe de uitwerking van de omgevingsvisie vorm krijgt, wordt toegelicht in hoofdstuk 8, de Realisatiestrategie.

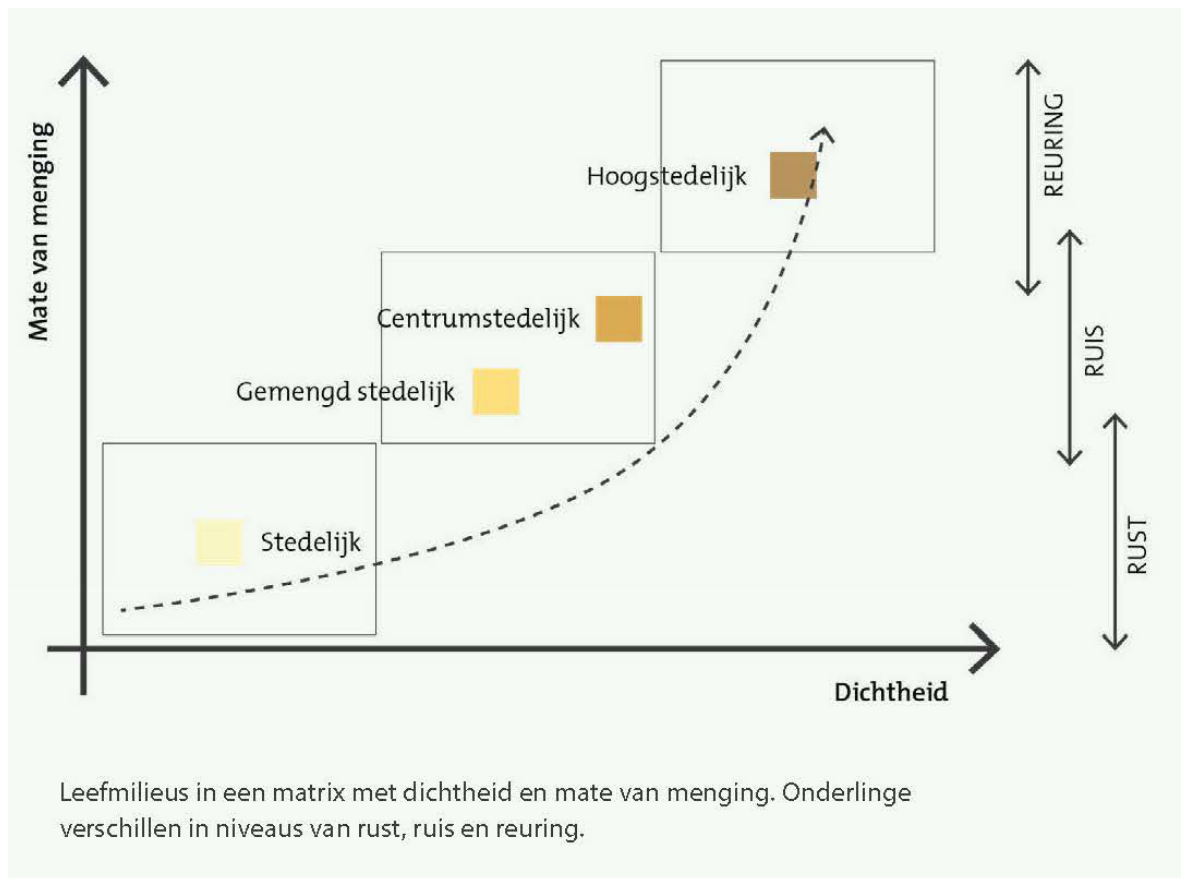
6.12 De Haagse leefmilieus

6.12.1 Inleiding

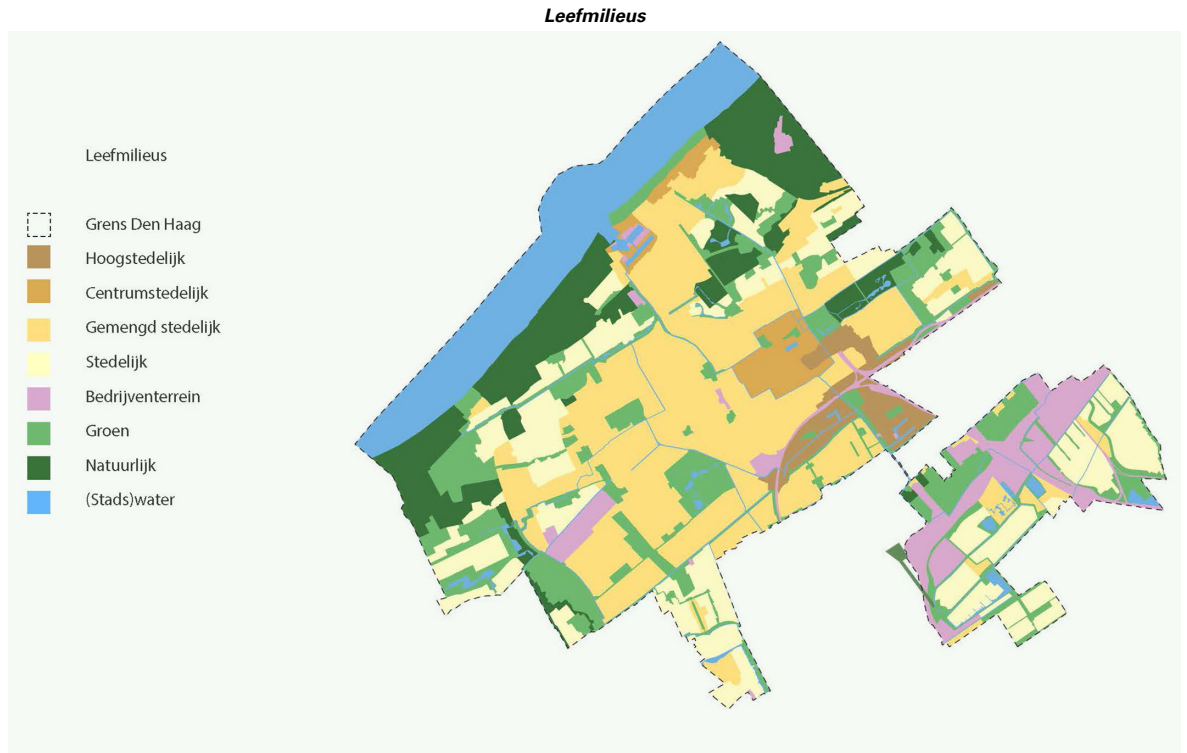
In lijn met de Omgevingswet streven we naar een evenwicht in de bescherming van de fysieke leefomgeving enerzijds en het benutten ervan anderzijds. Oftewel, we zorgen ervoor dat een activiteit of functie ook past bij de plek. Door de stad te verdelen in zogenoemde 'leefmilieus' kunnen de inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in goede banen worden geleid. Zo wordt recht gedaan aan de kenmerken, kwaliteiten en ontwikkelingskansen van buurten, wijken en stadsdelen en komen we per buurt en wijk tot de 'ideale' balans in ruimtegebruik.

In Den Haag onderscheiden we acht leefmilieus; waarvan vijf stedelijke leefmilieus met het accent op wonen en werken en drie andersoortige milieus, te weten water, groen en natuurlijk leefmilieu. De verschillen zitten 'm in het verschil in bebouwingsdichtheid, het palet aan functies, het voorzieningenaanbod, de beschikbaarheid van openbaar vervoer, de mate van natuur en ruimte voor recreatie. De 'ideale' balans in ruimtegebruik is in een stad die verder verdicht geen overbodige luxe. Indien wenselijk 'verkleurt' een wijk van het ene naar het andere leefmilieu. Soms is het nodig om het bestaande leefmilieu intact te houden. De leefmilieus (en hun contouren) zijn nog in ontwikkeling. De hier gehanteerde leefmilieus krijgen een uitwerking in het Omgevingsplan.

Leefmilieu matrix



Gemeente Den Haag



Deze kaart geeft een indicatieve weergave van de Haagse leefmilieus (gebiedstypen). De aanduiding van deze leefmilieus zal ander geconcretiseerd worden in de gebiedsvisies per stadsdeel. Deze indeling van leefmilieus kan ook worden gebruikt bij het omzetten van regels naar een permanent Omgevingsplan voor Den Haag.

Gemeente Den Haag

6.12.2 Hoogstedelijk leefmilieu

Hoogstedelijke gebieden, zoals het Central Innovation District (CID) en Binckhorst, hebben een hoge bebouwingsdichtheid met een grote mix van woningen en andere functies (werken, kennis, cultuur, horeca en nachtleven). Er zijn voorzieningen van stedelijke en bovenstedelijke betekenis. Deze gebieden hebben levendige straten met veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Hoogstedelijke leefmilieus zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Parkeren gebeurt zo min mogelijk op straat, maar in parkeergarages. Groengebieden worden intensief gebruikt.

6.12.3 Centrumstedelijk leefmilieu

De Binnenstad, Scheveningen-Haven en Scheveningen-Bad zijn centrumstedelijke gebieden. Ook hier is een mix van functies (werken, wonen, cultuur) en een hoge concentratie aan detailhandel, dienstverlening, horeca en onderwijs. Er is levendigheid dag en nacht. De korte afstanden tot voorzieningen stimuleren lopen, fietsen en het gebruik van deelauto's. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is goed.

6.12.4 Gemengd stedelijk leefmilieu

Ongeveer de helft van Den Haag bestaat uit gemengde stadswijken met een relatief hoge dichtheid en een variërende hoeveelheid stadsgroen, voorzieningen, kleinschalige bedrijvigheid, onderwijs, cultuur en horeca. In deze gebieden is een afwisseling van rust, reuring en diversiteit. Deze leefmilieus kennen een variatie aan bouwperiodes en woningtypen. Voorzieningen zijn vooral te vinden langs hoofdwegen en rond winkelgebieden. Ze zijn rijk aan pleinen, singels en plantsoenen. De naoorlogse gebieden kenmerken zich door een mix van flatgebouwen en grondgebonden woningen in een groene omgeving.

6.12.5 Stedelijk leefmilieu

Dit type leefmilieu vinden we terug in rustige wijken met een relatief lage woningdichtheid en veel groen. Het zijn in de eerste plaats woonwijken, deels gelegen aan de rand van de stad. Voorbeelden zijn Ypenburg, Wateringse Veld en delen van Loosduinen. De voorzieningen zijn meestal gericht op de behoefte van de wijk zelf, met een accent op onderwijs, vrijetijdbesteding en medische zorg. Er is ruimte voor beroepen

aan huis op het vlak van zakelijke dienstverlening en zorg. Recreatiegebieden zijn dichtbij, centrumvoorzieningen liggen verder weg.

6.12.6 Bedrijventerrein

Het leefmilieu 'bedrijventerrein' bestaat uit een grote concentratie aan productie-, nijverheid- en handelsbedrijven met een gezamenlijke omvang van minimaal 2 hectare. Het zijn belangrijke pijlers in de Haagse stadseconomie en van groot belang voor een evenwichtige werkgelegenheid. Als een werkgebied ruimte biedt aan bedrijven in milieuhindercategorie 3 of hoger, is er een restrictief beleidskader van toepassing. Het behoud van het bruto vloeroppervlak van bestaande bedrijvigheid in de zogeheten 'maakindustrie' staat voorop, en de toevoeging van functies met een mogelijk verdringingseffect (zoals woningen) wordt uitgesloten.

6.12.7 Groen leefmilieu

De groene buitenruimte van Den Haag bestaat voor een aanzienlijk deel uit stadsparken, stadsnatuur, bossen, en groen in de wijk- en buurt. Daarnaast is er 'functioneel groen' in de vorm van sportterreinen, speelvoorzieningen, volkstuinen, begraafplaatsen en oppervlaktewateren. Denk aan het Westbroekpark, het Zuiderpark, Klein Zwitserland, de Uithof en de Vlietzone en aan ecologische verbindingzones als de Schenkstrook, de Laakzone, de Haagse Beek en het Groene Assenkruis van Zuidwest. Samen vormen zij de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH). Dit geeft de leefomgeving een hoge biodiversiteit en een klimaatadaptief vermogen.

6.12.8 Natuurlijk leefmilieu

Zo'n 10% van het Haagse grondgebied bestaat uit terreinen met bijzondere natuur- en landschapswaarden. Zoals Nationaal Park Hollandsche Duinen, het Westduinpark & Wapendal en de oude buitenplaats Ockenburg, als onderdeel van Solleveld & Kapittelduinen. De flora en fauna in deze leefmilieus zijn beschermd door het Europese Natura 2000-beleid en het nationale Natuurnetwerk Nederland. Ook in deze categorie: grote binnenstedelijke natuur- en recreatiegebieden als het Haagse Bos en de groen- en natuurgebieden op Haagse landgoederen als Zorgvliet, Clingendael, Reigersbergen en Marlot.

6.12.9 Water

Een belangrijke bouwsteen in het Haagse omgevingsbeleid is water. Tot dit leefmilieu behoren het zee-water en de zeebodem, het stadswater en het hoofdvaartenstelsel achter de duinen. Het beleid is gericht op kustverdediging en de weerbaarheid tegen zeespiegelstijging, stedelijk waterbeheer en de versterking van aquatische natuurwaarden. Dit leefmilieu heeft daarnaast een belangrijke functie als omgevings- en vestigingsfactor voor watergebonden bedrijvigheid en logistiek, maar ook de ontwikkeling van klimaatbestendige woon- en werkmilieus.

7 De stadsdelen

7.1 Doorwerking van de visie

De in hoofdstuk 6 beschreven visie gaat over de Haagse metropool als geheel. Maar hoe werken de vijf bewegingen door in de acht stadsdelen? En wat is hier de impact van de strategische keuzes die we met deze omgevingsvisie maken? In dit hoofdstuk laten we zien hoe de koers die we richting 2050 varen zich verhoudt tot wat er in de stadsdelen speelt. Plus wat dit betekent voor de ruimtelijke kwaliteit in en de identiteit van wijken en buurten.

7.2 Inleiding

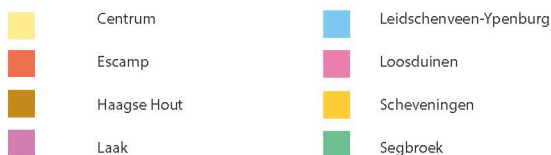
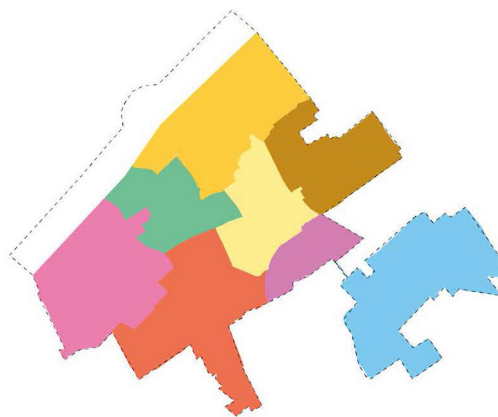
Den Haag bestaat uit acht stadsdelen. Ze hebben stuk voor stuk eigen kwaliteiten en karakteristieken. Maar ook elk stadsdeel heeft eigen vraagstukken en uitdagingen. In dit hoofdstuk laten we zien hoe de vijf bewegingen en bijbehorende strategische keuzes die in hoofdstuk 6 beschreven zijn, doorwerken in elk stadsdeel. Wat betekent het voor (ruimtelijke) kwaliteiten en kenmerken? Hoe verhouden de bewegingen zich tot wat er in stadsdelen speelt? En wat zijn de plekken waar opgaven en ambities samenkomen en waar om die reden werk aan de winkel is? Dit hoofdstuk zet stadsdeelspecifieke opgaven op de kaart en is ook een opmaat naar de gebiedsvisies die per stadsdeel worden opgesteld. In dit hoofdstuk zijn bestaande planologische kaders meegenomen, zoals de structuurvisies voor Zuidwest en het Central Innovation District (CID), en het bestemmingsplan 'verbrede reikwijdte Binckhorst'. Ook is voor dit hoofdstuk gebruik gemaakt van de input uit het uitgebreide participatietraject dat in 2021 is gestart. Tijdens bijeenkomsten en tentoonstellingen, festivals en workshops en via gesprekken en enquêtes, zowel op stadsniveau en per stadsdeel, gaven inwoners (waaronder ruim 200 jongeren), maatschappelijke organisaties en on-

dernemers aan welke thema's zij belangrijk vinden en welke wensen en behoeften zij voor de toekomst hebben. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van de 'Haagse mixer'.

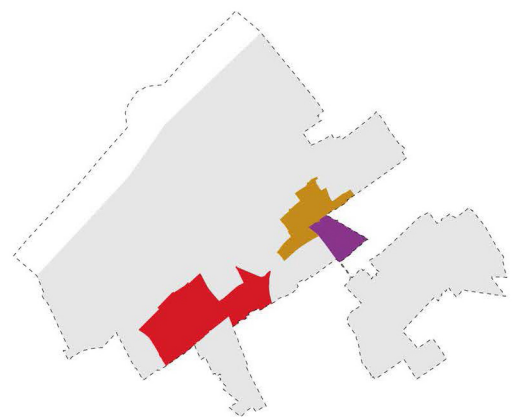
Uit al deze sessies komt een redelijk eenduidig beeld naar voren van wat de Hagenaars belangrijk vinden. Het gaat hierbij over de leefbaarheid (denk aan buurtgevoel, gezondheid en veiligheid), de beschikbaarheid van voldoende betaalbare woningen, verkeersveiligheid, meer ruimte voor fietsers en wandelaars, het voorzieningenniveau, de inrichting van de openbare ruimte (groener!) en het beschermen van herkenbare plekken en de cultuurhistorische waarden. Deze onderwerpen lopen als rode draden door deze omgevingsvisie. Ook is gebruik gemaakt van de wijkagenda's, waarmee bewoners, ondernemers, samenwerkingspartners en de gemeente de leefbaarheid en de kwaliteit in de wijk bevorderen. Wijkagenda's bevatten concrete doelen voor de periode van vier jaar, zoals het verbeteren van de openbare ruimte, het stimuleren van participatie, en het aanpakken van specifieke problemen. De voortgang wordt op verschillende manieren geëvalueerd, zodat wijken daadwerkelijk profiteren van de geplande verbeteringen en ontwikkelingen.

De stadsdelen van Den Haag en prioritaire gebiedsontwikkelingen

De acht stadsdelen



Bestaande prioritaire gebiedsontwikkelingen



Den Haag heeft drie lopende prioritaire gebiedsontwikkelingen. De structuurvisie Zuidwest en Central Innovation District (CID) blijven gelden. Voor de tweede fase Binckhorst wordt gewerkt aan een nieuw kader.

Gemeente Den Haag

7.3 Toelichting legenda opgavenkaarten stadsdelen

Toelichting legenda op opgavenkaarten stadsdelen

Basis

- Noordzee-Bron van economische kansen, omgaan met zeespiegelstijging
- Primaire waterkering: Beschermende dijk langs de kust
- Kustverdediging: Versterking van het kustgebied om waterveiligheid van het achterland te garanderen. Betreft ook de dijnen en de havens. Hier ligt een kans voor toerisme, natuurontwikkeling, ecologie en economie in de havens.
- Duinbeheer: behoud en/of ontwikkeling van duinruggen en duinpaanen ten behoeve van de daar aanwezige specifieke waardevolle flora, fauna en landelijke natuurgebieden.
- Strand: Balans tussen benutten kansen voor recreatie en beschermen stiltegebieden en natuur.
- Geogebieden en ecologische verbindingen (onderdeel van SGI): Versterken, behouden en ontwikkelen van parken en bossen als samenbindend en doorgaand element. Met ruimte voor recreatie, ontmoeting en ontspanning met wandel-, ruit-, kano- en fietsroutes, spelen, sporten, rustgebieden. Dit is onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstroom (SGH).
- Groenblauwe locoprojecten: Een locoproject is een cruciale plek met kansen waarbij het versterken en verbeteren van de groenblauwe structuur prioriteit heeft.
- Cultuurhistorisch landschap (veelal landgoedse landschap): Behoud en versterking van kenmerkende cultuurhistorische landschapstypen en -structuren rond de stad.

Verbindingen

- Groene Ruit: Versterken, behouden en ontwikkelen van ecologische verbindingen, zones, zowel op stedelijk als op regionaal niveau. Gezonde leefomgeving met kwalitatief hoogwaardige stadsmilieu met recreatief noodgebruik.
- Lange Lijnen (deels onderdeel van SGI): Ontwikkelen en versterken van de karakteristieke Haagse lanen met robuuste hoofdboomstructuur (onderdeel van SGI), zowel parallel als haaks op de kust, voor een toelieferend en kwalitatief hoogwaardig grid. Een ruimtelijke (her)balans in modaliteiten en verbeterde samenhang tussen onder- en bovengrond. Integreer klimaatadaptieve maatregelen, creëer nieuwe ontmoetingsplekken en versterk verbindingen met de zee, de landgoederzone en publiekruimtes. Actieve plinten, verbeter het vestigingsmilieu, doorbrek barrières en zorg voor een evenwicht tussen vergroening en verdichting.

Landelijke natuurontwikkeling: Natuurbeheer en natuurontwikkeling in Natura 2000-gebieden, het Nationaal Park Hollandse Duinen en het Natuurnetwerk Nederland.

Economie en voorzieningen

- Vitale wijken en buurten: Het behouden, versterken en uitbreiden van buurt- en wijkcentra met lokale economische ontwikkeling, maatschappelijke voorzieningen en ruimte voor ontmoeting in het groen in de wijk. Optimale bereikbaarheid via aantrekkelijke routes voor lopen en fietsen.
- Bovencilokale betekenis: Een vitale wijkken van bovencilokale betekenis.
- Zorglocatie: intramurale (24-uurs verblijf) locaties als buurthuis voor zorgarme buurten. Aandacht leefbaarheid en spreiding van betaalbare woningen voor kwetsbare groepen.
- Zorgcluster: Vitale voorzieningen rondom grootschalige zorginstellingen en ziekenhuizen, waar mogelijk mengen met wonen en voorzieningen. Wens om de zorgomgeving te vergroenen om herstel te bevorderen.
- Kenniscluster: Universiteitscampussen in de stad als innovatieomgevingen en ontmoetingsplekken.
- Clusteromgeving rond onderwijs: Locaties met menging van scholen en werkgevers, versterking van campusomgevingen van Den Haag met een sterke (groene) openbare ruimte om aantrekkelijkheid en leefbaarheid te versterken.
- Toeristische hotspots: Beschermen, doorontwikkelen en verrijken van de toeristische trekpleisters zoals de kustzone, badplaats Scheveningen en Rijkswaai en het Centrum van Den Haag. Verbindingen met de omgeving verbeteren.
- Cultuurstad: Behoud en versterking van bovenlokale cultuur aanbod in Den Haag, plek voor ontmoeting en versterking van de identiteit.
- Cultuurland: Behoud en versterking van lokaal belangrijke herkenningpunten in de wijk, essentieel voor doorontwikkeling van het gebied.
- Bibliotheken: Plekken voor informatie, ontmoeting en persoonlijke ontwikkeling.
- Sportcluster: Geopropereerde sportlocaties met verschillende sporten versterken, duurzaam en vergroenen en waar mogelijk uitbreiden ten behoeve van verblijven, ontmoeten en gezondheid bevorderen.

Ecologische zones: Uitbreiden, behouden en versterken van robuuste ecologische hoofdstructuren.

- Hoofd oppervlaktewater: Primaire (boezem) waterenwerk en kenmerkende Haagse waterwegen behouden, versterken en ontwikkelen. Met kansen voor ecologie, drinkwatervoorziening en vervoer over water.
- Uitbreiding boezemstelsel: Voor een betere doorstroming en afvoer van overtollig water, onder andere in het centrum van Den Haag.
- Secundair oppervlaktewaterstelsel: Behoud en verbetering van het (polder) watersysteem zoals waterkwaliteit, biodiversiteit en ecologische robuustheid.
- Hoofdfietsroute: Verbetering en uitbreiding van (ster)fietsnetwerk en Velostrada.
- Bovennetwerk: verbinding: te ontwikkelen en te versterken strategische verbinding tussen wijken, voornamelijk gericht op langzaam verkeer.
- Wijk- en buurt groenstructuren: Versterken, behouden en ontwikkelen van lokale groenblauwe structuren van de wijk voor de leefbaarheid en het landschappelijke netwerk met aandacht voor fiets- en wandelroutes.
- Treinstation intercity (met mobiliteitshub)
- Station sprinter/metro (met mobiliteitshub)
- Spoorweg: Metrolijn E, RandstadRail, Oude Lijn.
- Versterking Oude Lijn: frequentieverhoging van regionaal vervoer.

Schaalproef (BIOV): Snelle verbondenheid, multimodale knopen met mobiliteitshubs in de stad als ontwikkelopgave langs de BIOV. Lijnen voor optimale bereikbaarheid tussen werkgelieden binnen de stad en regio.

- Gepland: Koringscorridor (Medijlijn), topaltes OV, Langsverbindingen.
- Te onderzoeken: Koningsspoor richting zee en een aantal topaltes en ZuidWestlandCorridor (ZWLK).

Regionale mobiliteitshubs (P) en topaltes (OV): Ontwikkellocaties aan de rand van de stad die de overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit faciliteren.

Wijkhub: Onderzoek naar ontwikkelen parkeervoorzieningen met een aanbod aan deelmobiliteit en/of andere modaliteiten nabij vitale wijk- en buurtcentra.

Slechten van barrières: Onderzoek naar slechten van barrières van grote infrastructuur en de daaruit volgende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling.

Sportlocaties: Het behouden, versterken en uitbreiden van huidige sportlocaties (hallen en sportvelden) als groene en gezonde beweeg- en ontmoetingsplekken met meervoudige betekenis.

Ontmoetingsplek: Kansrijke plekken voor het behouden van de openbare ruimte ten behoeve van ontmoeting met aandacht voor groen, gezond en klimaatadaptatie.

School: Bestaande en geplande scholen met opgaven voor de schoolomgeving (veelkeerde) veilige zone, leef-, fiets- en schooldstraten en kansen voor voedseltransitie en -bewustzijn.

Internationale Zone: Verder ontwikkelen en versterken van het vestigingsklimaat voor internationale organisaties met oog op verrijking klimaat, beleving en samenhang binnen het gebied.

Regeringscentrum: behoud en versterken van regeringscentrum.

Bedrijventerrein: Behouden, ontwikkelen en inklinken van (circulaire) groene en klimaatadaptieve duurzame bedrijventerreinen. Doorontwikkelen van werklocaties met ruimte voor stadsovername, bedrijvigheid in relatie tot omliggende wijken.

Duurzaam werk- en recreatielandschap A4/Vlietzone: Transformatie van een stadsrandzone naar een duurzaam werk- en recreatielandschap met ruimte voor recreatie, natuur, sport en economische functies en verbeterde bereikbaarheid.

Proefplan op zee: Campus@Sea: Innovatie voor duurzaam, meervoudig ruimtegebruik van de Noordzee.

Circulaire hub: Potentiële locaties voor grootschalige materialen- en grondstoffenhub.

Aandachtspunt: Meervoudige opgave op een locatie, keuzes nodig door bijvoorbeeld onterpend onderzoek in te zetten.

Veerkrachtige ondergrond, groen en water

- Ruimte voor waterretentie en infiltratie in gebieden met veel verharding ruimte maken voor waterretentie en klimaatadaptatie. Maatregelen toepassen in gebieden waar waterinfiltratie mogelijk is.
- Aanpak hittestress, verdroging en wateroverlast: Focusgebied en koelere plekken te maken, onder andere door ontbinding en meer groen voor extra schaduwwerking.
- Gebiedsgerichte aanpak hittestress, verdroging en wateroverlast door middel van bijvoorbeeld het maken van koelere plekken door meer groen en bosom toe te voegen.

Autosnelweg: Onderzoek naar verduurzaming langs de A4 en A12 middels inpassing van zonnepanelen en/of windenergie.

Stedelijke ontwikkeling

- Hoogstedelijke ontwikkeling: CEI, Binckhorst. (Doel)ontwikkeling van wijken naar een hoogstedelijke dichtheid met een mix van wonen, werken en recreatie. Onderdeel van de ontwikkelingsopgave is de ruimtelijke balans tussen maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, klimaatadaptatie en natuurinclusief groen en passende sportvoorzieningen.
- Gemengd stedelijke ontwikkeling: Zuidwest. Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een groot aandeel niet woonfuncties. Klimaatadaptatie en natuurinclusief groen en sportvoorzieningen zijn onderdeel van de ontwikkelingsopgave.
- Gebiedsgerichte ontwikkeling en wijkvernieuwing: Matathoeve, Scheveningen, Loosduinen. Geen (ingrijpende) veranderingen op structuurniveau maar versterking van bestaande buurten door nieuwe verbindingen, verduurzaming, toevoegen van woningen en/of ruimte voor bedrijvigheid.
- Ontwikkeling Stationskwartier: zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling in hoge dichtheid rondom de stations van Den Haag Centraal, Den Haag HS, Den Haag NOL, Den Haag Moerwijk, Den Haag Mariahoeve en Den Haag Ipenburg. Nadruk ligt op het mengen van functies in hoge dichtheid met kwalitatief openbare ruimte en groen met ruimte voor voetgangers en fietsers.
- Herstructurering recreatie- en werklandchap A4/Vlietzone: Herstructurering naar een robuuste landschappelijke stadsmilieu. Ruimte voor economische functies, sport en recreatie met een nieuwe verkeersontsluitingsstructuur. Verbeteren verbindingen vanuit Loosduinen naar Ipenburg met de kust de stad (OV, fiets).
- Integrale wijkverbetering: Schilderswijk, Laak, Rustenburg en Oostbroek, Transvaal, Moerwijk. Vernieuwing van bestaand wijk inclusief bestaande woningvoorraad. Aandacht voor kwaliteit en ontmoeting in de openbare ruimte die klimaatadaptatie, groen en natuurinclusief is ingericht.
- Toekomstbestendige Haven: Versterking van de kust bij de haven in verband met de zeespiegelstijging. Dit biedt kansen voor meer (innovatieve) economie en toerisme.

Aanpak droogte: Vergroot de sponswerking van de stad met droogtebestendig groen en bodembelasting om water vast te houden in droogtegevoelige gebieden.

Landelijke natuurontwikkeling: Natuurbeheer en natuurontwikkeling in Natura 2000-gebieden (onderdeel van SGI) en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Het Nationaal Park Hollandse Duinen (NHPD): waar natuur stad en zee verbindt. SGI wordt onderdeel van het NHPD en integraal onderdeel van het NNN.

Drinkwatervoorziening: Beschermen en vergroten van de zoetwaterbuffering in de natuurgebieden onder andere voor de drinkwatervoorziening. Ook nieuw te ontwikkelen innamelocaties voor drinkwater.

Boezemgemaal: Zorg voor een betere doorstroming en afvoer van overtollig water bij de installatie die het uitmalen van het water uit de boezem verzorgt.

Meekoppelingen ondergrond: Kansrijke gebieden voor het gelijktijdig aanpakken en toepassen van maatregelen in de boven- en ondergrond. Een voorbeeld van een meekoppeling is het combineren van ledingvernieuwing met vergroening van de openbare ruimte.

Energie- en basissystemen

- Warmtenetwerk: Warmtenetwerk in de stad. Aanleg met aandacht voor balans onder- en bovengrond, en klimaatadaptatie.
- 150 KV elektriciteit: Zoekgebied en inpassingsaanpak ondergrondse tracé 150 KV.
- Warmteoverdrachtstore (indicatief): Zoeklocaties voor warmteoverdracht. Nu kent Den Haag één station, staaks meer.
- Bron voor geothermie: Kansrijke (indicatieve) locaties voor geothermie door meervoudig grondgebruik.
- Bron voor aquathermie: Kansrijke (indicatieve) locaties voor warmteopwinning uit (grond)water, in samenwerking met watervoorziening-bedrijven.
- Energiehub: Zoeklocaties (grootschalige) energiehub in verband met toenemende energievraag.
- Hoofdverdelstation: Zoeklocaties nieuw hoofdverdelstation met koppelingen voor een duurzame inpassing en meervoudig ruimtegebruik voor economie en mobiliteit.

Een beschrijving van de legenda-items die zijn gebruikt in de opgavenkaarten per stadsdeel.

Gemeente Den Haag

7.4 Centrum (inclusief CID)

7.4.1 Inleiding

In stadsdeel Centrum wonen meer dan 100.000 mensen. Het trekt bovendien veel bezoekers: forensen, bewoners uit andere stadsdelen, dagjesmensen en toeristen. De binnenstad is het culturele hart en kernwinkelgebied, waar mensen verblijven, elkaar ontmoeten en genieten van het rijke aanbod aan historie, kunst en cultuur. Het Binnenhof is het karakteristieke middelpunt. Het toekomstbeeld van de binnenstad is geschetst in het Binnenstadsplan 2033. Hier bouwen we in deze omgevingsvisie op voort. Pal naast de binnenstad komt het Central Innovation District (CID) tot wasdom. Een dynamisch en samenhangend stuk stad rondom de drie treinstations Den Haag Centraal, Den Haag HS en Den Haag Laan van NOI. Er werken bijna 100.000 mensen, voornamelijk voor de Rijksoverheid, bij bedrijven en in het hoger onderwijs.

Rondom de binnenstad liggen de Stationsbuurt, de Rivierenbuurt, de Schilderswijk, het Transvaalkwartier, de Zeeheldenbuurt en de Archipelbuurt. Ze vinden hun oorsprong rond 1900, maar hebben zich op uiteenlopende wijzen ontwikkeld. Kenmerkend zijn de functiemenging, de stedelijkheid van de publieke ruimte en de vele voorzieningen, attracties en markten – zoals op en rondom het Hobbemapplein. In deze wijken spelen verschillende sociaaleconomische vraagstukken, al wisselt de urgentie per wijk. De wijken aan de noord- en oostkant van de binnenstad zijn welvarend, de wijken aan de west- en zuidkant hebben te maken met lage inkomens, geen of laag betaald werk, gezondheidsklachten en een poevere inrichting van de openbare ruimte. Met name het Transvaalkwartier, de Schilderswijk en de omgeving rond de Groente- en Fruitmarkt scoren slecht op bepalende leefbaarheidsthema's, zoals woonkwaliteit, buurtgevoel en veiligheid. De Archipel- en Zeeheldenbuurt daarentegen doen het een stuk beter. Geliefde plekken zijn de Paleistuin, het Binnenhof, de Haagse Markt, het Korte en Lange Voorhout en de grachten. Bewoners waarderen het Huygenspark als een mooi stadspark voor divers gebruik. Gezelligheid is te vinden op het Anna Paulownaplein, het Prins Hendrikplein en de Grote Markt. Onprettige gebieden zijn zones waar sprake is van geluidsoverlast, zwerfafval, illegale gedragsvormen. Dit geldt ook voor verkeersonveilige straten en kruispunten, en plekken met weinig groen.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Centrum?

- Een betere sociale veiligheid (vooral 's avonds), onder meer door de opvang van en hulp voor mensen die voor overlast zorgen.
- Het voorkomen van afval op straat (nabij horecagelegenheden en bij containers).
- Meer verbinding, vooral tussen groepen met verschillende achtergronden. De diversiteit is waardevol, dus laten we die benutten.
- Meer betaalbare woningen voor verschillende doelgroepen.
- Een verbetering van de openbare ruimte met meer ruimte voor ontmoeting. Borg het historische karakter van de binnenstad en zorg dat straten, parken en pleinen toegankelijk zijn voor iedereen.
- Een veilig en beter vervoerssysteem. Dus minder files, minder vervuiling, minder parkeren. En meer ruimte voor lopen en fietsen, en goedkoper openbaar vervoer.
- Meer ruimte voor kleine ondernemers.

7.4.2 Thuis in een divers Den Haag

De binnenstad blijft de 'huiskamer' voor iedereen, op zowel stads- als regionaal niveau. Het Binnenhof, het Museumkwartier en het cultuurcluster rond het Spuiplein vormen de ziel van de stad. Deze ziel willen we behouden. Daarnaast willen we het bruisende karakter van de binnenstad verder uitbouwen op het gebied van winkelen, cultuur en geschiedenis en het avond- en nachtleven. Dit vraagt om investeringen in de culturele programmering en de inpassing van evenementen, horeca en uitgaansgelegenheden.

Een keerzijde van intensiever gebruik van de binnenstad is meer geluidhinder en een slechtere luchtkwaliteit. Omwille van de leefkwaliteit is het dus zaak om deze negatieve milieueffecten zoveel mogelijk weg te nemen. De bestaande woningvoorraad verdient een verbeter- en verduurzamingsslag, met name in de Schilderswijk en Transvaal. Het is de bedoeling om alle woningen te laten voldoen aan de 'Haagse basiskwaliteit'. Om het buurtgevoel te vergroten, krijgt de openbare ruimte in Transvaal en de Schilderswijk een nieuwe inrichting: minder steen, meer groen, minder auto's en meer ruimte voor bewegen en ontmoeting. Op het Hobbemapplein kunnen we een kwaliteitssprong maken.

7.4.3 Ruimte voor groen en water

De versterking van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) komt in de binnenstad tot uiting door de aanplant van meer bomen en door verbetering (lees: vergroening) van de openbare ruimte. Dit is ook nodig om hittestress tegen te gaan. Grachten spelen een grote rol in het versterken van de groene hoofdstructuur. Door grachten terug te brengen verbinden we groen en water letterlijk met elkaar. Om de overbelasting van de grachten na hevige regenbuien te beperken wordt er in de binnenstad zoveel mogelijk water vastgehouden op de plekken waar het valt. Ook hebben de grachten een rol voor de regio, omdat water uit omliggende gemeenten goed kan worden afgevoerd. In het CID krijgen pleinen en straten ook een groene en waterrijke inrichting. We investeren in het vergroenen van het Rijswijkseplein en het Schenkviaduct. In de omliggende wijken krijgen bestaande parkjes en plantsoenen een opknapbeurt. De vergroening van de Schilderswijk heeft prioriteit. Hierbij hebben bewoners een sleutelrol. Zij dragen bij door hun tuinen en achtererven te ontharden en te vergroenen.

7.4.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

In het CID – een van de drie grote gebiedsontwikkelingen – vinden tussen nu en 2050 de grootste veranderingen plaats. Er komen de komende decennia 20.000 woningen bij. Deze woningbouw vindt vooral plaats rondom de stations (knooppuntontwikkeling) in een hoogstedelijke mix van werken (25.000 arbeidsplaatsen), onderwijs, maatschappelijke voorzieningen en een hoogwaardige openbare ruimte. Omdat deze gebieden uitstekend per fiets, te voet of met het openbaar vervoer te bereiken zijn, neemt de auto-afhankelijkheid af. Dit komt de omgevings- en verblijfskwaliteit ten goede.

Het beter benutten van de bestaande gebouwen is eveneens nodig om het woningtekort in het stadsdeel terug te dringen. Al zal splitsen of optoppen van gebouwen in met name historische delen van de binnenstad lastig zijn wegens bouwtechnische beperkingen en monumentale kwaliteiten. In de binnenstad is het vervoer al duurzaam. Slechts 18% van de verplaatsingen van en naar de binnenstad is met de auto. Dit succes willen we voortzetten in het hele stadsdeel. In het gebied binnen de centrumring wordt de maximumsnelheid op wegen 30 kilometer per uur. Door de snelheid te verlagen, neemt het risico op letsel of overlijden door een verkeersongeval af. Hiermee dragen we bij aan een fijnere omgeving voor voetgangers en fietsers, zoals op het Rijswijkseplein. Ook wordt het autovrije voetgangersgebied uitgebreid. Voor fiets- en scooterparkeren in de binnenstad worden inpandige oplossingen onderzocht, mogelijk in bestaande autoparkeergarages.

Op de Centrumring blijft de snelheid voorlopig 50 kilometer per uur. Het blijft een belangrijke route voor bewoners, nood- en hulpdiensten en stadslogistiek die in en om de binnenstad en aangrenzende woonwijken hun bestemming hebben. Een fietsring biedt voor doorgaand fietsverkeer een aantrekkelijk alternatief voor fietsen dwars door de binnenstad. Door ook in de wijken de snelheid te verlagen, neemt het risico op letsel of overlijden door een verkeersongeval af. Op een aantal plekken wordt de barrièrewerking voor fietsers en voetgangers weggenomen. Denk aan een overkluizing van de Utrechtsebaan, het autoluw maken van het Rijswijkseplein en de transformatie van het Prins Bernhardviaduct tot een groene passage voor wandelaars en fietsers, met versmalde rijbanen voor auto's en meer ruimte voor openbaar vervoer. Het Hobbemapelein transformeert tot een verbindende schakel tussen de Haagse Markt, Hobbemastraat, Kempstraat en omliggende straten. Via wijkpark Transvaal loopt de verbinding met de Paul Krugerlaan. Dit gebied rond de Haagse Markt heeft een bovenwijkse functie.

7.4.5 Ruimte voor kennis en kunde

Het economisch profiel van stadsdeel Centrum bestaat richting 2050 uit landsbestuur, hoger onderwijs, (inter)nationale zakelijke dienstverlening, innovatieve bedrijvigheid en toerisme. Het CID en de binnenstad gelden hierbij als economische motoren. In deze gebieden komen meer banen (25.000 arbeidsplaatsen in het CID), meer vernieuwende bedrijvigheid, meer kennis en onderwijs. Een voorwaarde is om, met name in het CID, voldoende kantooruimte te realiseren voor de huisvesting van overheidsdiensten, bedrijven en kennisinstellingen. Het CID krijgt meer fiets- en voetpaden die goed verbonden zijn met de binnenstad. De verblijfskwaliteit moet omhoog om ontmoeting te stimuleren en het toerisme op peil te houden. Dit is essentieel voor winkeliers en ondernemers. In stadsdeel Centrum blijft ruimte voor dienstverlening en ambachtswerk, naast stadsverzorgende en circulaire bedrijvigheid. Die laatste wordt vooral geconcentreerd op de bedrijventerreinen Uitenhagestraat en Fruitweg. Zij zorgen ook straks voor passende banen en voldoende bedrijfsruimte voor het mkb.

7.4.6 Basissystemen op orde

Op en onder pleinen en bebouwing komt meer ruimte voor waterberging. De ruimte kunnen we ook maken door bijvoorbeeld bovengronds rijbanen te versmallen en het parkeren terug te dringen. De verbetering van de openbare ruimte combineren we met het onderhoud en de uitbreiding van de boven- en

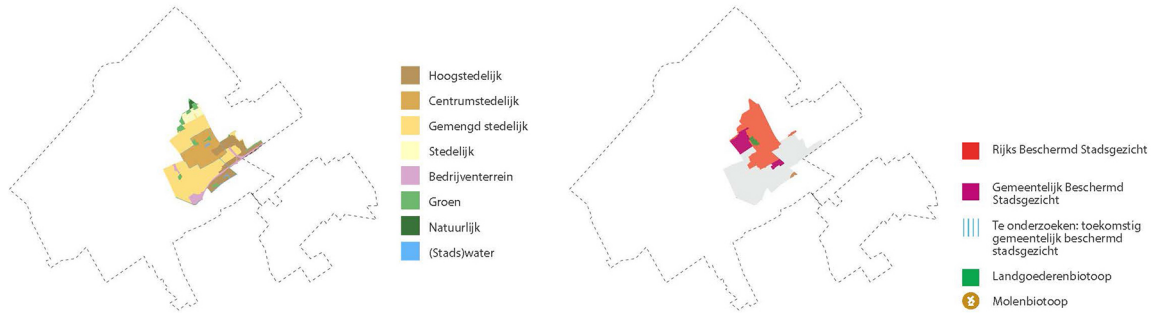
ondergrondse energie-infrastructuur. De bestaande woningvoorraad in stadsdeel Centrum wordt de komende decennia aangesloten op een aardgasvrij warmte- en energiesysteem. Door de toename van het aantal inwoners en bezoekers is afvalinzameling een aandachtspunt. Het uitgangspunt is om afvalinzameling zoveel mogelijk inpandig op te lossen, zodat de openbare ruimte wordt ontzien.

7.4.7 Centrum (inclusief CID) in kaart

Stadsdeel Centrum inclusief CID in kaart

Leefmilieus

Beschermde stadsgezichten en gebieden

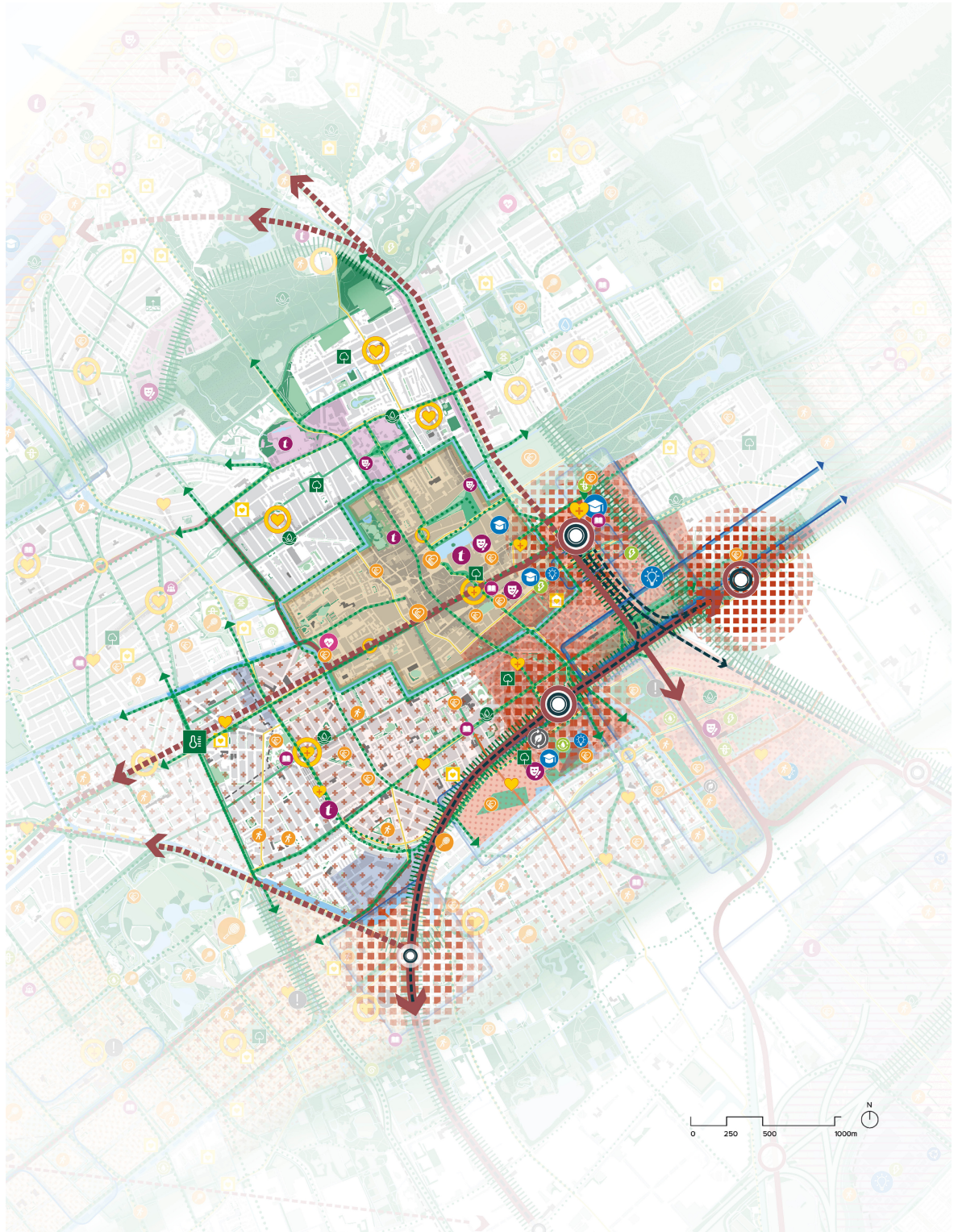


De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in het Centrum inclusief CID

Gemeente Den Haag

7.4.8 Opgavenkaart Centrum (inclusief CID)

Opgavenkaart Centrum inclusief CID



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerp onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.5 Escamp

7.5.1 Inleiding

Escamp is met ruim 130.000 inwoners het grootste stadsdeel van Den Haag. Veel inwoners hebben een migratieachtergrond. Zuidwest, met de wijken Moerwijk, Morgenstond, Bouwlust en Vrederust, is het meest bekend. Het is een naoorlogs gebied met veel portiekflats, vaak in bezit van woningcorporaties met een kenmerkende ruime en groene opzet. Dit zijn kwaliteiten die nog altijd gewaardeerd worden. Zuidwest is ook een aandachtsgebied vanwege de stapeling van sociaaleconomische problemen en de vaak slechte staat van de fysieke leefomgeving. Dit laatste uit zich in een verouderde en eenzijdige woningvoorraad en een openbare ruimte die aandacht verdient. Het is mede hierom dat Escamp matig scoort op leefbaarheidsfactoren. In Escamp liggen ook de dichtbebouwde vooroorlogse wijken Leyenburg en Rustenburg-Oostbroek, met een groot aandeel particulier woningbezit en particuliere verhuur. Wateringse Veld tot slot, is een Vinex-wijk gebouwd rond de jaren 2000 met appartementen en eengezinswoningen met tuinen. Het heeft een waterrijk karakter. De leefbaarheid (woonkwaliteit, sociale cohesie, kwaliteit van de openbare ruimte) krijgt in deze wijk een ruime voldoende. De uitdaging in Wateringse Veld is om in te spelen op vergrijzing door het voorzieningenniveau te verbeteren en aan te laten sluiten op de behoeften van bewoners. Door een beperkte ov-aansluiting is het autogebruik hoog. Het Zuiderpark is veruit de meest geliefde plek in Escamp, al worden andere parken, zoals het Florence Nightingalepark ook gewaardeerd. Belangrijk zijn jongerencentra zoals Ons Pandje en Block33, Theater Dakota en de Thesiakerk. De Uithof is de plek om te sporten en te recreëren en vormt een schakel in het groengebied 'van Zee tot Zweth'. De doorgaande wegen zijn voor velen onprettig, omdat er hard gereden wordt.

Binnen stadsdeel Escamp ligt een opgave voor het opknappen van winkelcentra en winkelstraten. Een aantal kampt met leegstand en kennen onvoldoende verblijfskwaliteit. Het grootste (overdekte) winkelcentrum binnen Escamp is Leyweg. Je hebt er lokale ondernemers en winkels van landelijke ketens. Iedere dinsdag is er een markt. Het hele jaar door worden er activiteiten georganiseerd voor de omliggende wijken. Ook is Pand Zuidwest er gevestigd. Hier vind je startende ondernemers, makers en sociaalmaatschappelijke initiatieven samen met de Ondernemersschool voor statushouders in Den Haag.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Escamp?

- Een einde aan de sociale ongelijkheid. De sociale cohesie kan beter: meer ontmoetingen, sociale controle, zorg voor elkaar.
- Betaalbare huisvesting voor ouderen en jongeren.
- Startende ondernemers moeten een eerlijke kans krijgen.
- Vergroot de veiligheid. Door (geluids)overlast door hangjongeren, verwarde personen en drugsdealers en -gebruikers aan te aanpakken.
- Behoud en uitbreiding van ontmoetingsplekken zoals buurtcentra en sportverenigingen.
- Verbetering van de openbare ruimte. Minder afval op straat, minder auto's, meer groen.
- Opknapt voor winkelcentrum Leyweg: minder leegstand en meer variatie in winkels.
- Meer ruimte voor fietsen en lopen, minder ruimte voor de auto. Over parkeren wordt wisselend gedacht. Sommige bewoners vinden dat er te weinig plekken zijn, andere hekelen de vele busjes in de straten.

7.5.2 Thuis in een divers Den Haag

De voornaamste opgave is om in Zuidwest de stapeling van problemen een halt toe te roepen en de bestaanszekerheid van bewoners te vergroten. De eerste stappen zijn gezet door de structuurvisie Zuidwest en de afspraken uit het Nationaal Programma Den Haag Zuidwest. Het gaat dan om fysieke en sociale maatregelen om kwetsbare groepen te steunen, om werkgelegenheid te creëren en het op peil brengen én houden van het voorzieningenaanbod. Maar ook het verbeteren en verduurzamen van de bestaande woningvoorraad en het realiseren van betaalbare woningen, met name voor ouderen en zorgbehoevenden, en voor middeninkomens, zoals leraren, agenten en zorgmedewerkers.

In Rustenburg-Oostbroek en in Leyenburg zijn er opgaven rond de huisvesting van arbeidsmigranten, die vooral werkzaam zijn in de glastuinbouw en logistieke bedrijvigheid. Het tegengaan van overbewoning met alle bijkomende problemen heeft prioriteit. In Rustenburg-Oostbroek komt daar de verduurzaming van de particuliere woningvoorraad nog bij. Stadsdeelcentrum Leyweg blijft het centrum voor winkelen, ondernemen en ontmoeten. We vergroten de betekenis van dit centrum als het hart met stedelijke voorzieningen, zowel voor Escamp als voor de regio. We zetten in op één extra cultuurvoorziening, het Cultuurhuis, centraal gelegen in het stadsdeel. Daarnaast verbeteren we het cultuuraanbod binnen bestaande voorzieningen in het stadsdeel. In Leyenburg wordt het winkelcentrum versterkt met aanvullende voorzieningen en in Oostbroek wordt de winkelkern toegankelijker en aangevuld met buurtfuncties. Om het buurtgevoel te versterken, zijn overal in Escamp meer schone en veilige ontmoetingsplekken nodig,

waaronder moestuinen. We juichen de oprichting van voedselcoöperaties toe. De vervuilde bodem en het vele afval in de openbare ruimte zijn aandachtspunten. Om de veiligheid en leefbaarheid te vergroten, zetten we in op meer 30 kilometer per uur wegen. Betere fiets- en wandelpaden stimuleren gezond gedrag. In Wateringse Veld groeit de Laan van Wateringse Veld uit tot een vitaal cluster van winkels en (meer) voorzieningen. Op buurtniveau zijn meer culturele en maatschappelijke voorzieningen nodig, vooral voor jongeren.

7.5.3 Ruimte voor groen en water

De fijnmazige groenstructuur die door Escamp loopt wordt versterkt. De aandacht ligt hierbij op enkele cruciale plekken, zoals het Groene Assenkruis en de verbinding daarvan met De Uithof. We willen de barrièrewerking van de Lozerlaan opheffen door bijvoorbeeld in te zetten op een ecoduct. Verder hebben we aandacht voor de versterking van het Zuiderpark, en dan vooral de sport- en recreatiefunctie, de aanleg van de groen- en waterverbinding 'van Zee tot Zweth' (ook voor de afvoer van overtollig regenwater) en een groenere inrichting van stationsgebied Moerwijk.

Winkelcentrum Leyweg krijgt een groenere inrichting met bomen en plantenborders, zodat het gebied ook tijdens hete periodes aangenaam is. In Leyenburg en Rustenburg-Oostbroek moeten zowel doorgaande wegen als buurten vergroend worden. In Wateringse Veld, ooit een tuinbouwgebied, worden groene sport- en recreatiegebieden opgenomen, zodat een fijnmazige groenstructuur ontstaat.

7.5.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

De ontwikkelrichtingen voor Escamp richting 2040 zijn grotendeels beschreven in de structuurvisie Zuidwest (Wateringse Veld is geen onderdeel van de structuurvisie Zuidwest). Ook na 2040 zien we verstedelijkingskansen voor Escamp. Daarin krijgt winkelcentrum Leyweg een grotere betekenis. Het gebied rondom station Moerwijk verandert in een stationskwartier; een gemengd gebied met woningen en een cluster van voorzieningen met opleidingen en bedrijven volgens het 'werken-leren-innoverenprincipe'. Het ligt aan 'de Oude Lijn', de spoorverbinding tussen Leiden en Dordrecht. Met Rijk en regio investeren we hier in een frequentieverhoging van het openbaar vervoer, de bouw van nieuwe stations en het opknappen van bestaande stations. Hierdoor gaat de bereikbaarheid van Escamp flink vooruit. Bewoners krijgen via station Moerwijk direct toegang tot de binnenstad, omliggende wijken, de kust en belangrijke bestemmingen in de Randstad.

Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Parkeeroverlast wordt verminderd door onder andere de aanleg van 'wijkhubs'. Dit zijn plekken waar deelvervoer beschikbaar is. Een koppeling tussen stationskwartier Moerwijk, de toekomstige Zuidwestlandcorridor en de kust via nieuwe openbaarvervoerverbindingen vraagt om nader onderzoek.

De Melis Stokelaan wordt een belangrijke as voor ov en fietsverkeer tussen de verdichtingsgebieden binnen Zuidwest en de omgeving van het intercystation Den Haag HS. De verwachte toename van het aantal fietsers en trampassagiers vraagt om een inrichting die deze mobiliteitsstromen ruimte en voorrang bieden. Voor autoverkeer geldt een verlaging van de snelheid naar 30 kilometer per uur. Door de herinrichting van de Melis Stokelaan te combineren met de vervanging van het riool zijn er kansen deze laan te vergroenen.

De parallel aan de Melis Stokelaan gelegen Erasmusweg blijft een belangrijke hoofdweg. Deze weg krijgt een ongelijkvloerse kruising met de Lozerlaan. Onderzocht wordt in hoeverre een ongelijkvloerse kruising Moerweg-Melis Stokelaan, (onderdeel van de hoofdroute S016), de opgave voor de Melis Stokelaan versterkt en kan bijdragen aan de ontwikkeling van stationskwartier Moerwijk.

Er liggen plannen voor een transferium op De Uithof. Dit transferium heeft een strategische ligging in het overgangsgebied tussen Den Haag en het Westland. Het knooppunt ligt aan de toekomstige Zuidwestlandcorridor en maakt de stadsrand van Den Haag beter bereikbaar. In Rustenburg-Oostbroek moet de parkeerdruk omlaag. Door fietspaden en het ov-netwerk te verbeteren worden Leyenburg en Rustenburg-Oostbroek straks beter ontsloten voor voetgangers en fietsers.

Voor Wateringse Veld houden we de demografische ontwikkelingen nauwlettend in de gaten, zodat we tijdig veranderingen door kunnen voeren als die nodig zijn in de bebouwde omgeving. Het gaat dan vooral om een goede ov-bereikbaarheid en een fijnmazig fietsnetwerk.

7.5.5 Ruimte voor kennis en kunde

Perspectief op werk en economische zelfstandigheid is de sleutel tot bestaanszekerheid. Om de arbeidsparticipatie in Escamp te vergroten, krijgt de wikeconomie een impuls. De veelal monofunctionele

woonbuurten veranderen in gevarieerde stadswijken. Langs de 'lange lijnen' en rondom stationskwartier Moerwijk neemt de bedrijvigheid toe. We voegen 35.000 m² bedrijfs- en werkruimte toe. Zowel in bedrijfsverzamelgebouwen als in (voormalige) winkelplinten. Deze winkelplinten bieden tegelijk onderdak aan (maatschappelijke) voorzieningen. Het zijn plekken die interessant zijn als (economische) broedplaatsen en als thuisbases voor buurtinitiatieven. Ze dragen bij aan het verbeteren van de sociale veiligheid, het tegengaan van leegstand en het opknappen van de openbare ruimte.

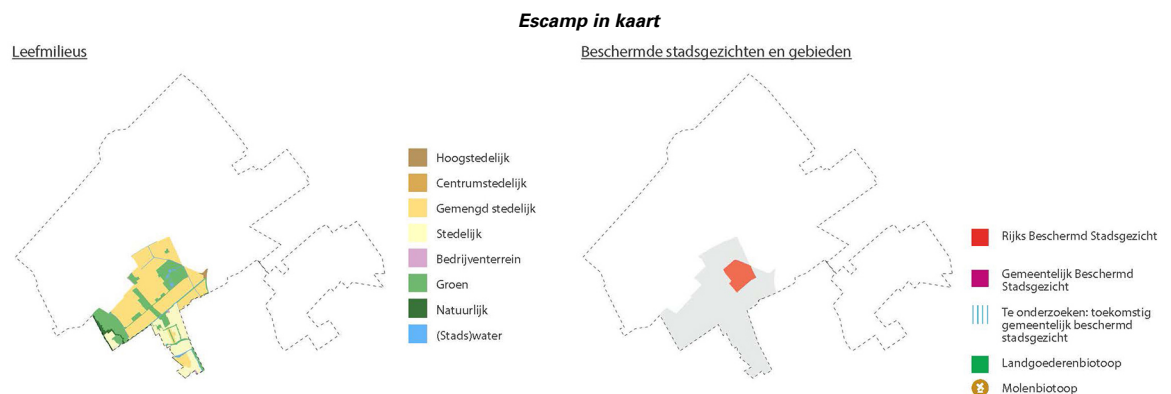
Stadsdeel Escamp ligt gunstig ten opzichte van de glastuinbouw en logistiek in de aangrenzende gemeente Westland. Er ligt een opgave om deze sectoren te innoveren, zodat deze minder afhankelijk worden van de lage lonen economie. Dat biedt nieuwe perspectieven voor de arbeidsmarkt van Escamp. We gaan daarover in gesprek met de gemeente Westland.

7.5.6 Basissystemen op orde

In Zuidwest loopt het tempo van de energietransitie achter bij de bouwontwikkelingen. Het tempo opvoeren is dan ook noodzakelijk. Het warmtenet van Zuidwest wordt aangesloten op het warmtesysteem van Zuid-Holland via het project WarmteliQ en een warmtetransportleiding richting Westland. Om de levering van warmte zeker te stellen wordt dit systeem gevoed vanuit meerdere bronnen, zoals geothermie en restwarmte. Ook delen van de nieuwbouwpoging in Zuidwest worden aangesloten op deze duurzame warmtesystemen. Op bedrijventerrein Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek (ZKD) wordt voor heel Escamp een locatie voor een nieuw hoofdverdeelstation van Stedin en Tennet gezocht.

Afvalinzameling is een aandachtspunt in stadsdeel Escamp, mede door de forse toename van het aantal inwoners en bezoekers. Het uitgangspunt is de afvalinzameling zoveel mogelijk inpandig op te lossen, zodat de openbare ruimte wordt ontzien. Overal in Escamp zijn voorzieningen nodig voor waterberging, het liefst in combinatie met natuurontwikkeling en sport- en recreatiefaciliteiten. Voor de afvoer van overtollig regenwater na hevige regenbuien gaat de capaciteit van de boezemwaterverbindingen omhoog. De hoge grondwaterstanden rondom station Moerwijk vragen om een goed watersysteem.

7.5.7 Escamp in kaart

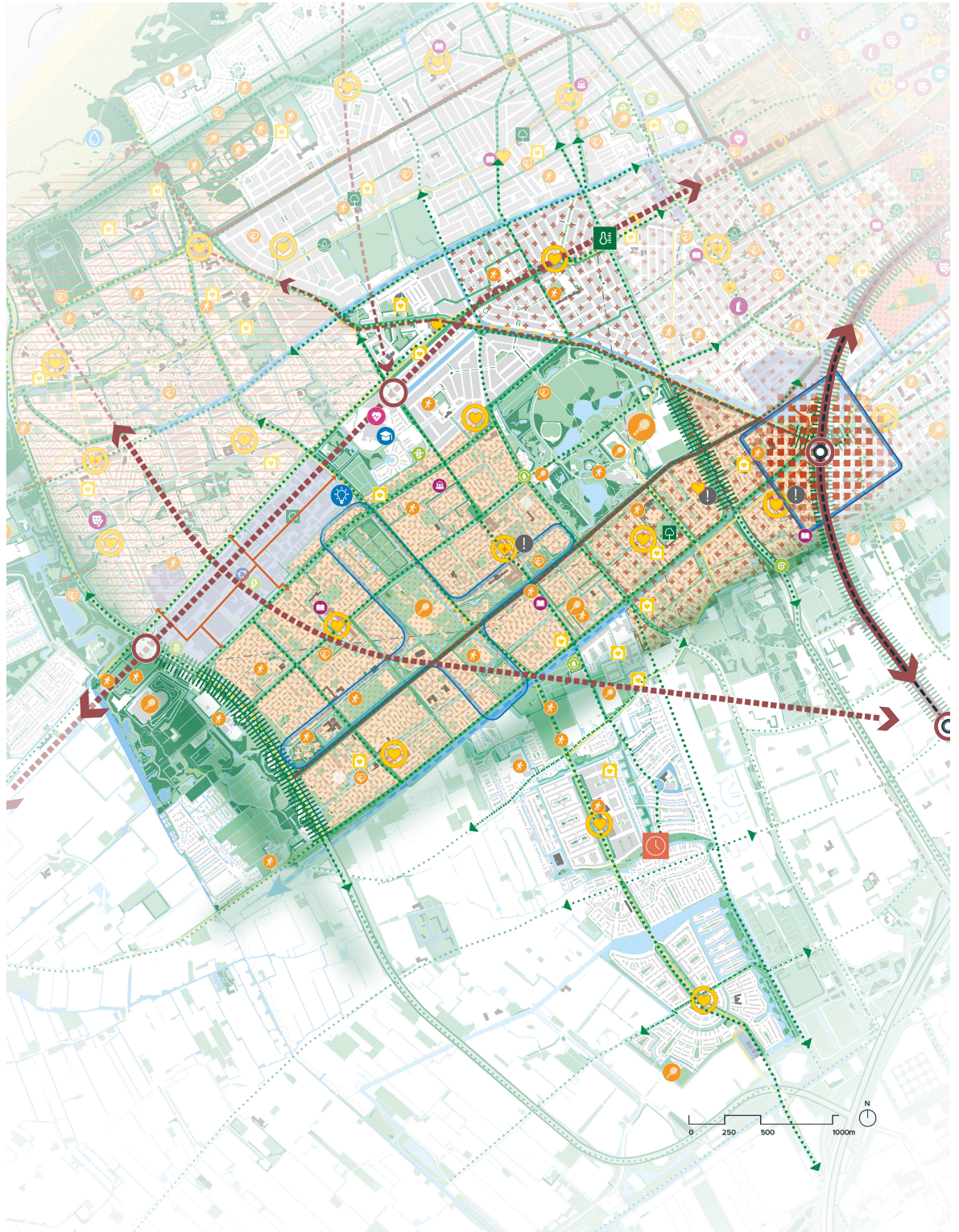


De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in Escamp

Gemeente Den Haag

7.5.8 Opgavenkaart Escamp

Opgavenkaart Escamp



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerp onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.6 Haagse Hout

7.6.1 Inleiding

Haagse Hout bestaat uit drie verschillende wijken: Benoordenhout, Bezuidenhout en Mariahoeve en Marlot. Het Haagse Bos ligt als een groene buffer in het hart van het stadsdeel en is onderdeel van de landgoederenzone die tot in Wassenaar loopt. De kenmerkende 'lange lijnen' lopen via de stations Laan van NOI en Mariahoeve en verbinden het veenlandschap met de landgoederenzone en de duinen. Door de centrale ligging in Den Haag is Haagse Hout een geliefd woongebied.

De demografische verschillen qua welvaart, leeftijdsopbouw en opleidingsniveau tussen de wijken zijn groot. De leefbaarheid in dit stadsdeel wordt bovengemiddeld beoordeeld, net als de ervaren veiligheid. Over de sociale cohesie zijn bewoners minder positief. Benoordenhout krijgt een 6,9, maar Mariahoeve scoort een onvoldoende. De kwaliteit van de fysieke woonomgeving wordt in alle wijken gewaardeerd met een ruime 7.

Bewoners noemen het Haagse Bos, park Vlaskamp, het Koningin Sophiepark en Clingendael als bijzondere plekken. Ook de ecologische rand langs de N14, met voedselbos en natuurspeeltuin, is een geliefde plek. Winkelcentrum Mariahoeve en de Theresiastraat worden gewaardeerd als economische en sociale centra. Er zijn relatief veel sociale uitdagingen in Bezuidenhout-West, maar het gezellige basketbalveld is populair. Bewoners vinden dat de stenige gebieden rond station Laan van NOI en in het Beatrixkwartier aan verbetering toe zijn. Deze gebieden (vaak met hoogbouw) doen nu nog onpersoonlijk, kil en winderig aan. De Van Alkemadelaan en Wassenaarseweg worden vanuit verkeersoogpunt als onaantrekkelijk ervaren vanwege het drukke en onveilige verkeer. Het winkelcentrum op het Willem Royaardsplein is verouderd en onvoldoende aantrekkelijk.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Haagse Hout?

- De sociale veiligheid en de uitstraling op en rond station Mariahoeve kunnen beter.
- De omgeving rond Centraal Station mag groener, met name de looproutes naar Bezuidenhout.
- Geef jonge ondernemers de kans om te groeien.
- Aanpak van de overlast door daklozen, de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte kunnen beter.
- In Bezuidenhout bestaan tegenstrijdige wensen. Enerzijds meer ruimte voor parkeren, anderzijds meer groen en minder afval (bijvoorbeeld door de plaatsing van ondergrondse containers).
- Meer functies in winkelcentrum Mariahoeve, zoals een wijkbibliotheek en cultuurcentrum.
- Verbeter de verkeersveiligheid, met bredere fietspaden, meer fietsparkeerplekken en recreatieve (wandel)routes.
- Goed, openbaar vervoer en schoon en duurzaam vervoer (deelauto's).

7.6.2 Thuis in een divers Den Haag

Het versterken van de sociale cohesie is een belangrijke opgave, maar in elke wijk op een andere manier. In Bezuidenhout bijvoorbeeld zijn verkamering en de tijdelijke vestiging van migranten en studenten een aandachtspunt. In Benoordenhout brengt vergrijzing nieuwe zorgopgaven met zich mee. Het toevoegen van woningen, door nieuwbouw of door een extra woonlaag op een bestaand gebouw (optoppen) en het splitsen van panden in meerdere woningen, is overal in Haagse Hout hard nodig.

Vooraf omdat jongeren die het ouderlijk huis verlaten en ouderen met verhuisplannen graag in hun wijk willen blijven wonen. Die laatste groep heeft behoefte aan collectieve woonvormen en zorgwoningen. In Mariahoeve is ruimte nodig voor buurtinitiatieven, zorgfuncties en culturele voorzieningen. Het winkelcentrum en andere buurtcentra zijn potentiële locaties. In de Loo-zone liggen kansen om het bestaande sportcluster te versterken en te intensiveren. Dit moet samen gaan met het behoud van de bestaande groenzone en met aandacht voor cultuurhistorie, natuur en landschap. Schooltuinen en stadsboerderijen zijn gewenst, zodat kinderen leren over dieren, gezond eten en hoe groente en fruit groeien. Mariahoeve is een cultuurhistorisch waardevolle wederopbouwwijk. Er wordt op korte termijn onderzocht of deze wijk de status kan krijgen van gemeentelijk beschermd stadsgezicht. Bij de toekomstige ontwikkeling van Mariahoeve passen we de verdichting in binnen de waardevolle stedenbouwkundige structuren. Door overal in het stadsdeel het aantal 50-kilometerwegen te verminderen, neemt de veiligheid en leefbaarheid toe. Bovendien wordt de luchtkwaliteit beter en neemt geluidhinder af.

7.6.3 Ruimte voor groen en water

We handhaven en versterken de groen- en waterstructuur van Mariahoeve. Het is immers een belangrijk onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. De Schenk groeit uit tot een recreatieve en ecologische

verbindingszone, die van stadsdeel Haagse Hout via de noordrand van de Binckhorst en Laakhaven naar Moerwijk in het stadsdeel Escamp loopt. Deze recreatieve én ecologische opgave is ook aan de orde voor de Loo-zone, die vanaf het Haagse Bos naar de buitenplaatsen aan de Vliet loopt. Via de Landschapstafel Duin, Horst & Weide werken we stapsgewijs aan verbeteringen in de samenhang van dit gebied.

Zorgvuldig beheer is nodig om de ecologische kwaliteiten van het Haagse Bos te behouden en de recreatieve functie te optimaliseren. We beschermen de cultuurhistorische landschappen rondom het stadsdeel, zoals de landgoederenzone met Oostduin en Arendsdoorp.

7.6.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

De komende jaren wordt vooral gebouwd in het Central Innovation District (CID), de stationskwartieren Laan van NOI en Mariahoeve en langs ov-lijnen. Deze verdichting doet recht aan de kenmerkende stedenbouwkundige opzet van de afzonderlijke wijken – zoals in Mariahoeve en delen van Bezuidenhout met wederopbouwarchitectuur. Delen van Mariahoeve veranderen de komende jaren van kleur en veranderen van stedelijke leefmilieus in gemengde stedelijke leefmilieus.

De verblijfskwaliteit vraagt om aandacht, met name rond de stations Mariahoeve en Laan van NOI. Bij die laatste realiseren we de komende decennia een hoogstedelijke mix van wonen en werken, passend bij een stationskwartier van nationale allure. Een sterkere koppeling met het Beatrixkwartier, een belangrijke kantorenlocatie, is nodig. De barrièrewerking van de Utrechtsebaan nemen we weg door de aanleg van een overkluizing met park. Hierdoor ontstaat een veilige, aangename en snelle verbindingen tussen het CID, de wijken van Haagse Hout en Voorburg.

De auto krijgt minder ruimte en lopen, fietsen en openbaar vervoer worden gestimuleerd. In veel gebieden is de maximumsnelheid straks 30 kilometer per uur. De kwaliteit van het openbaar vervoer gaat omhoog door verhoging van het aantal treinen op de Oude Lijn en door het verbeteren van de verbinding naar de kust door de Koningscorridor. Vanwege het grote aantal fietsers krijgt de route Laan van NOI–Van Alkemadelaan een ander inrichtingsprofiel ten gunste van de ruimte voor fietsers.

Het Prins Bernardviaduct verandert in een stedelijke boulevard. De ruimte voor doorgaand verkeer wordt teruggebracht tot één rijbaan per rijrichting. Hierdoor krijgt het gebied rondom de ‘sporendriehoek’ een flinke upgrade. Verbindingen worden hersteld en opgewaardeerd met een inrichting van ‘hofstadkwaliteit’. De functies in de aangrenzende bebouwing dragen bij aan de levendigheid en diversiteit.

7.6.5 Ruimte voor kennis en kunde

Het Beatrixkwartier ontwikkelt zich tot een gemengd woon-werkgebied en wordt onderdeel van het economisch topmilieu in het CID. Bij deze ontwikkelingen hebben we oog voor de opgaven die in Bezuidenhout-West spelen op het gebied van leefbaarheid.

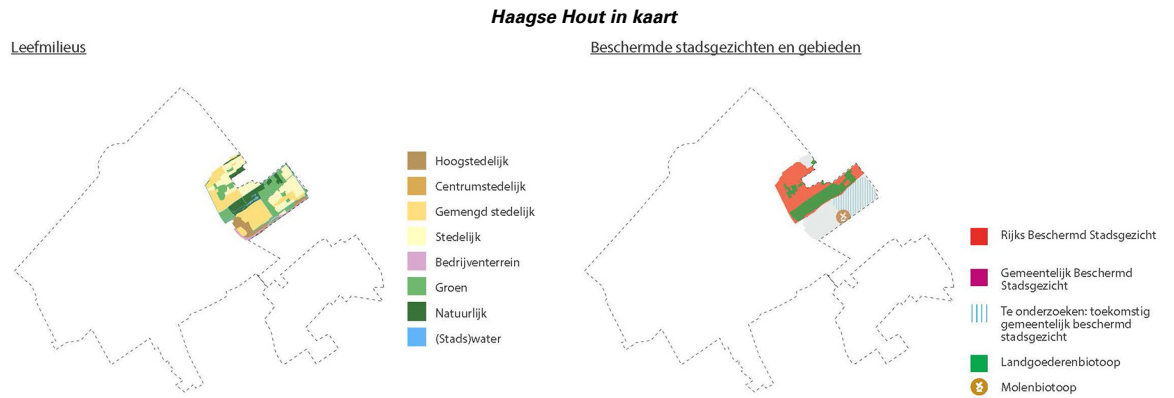
De Koningskade, de Raamweg en de noordelijke rand van Haagse Hout zijn vanwege de internationale instellingen en scholen een belangrijke schakel tussen het CID en de Internationale Zone. De Theresiastraat in Bezuidenhout-Midden en -Oost transformeert naar een campusboulevard richting de binnenstad. Daarbij past versterking met horeca, winkels en zorg. We houden aandacht voor kleinschalige ondernemingen.

7.6.6 Basissystemen op orde

We werken aan de verduurzaming van de woningvoorraad. Om dit voor elkaar te krijgen, sluiten we aan bij lopende programma's en initiatieven van bewoners en woningcorporaties. Een deel van de woningen wordt aangesloten op een nieuw warmtenet, gevoed met geothermie en restwarmte uit de regio. Hiervoor is minimaal één extra geothermiebron nodig in stadsdeel Haagse Hout. De locatie is onderwerp van onderzoek.

Om aan de groeiende elektriciteitsvraag te voldoen is in Haagse Hout ook ruimte nodig voor een nieuw elektriciteitsstation en nieuwe locaties voor middenspanning. Er komt bovendien een nieuwe ondergrondse hoogspanningsverbinding naar dit nieuwe elektriciteitsstation. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing. Er is meer oppervlaktewater nodig om de waterbergingscapaciteit te vergroten, met name in Mariahoeve. In Bezuidenhout komen wadi's en waterpleinen, die passend zijn bij de zandige bodem, en kleine oases zoals groene daken en wanden zorgen voor verkoeling. De nieuwe waterleiding van Dunea vraagt om een zorgvuldige inpassing.

7.6.7 Haagse Hout in kaart



De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in het Haagse Hout

Gemeente Den Haag

7.6.8 Opgavenkaart Haagse Hout

Opgavenkaart Haagse hout



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerpand onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.7 Laak

7.7.1 Inleiding

Stadsdeel Laak bestaat uit verschillende deelgebieden, die van de binnenstad en elkaar gescheiden zijn door spoorlijnen en water. De opgaven in deze deelgebieden lopen uiteen. Laakhavens en de Binckhorst worden ontwikkeld tot hoogstedelijke leefmilieus (dynamisch met een mix van functies). In Laakkwartier-Oost en -West, Spoorwijk en de Noordpolderbuurt staat de leefbaarheid onder druk en is sprake van een stadsvernieuwingsopgave.

Niet voor niets scoort Laak laag op leefbaarheidsfactoren zoals sociale cohesie (onvoldoende) en veiligheid (onder het gemiddelde). Ook de kwaliteit van de openbare ruimte kan beter. Bewoners van Laakkwartier en Spoorwijk geven die een kleine voldoende, maar in de Binckhorst is het maar een 5,3. Vooral de gebieden rond de MegaStores doen op dit moment kil en onprettig aan. Drukke en gevaarlijke wegen als Neherkade, Maanweg en Binckhorstlaan zijn niet geliefd.

Wel populair zijn wijkpark Cromvliet, het Cromvlietplein, de kinderboerderij en speeltuinen in de Noordpolderbuurt. Ook in trek zijn plekken aan het water, zoals de Trekweg en de Binckhavens. De Calandkade is een leuke looproute. In de Binckhorst waarderen bewoners de nieuwbouw en de horeca vanwege de mooie ligging aan het water. Het vadercentrum Adam aan het Jonckbloetplein is een icoon voor de wijk.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Laak?

- Een betere sociale veiligheid, vooral 's avonds.
- Structureel onderhoud in de openbare ruimte: opruimen van afval, bestrijding van ongedierte, meer verlichting rond station moerwijk en in de parken.
- Betaalbare woningen voor iedereen.
- De verkeerscirculatie en verkeersveiligheid kunnen beter. Auto's staan vaak vast met luchtvervuiling tot gevolg. Beter openbaar vervoer is een uitkomst met meer ritten in de avond.
- Meer groen en ontmoetingsplekken.
- Voldoende voorzieningen in de wijken in aanbouw - zoals de Binckhorst en Laakhavens. Denk aan supermarkten, speeltuinen, een bibliotheek en horeca.
- Belangrijk de stad bruist met ondernemers. meer maakindustrie, levendige straten, ook in de avond.

7.7.2 Thuis in een divers Den Haag

Omdat het aantal inwoners de komende jaren flink stijgt, voegen we nieuwe voorzieningen toe. Zo krijgt Spoorwijk een nieuwe bibliotheek en de Binckhorst een breed voorzieningencentrum met een school en bibliotheek. Speciale aandacht gaat uit naar het begeleiden van nieuwkomers, met huisvesting, taalles, onderwijs en werk. Het Goeverneurplein en Lorentzplein transformeren tot vitale wijkclusters met winkels, zorgcentra en andere voorzieningen. Laak blijft een stadsdeel voor gezinnen en de toename van kinderen vraagt om extra basisscholen en een school voor voortgezet onderwijs. Het Laakkwartier herbergt veel arbeidsmigranten, wat uitdagingen op het gebied van leefbaarheid met zich meebrengt. Ook hier zetten wij op in.

In Laak wonen veel studenten. Nieuwe nachtinitiatieven zorgen dat deze wijk een bruisend karakter houdt. Vanwege de verdere verstedelijking van de Binckhorst en het CID neemt de vraag naar sportvoorzieningen toe. In die behoefte wordt voorzien door een nieuwe sporthal en een nieuw zwembad. Buitensportvoorzieningen worden gerealiseerd in de Drieslagenpolder (uitbreiding van sportpark Westvliet in de Vlietzone) en in het gebied tussen attractiepark Drievliet en de Spoorlaan.

In Laakkwartier wordt de bestaande woningvoorraad verbeterd en verduurzaamd. Elk huis, dus ook de particuliere huurwoningen, voldoet straks aan de 'Haagse basiskwaliteit'. De fraaie stedenbouwkundige opzet en architectuur van de Nieuwe Haagse School komt weer tot bloei. Er ligt ook hier een opgave om de arbeidsmigratie in goede banen te leiden. Dit gaat onder andere over het wegnemen van ongewenste woon- en leefsituaties, zoals overbewoning.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidhinder te verminderen zijn op drukke kruispunten aan de Neherkade, op de Binckhorstlaan en de Gouverneurslaan maatregelen nodig. Ook het bijbouwen van woningen – met name in de Binckhorst en Laakhavens – vraagt om milieumaatregelen. Een belangrijke stap naar een veiligere en gezondere leefomgeving is het verminderen van het aantal 50-kilometerwegen.

7.7.3 Ruimte voor groen en water

In Laak speelt water een belangrijke rol voor natuurontwikkeling, recreatie en waterberging. We verkennen de mogelijkheden voor kleinschalig buurtgroen. Op stadsdeelniveau verbindt het Waterfrontpark straks de Schenkzone met de Trekvlietzone. Het is daarmee een belangrijk verblijfsgebied voor de Binckhorst, de Noordpolderbuurt en Laakhaven-Oost. Voor deze gebieden ligt er bovendien een opgave om de bodemverontreiniging aan te pakken.

De vervoersfunctie van het water in de Binckhorst kan mogelijk op gespannen voet staan met de natuur- en verblijfskwaliteit van het Laakkanaal en de Trekvliet. In het hart van Laakhavens komt een park voor ontspanning, ontmoeting en sport. De openbare ruimte krijgt een hoogwaardige inrichting.

7.7.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Stadsdeel Laak staat voor de grootste bouwopgave van Den Haag. Het is daarmee een investeringsgebied waar verstedelijking en het verbeteren van leefbaarheid hand in hand gaan. Vooral in de Binckhorst en Laakhavens worden de komende decennia veel woningen toegevoegd. In totaal gaat het om een bouwprogramma van tussen de 13.000 en 16.500 woningen. De hoogstedelijke en gemengd stedelijke milieus bestaan uit een mix van passende woningen in verschillende prijsklassen voor jongeren, ouderen en gezinnen. De bouwopgave gaat hand in hand met de realisatie van hoogwaardige openbare ruimtes met groene ontmoetingsplekken.

Om de verkeersdoorstroming te verbeteren en de geluid- en luchtkwaliteitsproblematiek aan te pakken worden aantrekkelijke loop- en fietsroutes aangelegd. Ze zorgen dat de gebieden Binckhorst, Laakhavens en Laakkwartier-Spoorwijk beter verbonden worden en dat intercystations en de rest van de stad beter bereikbaar zijn. Belangrijke (fiets)routes zijn het Trekfietsstracé en de Velostrada. Deze routes kruisen meerdere hoofdwegen met bruggen en onderdoorgangen. Waar mogelijk heffen we barrières op. Op wijkniveau zorgen voetgangers- en fietsbruggen dat de Binckhorst beter aansluit op de rest van Laak. Bruggen over het Laakkanaal verbinden Laakhavens met de stad.

De voetgangersvriendelijke inrichting van de openbare ruimte, zoals bij de campus van de Haagse Hogeschool en rond station Den Haag HS, wordt doorgezet naar Laakhavens en Laakkwartier. Via de citysprinter die straks met hoge frequentie rijdt op de spoorlijn Leiden–Dordrecht (de Oude Lijn), is Laak beter verbonden met de Haagse metropool. De Koningscorridor verbindt het stadsdeel met Den Haag Centraal, de binnenstad, de Internationale Zone en de kust. De eerste stap in de realisatie van de Koningscorridor is de Vlietlijn, een nieuwe tramverbinding tussen de Binckhorst, Delft, Voorburg en Scheveningen via Centraal Station.

7.7.5 Ruimte voor kennis en kunde

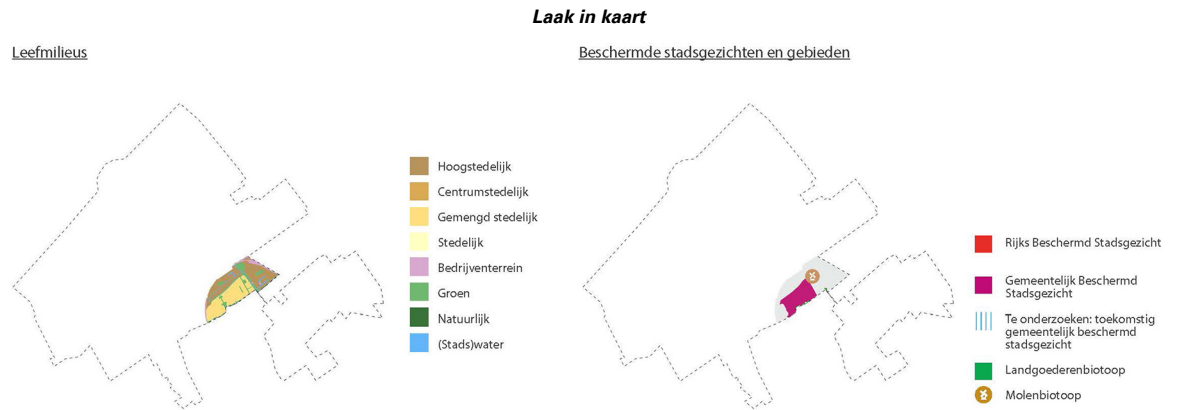
De focus in Laak ligt op stadsverzorgende economie, maakindustrie en creatieve ondernemingen. Laakhavens is als innovatiedistrict met veel studenten en (startende) ondernemers een krachtig onderdeel van het CID. Het is de plek waar men studeert, een bedrijfje begint en doorgroeit – qua woon- en werkcarrière. De MegaStores krijgt een hernieuwd profiel en wordt onderdeel van de ontwikkelstrategie voor woon- en werkmilieus in Laakhavens. Het gebied rond de Binckhaven groeit uit tot een campus waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen. Ook in het Mercuriuskwartier is economie de hoofdfunctie. Bedrijfsruimte wordt zoveel mogelijk gerealiseerd door plekken te verdichten. Daarbij vergroten we de komende jaren het aantal vierkante meters, vooral voor de circulaire en stedelijke economie. Dit geeft de nodige impuls aan werkgelegenheid en zorgt voor meer banen.

7.7.6 Basissystemen op orde

In Laakhavens en rond Trekvliet-Maanweg krijgt de nieuwbouw een aansluiting op een lagetemperatuurwarmtenet. Het elektriciteitsnet wordt verzaamd en uitgebreid, net als de drinkwatervoorziening en riolering. De verzwaring van het elektriciteitsnet heeft gevolgen voor de fysieke leefomgeving. Aandacht voor een zorgvuldige inpassing in dit dichtbebouwde stadsdeel is dan ook van belang. Ook voor de bestaande gebouwen wordt de energievoorziening verduurzaamd en moet een alternatief voor aardgas worden gerealiseerd. Deze transitie vindt plaats in combinatie met het onderhoud en de uitbreiding van andere vitale infrastructuren. In de Binckhorst is een geothermiebron een optie. Dit is afhankelijk van het effect op de toch al volle ondergrond en de milieu-impact. Ook de toekomst van het afvalcluster in de Binckhorst is onderwerp van studie.

Het vergroenen van het gebied, onder andere door het nieuwe Park Laakhavens en de herinrichting van de campus van de Haagse Hogeschool, speelt een belangrijke rol in de aanpak van hittestress en de zorg voor voldoende waterberging.

7.7.7 Laak in kaart

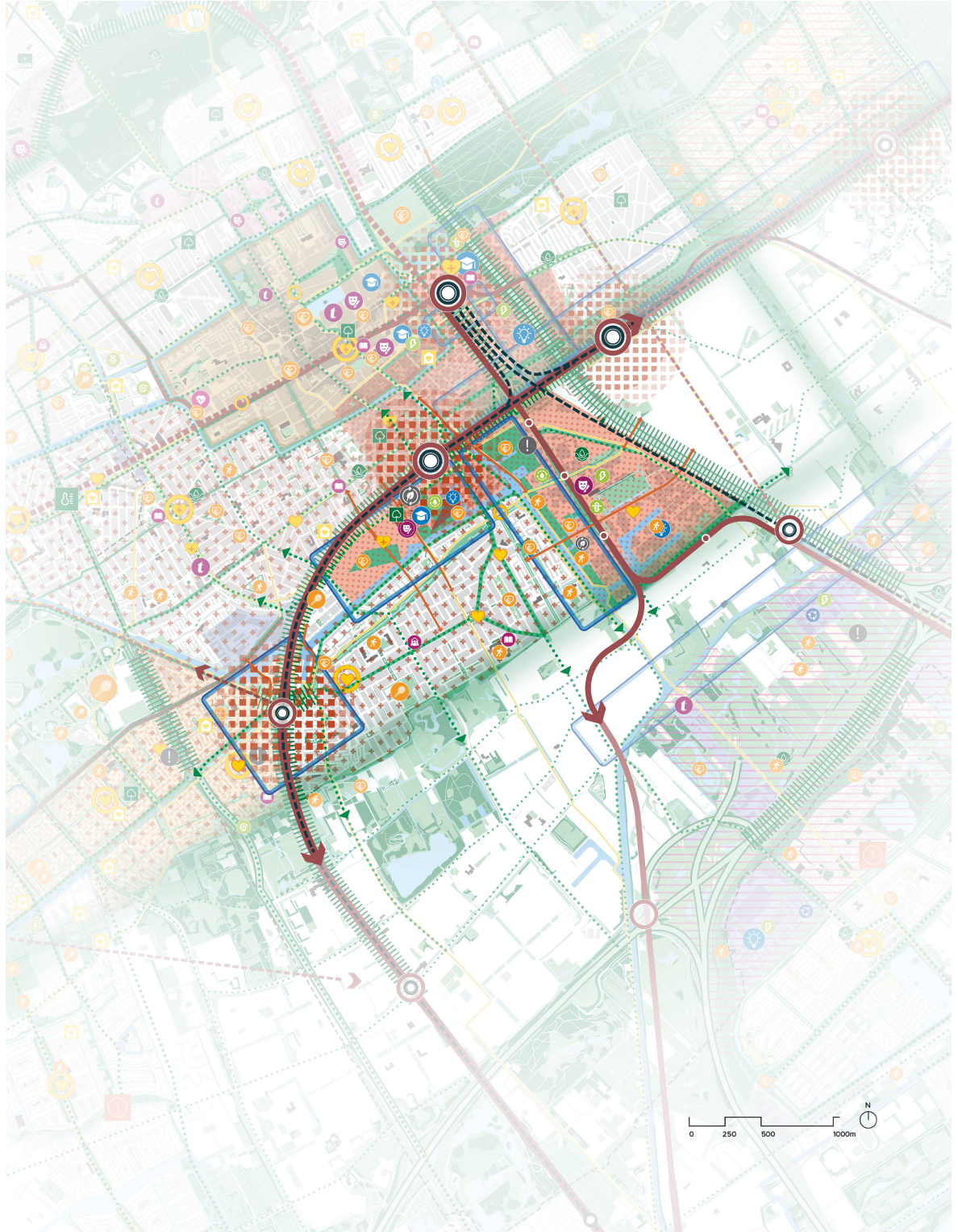


De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in Laak

Gemeente Den Haag

7.7.8 Opgavenkaart Laak

Opgavenkaart Laak



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerpand onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.8 Leidschenveen-Ypenburg

7.8.1 Inleiding

Leidschenveen en Ypenburg zijn twee grootschalige Vinex-wijken ten zuiden van de snelweg A4. De ontwikkeling van het stadsdeel startte eind twintigste eeuw en in 2002 werd het onderdeel van Den Haag. Kenmerkend is het stedelijke leefmilieu, met een heldere opzet van woonwijken die gescheiden zijn van werklocaties. De Vlietzone is de oorspronkelijke, cultuurhistorische grens van het stedelijk gebied waarin ook de oude centra en landgoederen van Rijswijk en Voorburg liggen. Dit gebied bevat uiteenlopende stadsrandfuncties, zoals sportvelden, golfbanen, volkstuinen, bedrijfslocaties en een pretpark. De A4 en A12 delen het stadsdeel op en vormen een snelweglandschap met meerdere bedrijventerreinen. Er wonen ruim 48.000 mensen in Leidschenveen-Ypenburg en er werken ruim 29.000 mensen. De leefbaarheid wordt in dit stadsdeel bovengemiddeld gewaardeerd. De sociale cohesie ook, maar met minder hoge cijfers. De fysieke omgeving in deze relatief nieuwe wijken krijgt van de inwoners het rapportcijfer 7,1, de veiligheid een 7,4.

Bewoners zien de Verkeerstoren Ypenburg als een markant punt in hun woonomgeving, evenals het kerkje van Leidschenveen en het skatepark in Ypenburg. De Veenweg is voor velen een mooie en karakteristieke weg. Natuur- en recreatiegebied De Nieuwe Driemanspolder wordt zeer gewaardeerd.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Leidschenveen-Ypenburg?

- Meer ontmoetingsplekken en levendigheid, ook voor jongeren.
- Aantrekkelijke winkelcentra: minder versteend, minder kaal en minder winderig, en meer groen, meer aankleding en kleur, meer horeca, bankjes en gezelligheid.
- Een sterker voorzieningenniveau, en dan met name horeca en voorzieningen voor ouderen.
- Woningen voor mensen waarvan de kinderen in het huis uit zijn en die binnen de wijk willen verhuizen naar een kleinere woning. Oftewel: de doorstroombmogelijkheden vergroten.
- De verkeersveiligheid moet beter, vooral op de grotere wegen waar hard gereden wordt.
- Beter openbaar vervoer.
- Betere verbinding met groengebieden, zoals Plas van Reef en Driemanspolder.
- Zorg voor betaalbare ruimte voor ondernemers.

7.8.2 Thuis in een divers Den Haag

De wijken die bij aanvang de ideale woonplek bleken voor gezinnen, zijn inmiddels bijna een generatie verder. De bevolking is ouder en diverser, de eerste generatie kinderen is volwassen en gaat het huis uit. Deze trend zet door, ook met een toename van het aantal een- en tweepersoonshuishoudens. Al verwacht het stadsdeel richting 2050 een nieuwe 'vergroeningsgolf' met nieuwe gezinnen.

Het woningaanbod en de voorzieningen moeten aangepast worden en meebewegen met deze demografische ontwikkelingen en veranderingen. Dat betekent in sommige gevallen herontwikkeling van gebouwen en complexen, woningsplitsing en ander gebruik – zodat Leidschenveen-Ypenburg de komende decennia diverse soorten huishoudens onderdak kan bieden. Plus investeren in cultuur, ontmoetingsplekken, woonzorgclusters en speelplekken. Uitbreiding van de sportvoorzieningen is nodig, binnen en buiten het stadsdeel. Vermindering van het aantal 50-kilometerwegen vergroot de veiligheid, met name bij scholen en sportverenigingen en de leefbaarheid.

7.8.3 Ruimte voor groen en water

De groene basisstructuur in deze wijken houden we op orde, als onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Vooral op bedrijventerreinen voegen we groen toe door aanplant van bomen langs doorgaande wegen, natuurvriendelijke oevers en het wegnemen van barrières.

De recreatie- en sportmogelijkheden maken van de Vlietzone een aangenaam verblijfsgebied voor alle omwonenden. De verdere transformatie van de Vlietzone vraagt om een goede inpassing van het bestaande cultureel erfgoed. Aan de Vliet liggen namelijk waardevolle groengebieden en landgoederen. Er ligt een opgave om de samenhang van deze gebieden verder te versterken.

De Nieuwe Driemanspolder – een recreatieve buffer tussen het stedelijk gebied van Den Haag en Zoetermeer – is onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH). Hier liggen mogelijkheden om de waterbergingscapaciteit te vergroten. Overigens is de Driemanspolder nu niet direct verbonden met het Haagse watersysteem. Bij de vergroting van de bergingscapaciteit heeft de stad daar dus geen direct belang bij. Mogelijk ligt dat in de toekomst anders. Er ligt een opgave om de Vlietzone te verbinden met

de groengebieden aan de rand van de Haagse metropool, onder andere door het recreatieve fiets- en wandelnetwerk op orde te houden.

7.8.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Rond ov-knooppunten – zoals station Ypenburg – voegen we een divers aanbod van woningen en voorzieningen toe. Hier wordt de stedelijkheid vergroot; er komt een hogere dichtheid dan nu en er komt een versterking van commerciële en zorgfuncties. Een uitbreiding van het fiets- en wandelnetwerk zorgt dat het stadsdeel straks goed verbonden is met de Haagse binnenstad, Rijswijk, Voorburg, Delft, Zoetermeer en de groengebieden in de regio (zoals de landgoederen in de Vlietzone).

Een fijnmazig openbaarvervoersysteem in de wijken en hoogwaardige ov-voorzieningen van en naar de stad zorgen dat de autoafhankelijkheid afneemt. Door op straat geparkeerde auto's te verplaatsen naar onderbenutte parkeergarages komt ruimte vrij voor een ander gebruik van de openbare ruimte. Het stadion van voetbalclub ADO is straks beter bereikbaar per tram en bus. Op meerdere locaties komen P+R-voorzieningen (onder andere Randstadrailhalte Forepark) voor de overstap van auto naar ov richting de binnenstad.

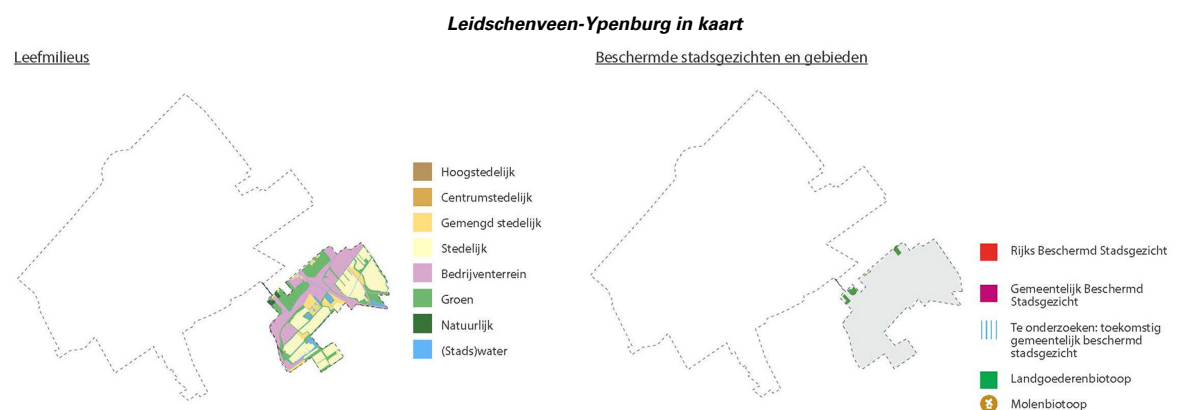
7.8.5 Ruimte voor kennis en kunde

De werkgelegenheid neemt toe, onder meer door kleinschalige bedrijvigheid een plek te geven in de woonomgeving. Bedrijventerreinen Forepark en Ypenburg worden beter benut en geïntensiveerd en het technologische maakcluster groeit uit tot Technology Campus Ypenburg. De Gavi-kavel wordt een nieuw bedrijventerrein met het profiel stadsverzorgende, circulaire en (hoog)technische bedrijvigheid. Daarnaast wordt op deze kavel ruimte gereserveerd voor een tramremise. De zuidelijke rand van het stadsdeel vormt als natuur- en recreatiegebied een verbinding tussen de Plas van Reef en de Tedingebroekplas. De bedrijventerreinen aan de Westvlietweg worden waar mogelijk uitgebreid, krijgen een opknappbeurt en bieden straks plek aan kleinschalige en circulaire bedrijvigheid.

7.8.6 Basissystemen op orde

Het warmtenet in Ypenburg moet op termijn gevoed worden met warmte uit een geothermiebron. Ook Leidschenveen krijgt een aardgasvrij energiesysteem met lokale lagetemperatuurbronnen zoals WKO. In de Vlietzone komt meer ruimte voor waterberging, ook omdat de lage delen kwetsbaar zijn voor wateroverlast. Bovendien ligt hier een zoekgebied voor een nieuw innamepunt voor drinkwater. Het oppervlaktewater in en rond de wijken heeft een waterbergende functie. Het watersysteem in het stadsdeel als geheel is versnipperd en vraagt om aanpassing, ook om ontwatering en inklinking van de bodem in de toekomst te voorkomen.

7.8.7 Leidschenveen-Ypenburg in kaart

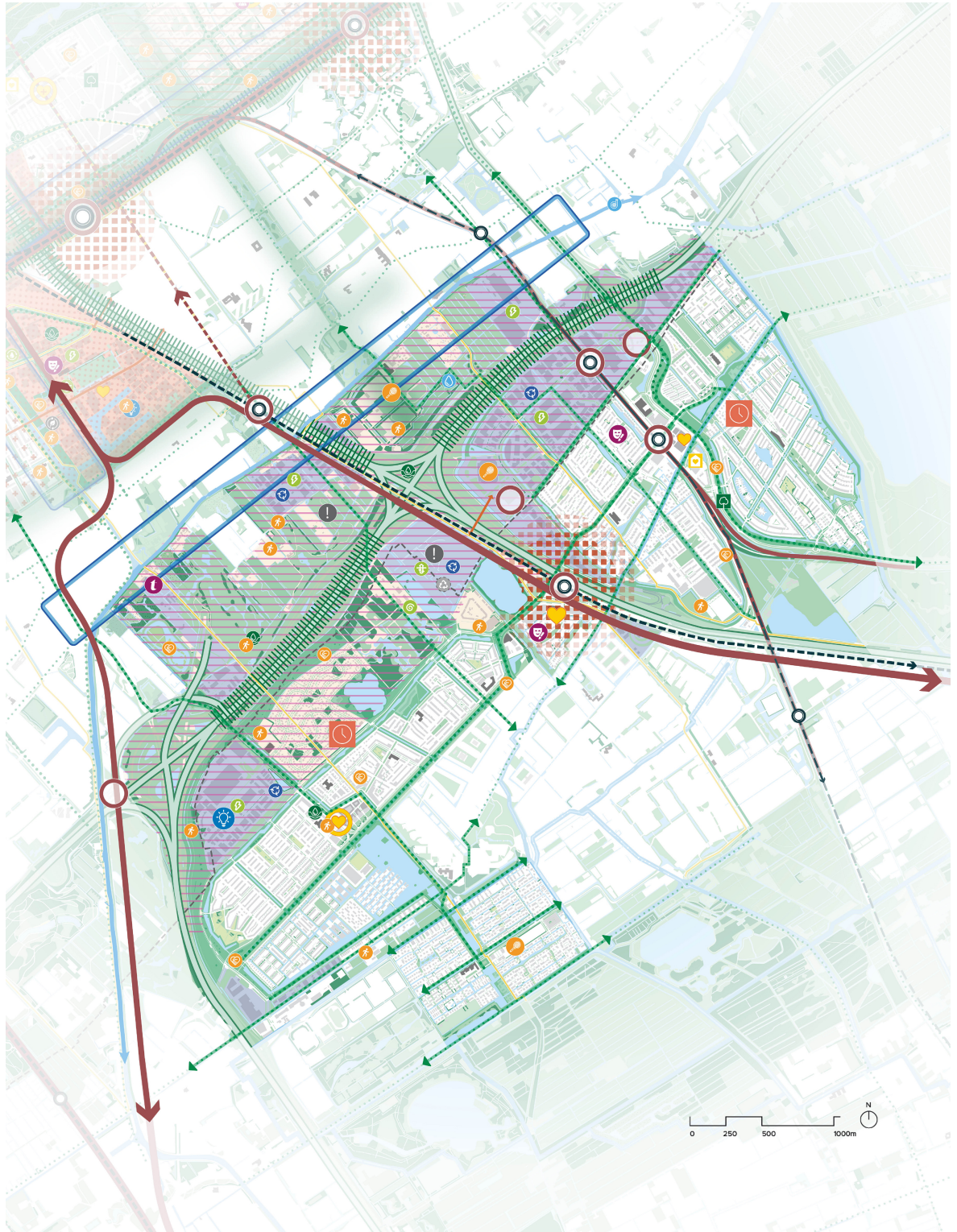


De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in Leidschenveen-Ypenburg

Gemeente Den Haag

7.8.8 Opgavenkaart Leidschenveen-Ypenburg

Opgavenkaart Leidschenveen-Ypenburg



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerp onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.9 Loosduinen

7.9.1 Inleiding

Loosduinen is een voormalig tuindersdorp dat sinds 1923 bij de gemeente Den Haag hoort. Het stadsdeel is een lappendeken van buurten, met ieder een eigen karakter. Te onderscheiden zijn de bebouwde kom van Loosduinen aan weerszijden van de 'lange lijnen' Oude Haagweg (met de Loosduinse Vaart) en Laan van Meerdervoort. Verder onderscheiden we de stedelijke wijken in de stadsrand, met luwe en luxe woonmilieus en de grote groengebieden langs de noord- en zuidwestelijke rand.

Het is prettig wonen in Loosduinen, vooral in de wijken Bohemen en Meer en Bos. De sociale cohesie scoort een zes. De veiligheid is in alle wijken ruim voldoende, de score zit tussen de 6,8 en 7,8. De waardering voor de fysieke staat van de woonomgeving ligt iets onder het Haags gemiddelde, maar scoort nog steeds ruim boven de zes.

Bewoners noemen de Bosjes van Pex, Meer en Bos, de Haagse Beek en de landgoederen Ockenburgh, Solleveld en Van Leydenhof als bijzondere gebieden. De duinen en het strand worden eveneens hoog gewaardeerd. Bewoners vinden straten waar te hard wordt gereden onprettig, zoals de Lozerlaan, Madesteinweg, Monsterseweg en Kijkduinsestraat. Het tunneltje bij de eindhalte van tram 2 (halte Kraayensteinlaan) wekt ergernis: het is er vies en donker, en hangjongeren zorgen voor overlast. In park Madestein lopen in de avond volgens bewoners 'onprettige types' rond.

Wat vinden de bewoners en ondernemers belangrijk voor Loosduinen?

- Een betere sociale veiligheid (minder hangjongeren, minder drugsgebruikers, hulp voor bewoners die voor overlast zorgen).
- Ontmoetings- en speelplekken voor jongeren tussen de 12 en 18 jaar.
- De kwaliteit van de openbare ruimte kan beter: goede bestrating, minder zwerfafval en hondenpoep, meer speelplekken en goed onderhoud van het groen.
- Een gevarieerde mix van woningtypes en meer mogelijkheden om functies te combineren.
- Verkeer: opstoppingen voorkomen, een hogere verkeersveiligheid, snelheid naar 30 kilometer uur, beter openbaar vervoer.
- Voldoende voorzieningen in de nieuwe wijk Vroondaal. Er is daar een gebrek aan supermarkten, scholen, huisartsen en openbaar vervoer.

7.9.2 Thuis in een divers Den Haag

Om te zorgen dat ouderen in de eigen wijk en binnen hun eigen sociale netwerk kunnen blijven wonen, komen er meer appartementen en woningen met zorgvoorzieningen. Doordat ouderen verhuizen naar een beter passende woning, komen er eengezinswoningen vrij voor starters en gezinnen. Er ligt een opgave deze woningen te verspreiden over het stadsdeel. Zo houden we de leefbaarheid op peil. Naast de aantallen, zetten we in op meer variatie in de woningvoorraad. Onder andere door bestaande gebouwen beter te benutten (door toevoegen van een extra woonlaag (optoppen), samenvoeging of woningsplitsing).

De openbare ruimte krijgt overal in Loosduinen een opknappbeurt, met groene en aantrekkelijke plekken voor ontmoeting. Hier en daar (zoals in Waldeck, Vroondaal en Kijkduin) worden voorzieningencusters uitgebreid, onder meer met kunst- en cultuuraanbod. Minder 50-kilometerwegen is goed voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

7.9.3 Ruimte voor groen en water

De cultuurhistorische waarden van Loosduinen liggen voor een groot deel binnen de vele aanwezige landschappelijke structuren. Deze waarden beschermen we en krijgen, waar nodig, een verbeterslag. De Haagse Beek is onderdeel van de Groene Ruit; de groenstructuur tussen de stad en het Nationaal Park Hollandse Duinen. Deze wordt versterkt, ook om in droge perioden de druk op het grondwater onder controle te houden. Het groene karakter van de Lozerlaan en Kijkduinseweg versterkt de relatie tussen het dorps Loosduinen en het landschappelijke woon- en recreatiegebied van Madestein en Ockenburgh. Door het verbeteren van fiets- en wandelroutes verfraaien we de kleine groenstroken in de woonbuurten. De fijnmazige structuur van groenstroken en wandel- en fietsverbindingen krijgt een verbeterslag. Onderdeel daarvan is een betere aansluiting op de groengebieden die onderdeel zijn van Nationaal Park Hollandse Duinen.

In de grote groengebieden (waaronder de kustzone) wordt de natuur beschermd door bestaande regelgeving zoals Natura 2000 en provinciaal beleid. In deze gebieden staat strikte bescherming van biodiversiteit.

siteit en waterwinning voorop. Het is zaak dat de toenemende behoefte aan culturele en recreatieve activiteiten nabij deze beschermde gebieden zo min mogelijk negatieve impact heeft op de natuurwaarden.

7.9.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Sinds 2019 wordt aan de zuidkant van Loosduinen flink gebouwd. Ook de gemeente Westland bouwt nieuwe woningen. Deze uitbreidingen staan op gespannen voet met de natuur- en recreatiegebieden die deels onder Natura 2000 vallen. Het is daarom van belang om de verstedelijking in dit grensgebied op een duurzame manier met natuur en landschap in balans te brengen. Het Loosduinse Hoofdplein (met winkelcentrum) is de kern van het centrumgebied in Loosduinen. In en rond dit plein vindt kleinschalige verdichting plaats, waardoor het woningaanbod diverser wordt en het voorzieningenaanbod groter. Gaandeweg ontwikkelt dit gebied zich tot een gemengd stedelijk leefmilieu. Verder geldt voor het hele stadsdeel dat de woningbouw aantallen en de variatie in de woningvoorraad moeten toenemen. Specifiek voor Waldeck liggen opgaven rond woningverbetering in samenhang met de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

Loosduinen wordt meer en meer onderdeel van de Haagse metropool. Door verbeteringen aan de Zuidwestlandcorridor wordt Loosduinen beter verbonden met het centrum en het Westland. Een tramverbinding naar Kijkduin komt dan ook in beeld. In Kijkduin is in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd. Ook in de toekomst is het belangrijk om de kwaliteiten van Kijkduin te behouden als moderne familiebadplaats met winkels, horeca en andere voorzieningen. Een betere verbinding met Den Haag centrum en het Westland draagt hieraan bij. In en tussen de wijken van het stadsdeel komen doorgaande routes voor fietsers en wandelaars. De maximumsnelheid gaat op de meeste wegen naar 30 kilometer per uur. Door het toevoegen van ov-lijnen (tangent) en fietsverbindingen (die buiten het centrum om rechtstreeks tussen Kijkduin en Rijswijk lopen) wordt het stadsdeel beter verbonden met de omliggende woonwijken en de kust. Met name Vroondaal en de nieuwe wijken in het Westland zijn afhankelijk van goede autoverbindingen. Dit bereikbaarheidsvraagstuk overstijgt de gemeentegrens en vraagt om afstemming met natuurbehoud en milieubescherming.

7.9.5 Ruimte voor kennis en kunde

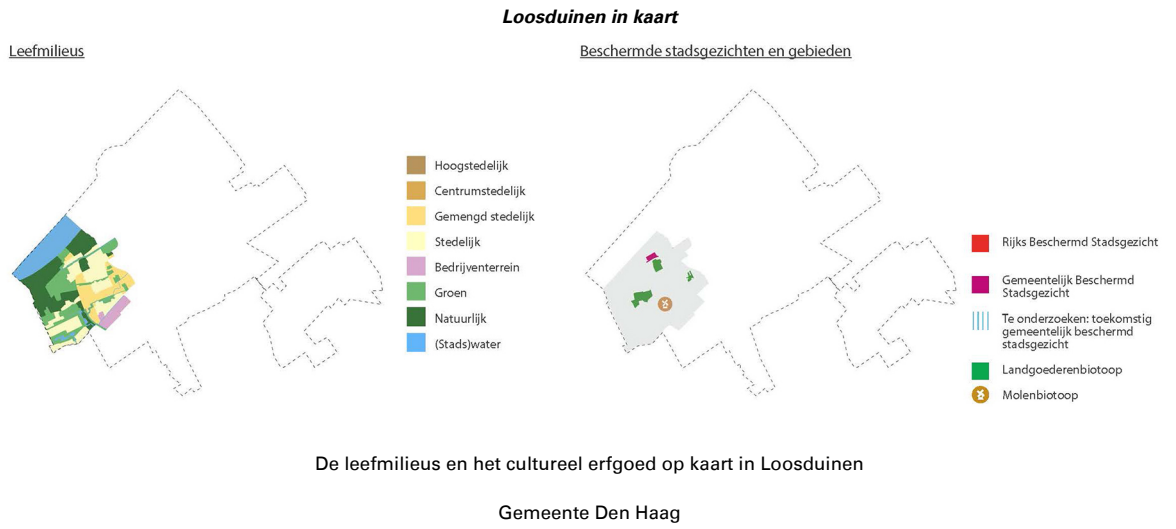
Bedrijventerrein ZKD (Zichtenburg-Kerketuinen-Dekkershoek) wordt beter ingebed in de omliggende wijken. Ook wordt er een steviger relatie gelegd met Zuidwest. ZKD groeit uit tot een toekomstbestendig en duurzaam bedrijventerrein met ruimte voor circulaire bedrijvigheid en duurzame energievoorzieningen. Ook komt er ruimte voor onderwijsvoorzieningen met leer-werkplekken.

In de wijken neemt de kleinschalige bedrijvigheid toe, onder andere in de creatieve en circulaire sectoren. En bij voorkeur langs de 'lange lijnen' die Loosduinen verbinden met stad en regio. Kijkduin is ook straks een moderne familiebadplaats met winkels, horeca en andere voorzieningen. Daarbij willen we van Kijkduin geen tweede Scheveningen maken. We koesteren de natuurwaarden die hier nog volop aanwezig zijn. Negatieve effecten door factoren als wonen en werken houden we scherp in de gaten. Dit geldt ook voor eventuele negatieve milieueffecten als gevolg van het mengen van wonen en werken.

7.9.6 Basissystemen op orde

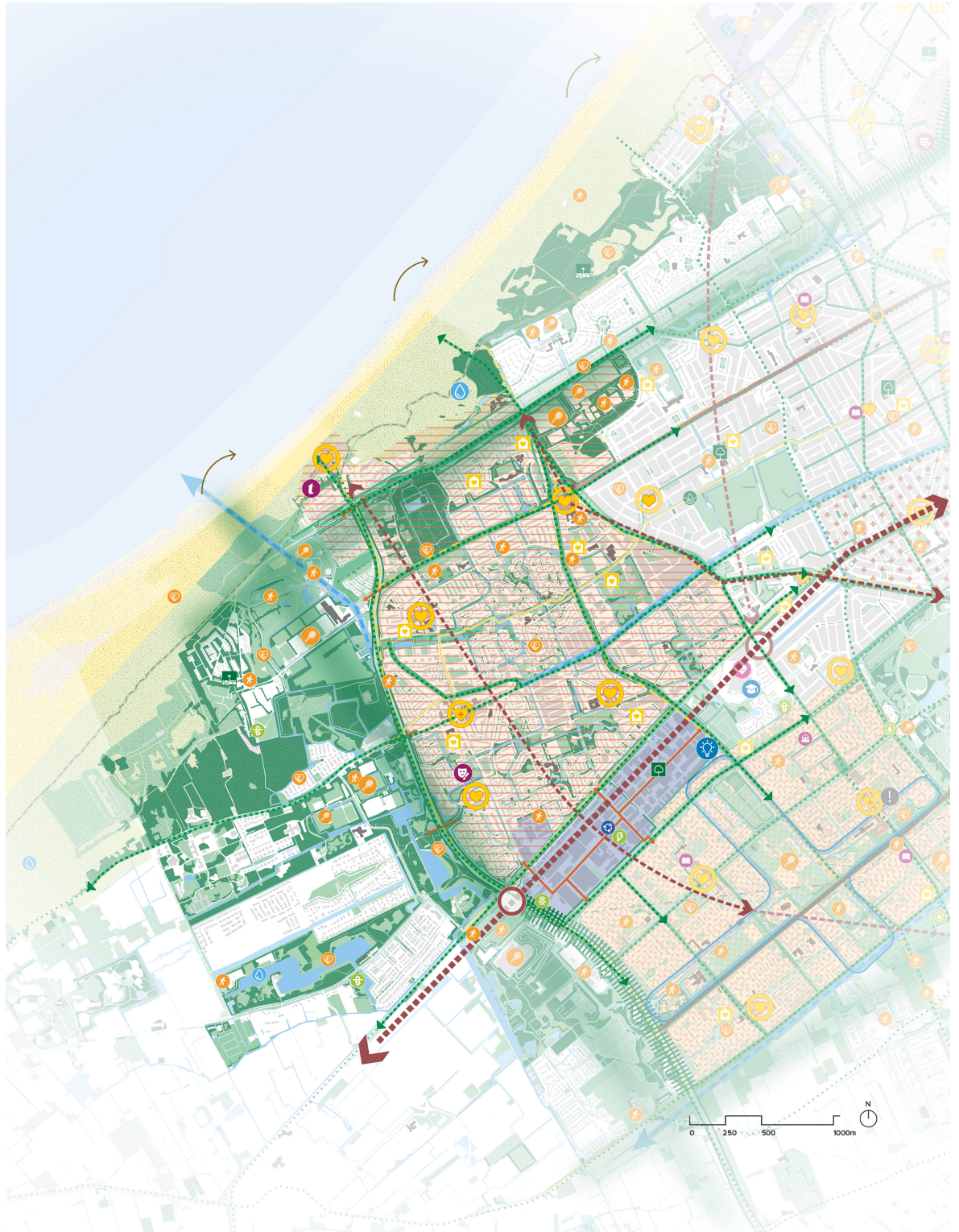
Grootschalige rioolaanpak is noodzakelijk om te zorgen dat de basisinfrastructuur in Loosduinen op orde blijft. Het gaat dan onder andere om de aanleg van een water-overstortvoorziening vanuit de boezem naar zee. Dergelijke ingrepen combineren we met het onderhoud, de uitbreiding en de vernieuwing van het energiesysteem, zoals de aanleg van warmtenetten. Hiervoor zijn twee nieuwe geothermiebronnen nodig. In het duingebied behoudt de drinkwatervoorziening (Solleveld) een beschermde status.

7.9.7 Loosduinen in kaart



7.9.8 Opgavenkaart Loosduinen

Opgavenkaart Loosduinen



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerpand onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.10 Scheveningen

7.10.1 Inleiding

Stadsdeel Scheveningen is met zijn boulevard, strand, duinen en parken een trekpleister voor de stad en de regio. Voor de Scheveningers is de verbondenheid met de zee en de historie zeer belangrijk. De oude dorpskern is nog duidelijk herkenbaar en is een beschermd stadsgezicht. Daaromheen liggen woonwijken en parken, waarvan een deel ook beschermd stadsgezicht is. De bevolking is divers. Naast de oorspronkelijke Scheveningers wonen er veel mensen van buiten de stad die bewust kiezen voor dit unieke woonmilieu aan zee of voor een van de chique omliggende buurten. Grofweg bestaat het stadsdeel Scheveningen uit een mix van stedelijke, gemengd stedelijke en centrumstedelijke leefmilieus.

Toerisme domineert het strand en de omgeving van Scheveningen-Bad. Het brengt levendigheid, maar ook overlast. De haven heeft een flinke transformatie doorgemaakt en kent nu een mix van de oorspronkelijke bedrijvigheid (visserij, recreatie en horeca) en innovatieve maritieme bedrijvigheid (als uitbreiding van Campus@Sea). De Internationale Zone ligt grotendeels in beschermd stadsgezicht en strekt zich uit vanaf het Vredespaleis via het World Forum en de noordkant van Haagse Hout tot de Amerikaanse ambassade bij de stadsrand van Wassenaar. Het gebied bestaat uit internationale organisaties, musea en congresvoorzieningen. Scheveningen scoort goed als woonomgeving. Het krijgt van haar bewoners een 8. De sociale cohesie krijgt gemiddeld een 6,4, dit is hoger dan het Haags gemiddelde. Ook de veiligheid scoort goed, met een 8 of hoger voor drie van de zes wijken. Duindorp krijgt een 7,1. De staat van de openbare ruimte in het stadsdeel wordt beoordeeld met een 6,9.

Bewoners van Scheveningen koesteren het strand en komen graag op de pier en de boulevard. Ze zoeken rust of verkoeling in de duinen, het Westbroekpark en Park Sorghvliet. De Frederik Hendriklaan geldt als het populaire hart van het Statenkwartier. Cultuurplekken als Muzee en het Kunstmuseum worden ook door bewoners gewaardeerd. Aandachtspunten in het stadsdeel zijn plekken waar dakloze mensen in tentjes slapen, onder bruggen of in parken en bosjes. Deze voelen niet prettig aan. Ook het gebied rond het Kurhaus en de noordkant van de boulevard vraagt om aandacht. Deze gebieden doen versteend, kil en sleets aan. Tot slot wordt in Duindorp samengewerkt tussen gemeente en inwoners om de leefbaarheid te verbeteren.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Scheveningen?

- Een plan voor de drukke zomer - spreiden van bezoekers, minder druk op de wijken.
- Meer samenhang tussen bewoners die al lang in de wijk wonen en 'nieuwkomers', zoals expats.
- Een schone en veilige openbare ruimte.
- Een betere uitstraling van de gebouwen aan de boulevard.
- Voldoende betaalbare woningen voor jongeren en ouderen die kleiner willen wonen.
- Een betere verkeersveiligheid: lagere snelheden, doorgaande fietsroutes, meer fietsparkeerplekken.
- Aandacht voor zeespiegelstijging.
- Meer groen in het havengebied.
- Ruimte voor ondernemerschap en beter verdelen van de activiteiten over de seizoenen.

7.10.2 Thuis in een divers Den Haag

De meeste woningen in Scheveningen – ruim de helft is gebouwd voor 1930 – worden verduurzaamd, onder meer met een aardgasvrije warmtevoorziening. Aandachtspunt is het behoud van monumentale gebouwen en het authentieke en prettige karakter van Scheveningen, waarvan een deel beschermd stadsgezicht is.

Het centrumgebied van Scheveningen-Bad en de routes ernaar toe maken we aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers. De uitstraling van de openbare ruimte en aanliggende gebouwen krijgt een kwaliteitsimpuls. Dit gaat gepaard met de komst van meer recreatieve voorzieningen en meer horeca.

Het stadsdeel heeft op de middellange termijn behoefte aan meer sport- en speelvoorzieningen. En op veel populaire plekken is er op het vlak van milieu werk aan de winkel. Geluidsoverlast, lichthinder, zwerfafval en stank moeten zoveel mogelijk voorkomen worden. Ook het terugbrengen van de rijsnelheid komt de leefbaarheid ten goede.

7.10.3 Ruimte voor groen en water

Meer eenheid en verbinding tussen de duinparken zoals de Scheveningse Bosjes en het Westbroekpark en het duingebied zijn nodig om de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) te versterken. Hiermee sluiten we aan bij de doelstellingen voor Nationaal Park Hollandse Duinen. Daar moet stikstofemissie en

verstoring worden teruggedrongen. Hiervoor wordt onder andere ingezet op recreatieve zoning in combinatie met natuurherstel. Binnen het gebouwde gebied van Scheveningen is meer ruimte nodig voor de opvang van overtollig regenwater om wateroverlast te beperken. Ook liggen er kansen langs de kust om Scheveningen verder te vergroenen. Bijvoorbeeld in de haven door het aanleggen van groene daken en in heel Scheveningen haven, dorp en badplaats door het aanbrengen van duinvegetatie (gras-soorten en naaldbomen).

7.10.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Nieuwbouw in Scheveningen vindt plaats door kleinschalige bouwprojecten, in combinatie met woning-splitsing en het toevoegen van woonlagen (optoppen). Zoals in veel stadsdelen dient een deel van de nieuwe woningen aan te sluiten bij de wensen van een groeiende groep ouderen. Zij willen meer collectieve woonvormen en zorgvoorzieningen in de buurt. Scheveningen Haven ontwikkelt zich tot een modern centrumstedelijk leefmilieu met werkfuncties, wonen, sport en recreatie. Voor Scheveningen-Bad zetten we waar dat passend is in op een jaarronde programmering met sportieve en culturele evenementen. We zorgen daarbij voor een goede balans met rust en ruimte voor mens en natuur. De bereikbaarheid van de kust en de Internationale Zone neemt toe door het doortrekken van de Koningscorridor met een hoogwaardige ov-halte of -hub bij Madurodam. Met de Koningscorridor wordt de tramstructuur versterkt en neemt de capaciteit van het openbaar vervoer toe. Langs de Gevers Deynootweg en andere parallel aan de zee lopende wegen komen groene, aantrekkelijke en veilige fiets- en looproutes. Met duidelijke doorsteken worden deze parallelle routes met elkaar en de kust verbonden. Het stadsdeel wordt beter verbonden met andere woonwijken en de spoorlijn Leiden-Dordrecht (de Oude Lijn) door de aanleg van directe ov-lijnen en fietsverbindingen die buiten het centrum om lopen.

7.10.5 Ruimte voor kennis en kunde

Scheveningen is straks meer dan ooit een vier-seizoenen-badplaats. Een mix van uitgaansfuncties, musea, evenementen en een breed aanbod aan overnachtingsmogelijkheden is nodig om de kust twaalf maanden per jaar aantrekkelijk te houden. Hierdoor krijgt de werkgelegenheid een stevige impuls. We houden aandacht voor het beter spreiden van het toerisme langs de kust, zodat de algehele leefbaarheid in Scheveningen verbetert, en om de overlast op piekdagen terug te dringen. Hierbij is de hele Haagse kust in beeld en dan met name het Scheveningse Strand tot en met de Haven.

De Scheveningse haven ontwikkelt zich tot een haven die ruimte biedt aan de visserij, innovatieve Noordzee bedrijvigheid en offshore dienstverlening om te werken, leren en innoveren. Voor verdere horeca, woon- en short stay initiatieven is geen plek meer. Daarnaast blijft de zeilsport met evenementen zoveel mogelijk naast de maritieme bedrijvigheid een plek houden.

De visserij staat voor een stevige verduurzamingsopgave. Dit is nodig om de aanwezigheid van deze sector in het havengebied te kunnen handhaven. Het havengebied bestaat straks vooral uit bedrijven in de offshore dienstverlening en de innovatieve maritieme industrie (als uitbreiding van Campus@Sea). Scheveningen-Haven is ook gastheer voor internationale evenementen in de maritieme sector. De Internationale Zone wordt versterkt door plek te bieden aan nieuwe internationale organisaties op het gebied van vrede en recht. Daarnaast willen we de samenhang in het gebied versterken door betere verbindingen met omliggende wijken en groengebieden en aandacht voor de inpassing van beveiligingsmaatregelen. De musea in dit stadsdeel blijven van hoge kwaliteit en (inter)nationale allure.

7.10.6 Basissystemen op orde

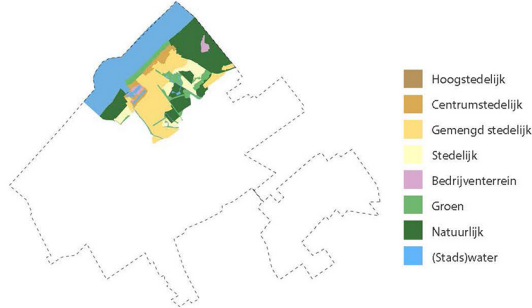
Van de elf kilometer Haagse kust bestaat acht kilometer uit duinen en de rest uit een harde kering onder de boulevard. Voor Scheveningen ligt het dunste strookje kust van Nederland, waardoor de zee dicht bij de bestaande infrastructuur en bebouwing komt. Er is nauwelijks ruimte voor beschermingsmaatregelen tegen de stijgende zeespiegel. Daarom verkennen we de mogelijkheid van een strand- en duingebied langs de gehele kustlijn. Dus ook waar nu een harde waterkering ligt. De gemeente is terughoudend met het faciliteren van grote ontwikkelingen in het kustgebied die het behoud en de groei van zeevering bemoeilijken.

Drinkwaterproductieplaats Meijendel verdient bescherming. Voor de uitbreiding van de drinkwaterproductiecapaciteit zijn nieuwe drinkwaterleidingen nodig. Het elektriciteitsnetwerk wordt verzaamd. Daarvoor zijn een nieuw verdeelstation en extra ondergrondse leidingen nodig.

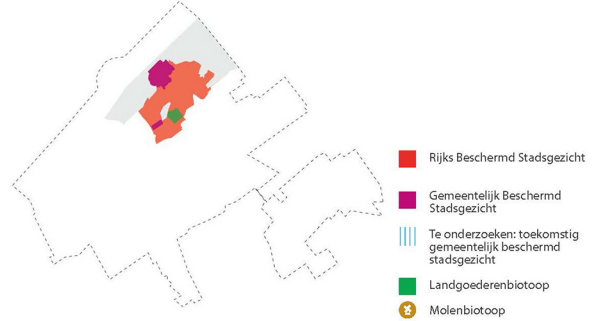
7.10.7 Scheveningen in kaart

Scheveningen in kaart

Leefmilieus



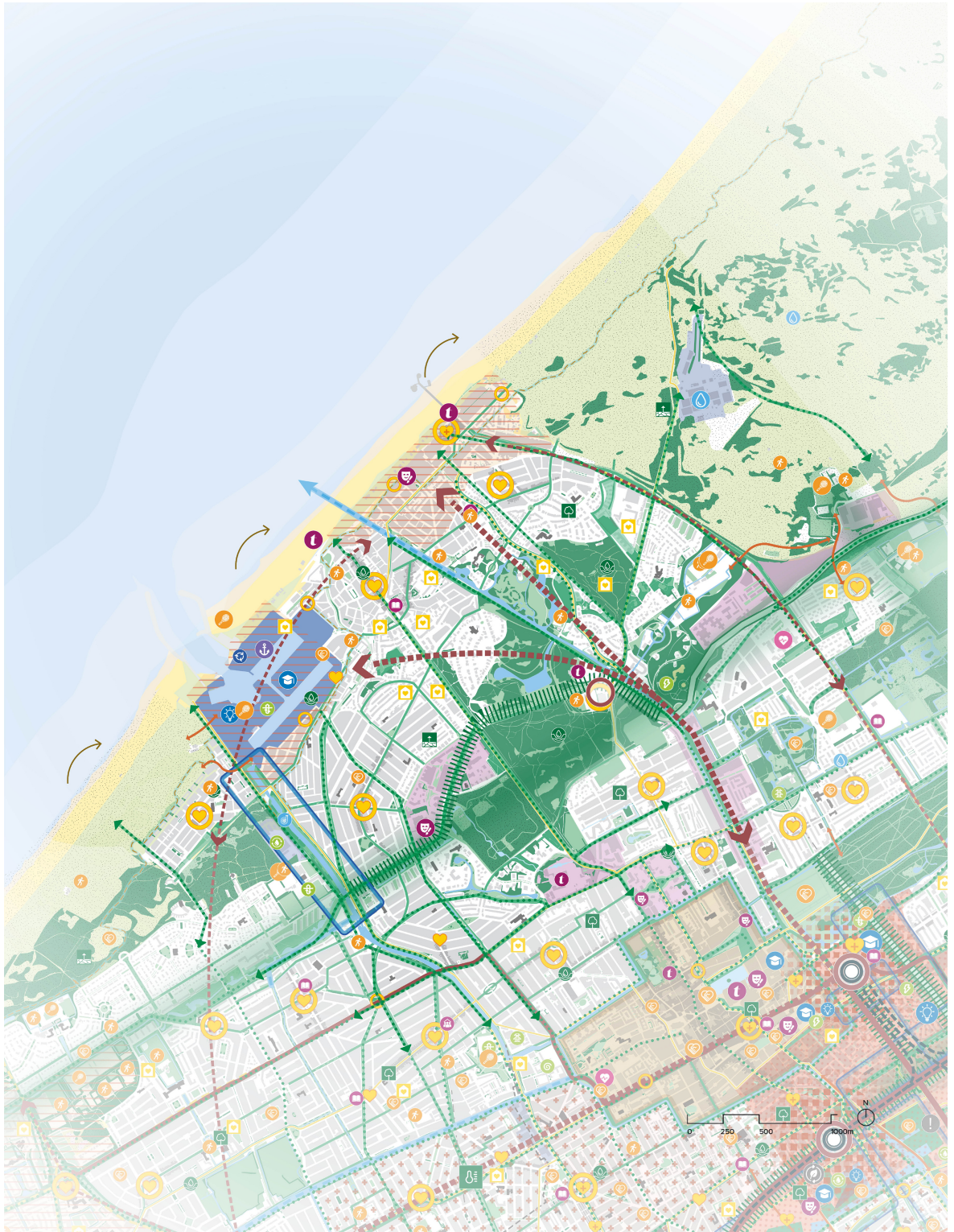
Beschermde stadsgezichten en gebieden



De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in Scheveningen

Gemeente Den Haag

7.10.8 Opgavenkaart Scheveningen



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerp onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

7.11 Segbroek

7.11.1 Inleiding

Segbroek is een stadsdeel met meerdere gezichten. Richting het centrum liggen de oudste wijken: het Regentessekwartier en het Valkenboskwartier. Dit zijn compacte en levendige stadswijken, waar de weelden van veen en zand samenkomen. De Bomen- en Bloemenbuurt en de Vogelwijk zijn gewilde en rustige woonwijken met een stedelijk leefmilieu, grenzend aan het duingebied en de groenzone van de Haagse Beek. De Sportlaan en het Segbroekpark zijn na de Tweede Wereldoorlog aangelegd, met een moderne stedenbouwkundige opzet. Gezellige winkelstraten zorgen voor een stedelijk karakter en een gemengd stedelijk leefmilieu.

Inwoners van Segbroek zijn overwegend positief over de leefbaarheid. Vogelwijkbewoners geven hun wijk zelfs een 8,7, het hoogste cijfer van alle wijken in Den Haag. Het Regentessekwartier (7,3) en het Valkenboskwartier (7,2) scoren een stuk lager. In de waardering van de fysieke staat van de woonomgeving zien we een omgekeerd beeld met: het laagste cijfer in Vogelwijk (6,1), het hoogste in de Vruchtenbuurt (7,2).

Het Westduinpark is de groene parel van Segbroek en natuurlijk genieten bewoners van strand en zee. Met name inwoners van het Regentessekwartier zien Wijkpark de Verademing en het Regentesseplein als bijzondere plekken. Groene binnenterreinen, zoals Uitvindershof, Emma's hof en de Vlindertuin zijn geliefd. Ook het Koningsplein en de Weimarstraat zijn leuke plekken in de wijk, ondanks de klachten over onveiligheid en de overlast die samenhangt met een concentratie van coffeeshops. Op de Sportlaan, Segbroeklaan en Mient wordt hard gereden en bewoners ervaren die wegen dan ook als verkeersonveilig. In sommige delen van Segbroek staan woningen met achterstallig onderhoud. Dat komt het straatbeeld niet ten goede.

Wat vinden bewoners en ondernemers belangrijk voor Segbroek?

- Een betere toegankelijkheid voor mensen met een beperking.
- Sociale veiligheid ('ogen op straat'), minder overlast.
- Meer lokale en diverse winkels, behoud van winkelgebieden, minder coffeeshops.
- Een groene openbare ruimte, goed onderhouden en van hogere kwaliteit.
- Ruimte voor start-ups.
- Betaalbare en goed onderhouden woningen met een gezond leefklimaat. In de Vogelwijk meer woningen voor senioren zodat zijn in de wijk kunnen blijven.
- Een betere verkeersveiligheid: lage snelheid voor autoverkeer, meer oversteekplekken, fietsvriendelijke, groene routes en ruimte voor fietsparkeerplekken.
- Natuurbehoud, verduurzaming (van huizen en auto's), klimaatadaptatie (minder versteende tuinen).

7.11.2 Thuis in een divers Den Haag

Verduurzaming van de relatief oude woningen is een uitdaging in Segbroek, mede vanwege de vele kleine VvE's en het hoge aandeel particuliere verhuur. Dit vraagt om een collectieve aanpak samen met bewoners.

We vergroten de sociale cohesie door het toevoegen van stadstuinen, ontmoetingsplekken en een gevarieerd cultureel aanbod dat voor uiteenlopende groepen van inwoners toegankelijk en bereikbaar is. Net als in de andere stadsdelen, moet een verlaging van de verkeerssnelheid de veiligheid en leefbaarheid ten goede komen. In het intensiveringsgebied rond de Weimarstraat en de Zevensprong wordt integraal gewerkt aan het verbeteren van de leefbaarheid. In de gebieden waar de leefbaarheid het toelaat, wordt onder voorwaarden ruimte geboden aan splitsen van woningen en kamerbewoning.

7.11.3 Ruimte voor groen en water

De bestaande groenstructuren, stadstraten en pleinen zijn een basis voor de versterking van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur – met groene lanen, hofjes en binnenterreinen die zorgen voor aangename verblijfspoten. Daarbij krijgen vooroorlogse wijken een extra vergroeningsslag. De zones langs de Haagse Beek en het Verversingskanaal verdienen bescherming als ecologische verbindingzone die dwars door de stad aansluit op het Nationaal Park Hollandse Duinen. Recreatief gebruik van de duinen blijft mogelijk, maar wel in balans met natuurbehoud. Vooral de vooroorlogse wijken in Segbroek krijgen een vergroeningsslag, onder meer door het aantal geparkeerde auto's terug te dringen en zo ruimte te maken voor groen, spelen en ontmoeting.

7.11.4 Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Segbroek is dichtbebouwd met smalle straten en veel geparkeerde auto's. De ruimte om woningen toe te voegen is dan ook beperkt. Daarom voegen we op kleine schaal woningen toe, deels door optoppen met een extra woonlaag en door woningen te splitsen. Door de bouw van woonzorgclusters en levensloopbestendige woningen zorgen we dat ouderen in hun eigen wijk kunnen blijven. Potentiële locaties zijn onder andere het voormalige Rode Kruis ziekenhuis en de tramremise aan de Lijsterbesstraat, die op termijn beschikbaar komt.

De ligging tegen het centrum en het ruime aanbod aan voorzieningen zorgen dat mensen nu al veel gebruik maken van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Omdat fiets- en wandelroutes nog aantrekkelijker worden, de ruimte voor parkeren stapsgewijs afneemt en de snelheid naar 30 kilometer per uur gaat, zal de auto-afhankelijkheid verder afnemen.

De 'lange lijnen' die parallel aan de kust lopen, zoals de Laan van Meerdervoort, de Mient en de Loosduinseweg en de haakse 'lange lijnen' en andere verbindingroutes richting de duinen en het strand (Verversingskanaal, Beeklaan, Goudenregenstraat, Nieboerweg, Thorbeckelaan, De Savornin Lohmanlaan, Valkenboskade) krijgen een groene en voetgangers- en fietsvriendelijke inrichting. De Segbroeklaan blijft een hoofdontsluitingsweg met een groen karakter.

7.11.5 Ruimte voor kennis en kunde

Aan en rond de winkelstraten in Segbroek komt meer ruimte voor maatschappelijke wijkvoorzieningen en woonzorgclusters. De zones rond sportpark De Verademing en De Constant Rebecqueplein ontwikkelen zich tot clusters van startende bedrijven, zzp-ers en creatieve ondernemers. Door de kwaliteit van de openbare ruimte op peil te houden en op enkele plekken te verbeteren, neemt de stedelijke vitaliteit van deze gebieden toe.

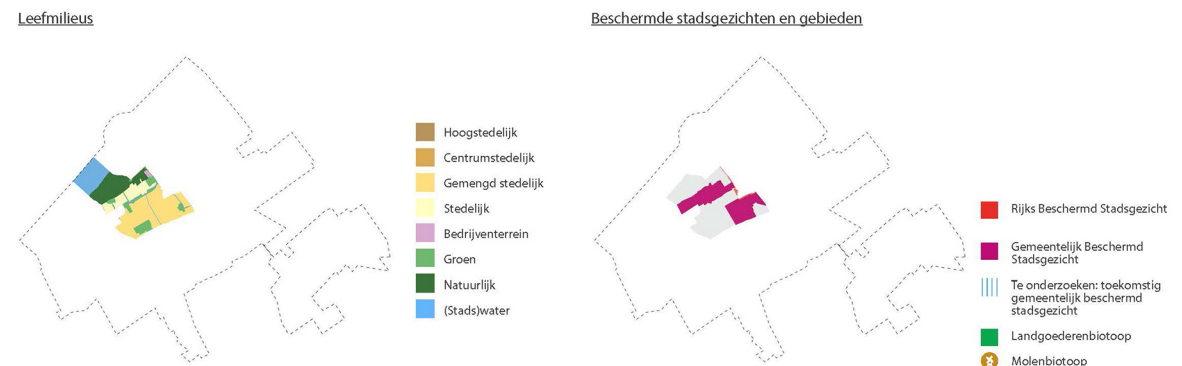
7.11.6 Basissystemen op orde

Op het terrein van de Unipercentrale aan het De Constant Rebecqueplein komt een energiehuis met een hoofdverdeelstation voor elektriciteit en restwarmte uit WarmtelinQ. Daarnaast wordt het ruimtebeslag voor geo- en aquathermie onderzocht. Een extra geothermiebron is op deze locatie denkbaar. De inpassing van deze nieuwe energiesystemen vraagt om een herordening van de ondergrond, waarbij het hoofdverdeelstation en WarmtelinQ prioriteit hebben. Verspreid over het stadsdeel komt extra ruimte voor middenspanning. Bij de afvalwaterzuiveringsinstallatie Houtrust (inclusief de bijbehorende effluentleidingen) liggen mogelijkheden om restwarmte te winnen uit het afvalwater. Een extra geothermiebron is eveneens denkbaar.

Door het instuiven van zand bieden de duinen ook op lange termijn bescherming tegen zeespiegelstijging. Hittestress en wateroverlast in de wijken worden voorkomen door groen en wateropvang te combineren.

7.11.7 Segbroek in kaart

Segbroek in kaart

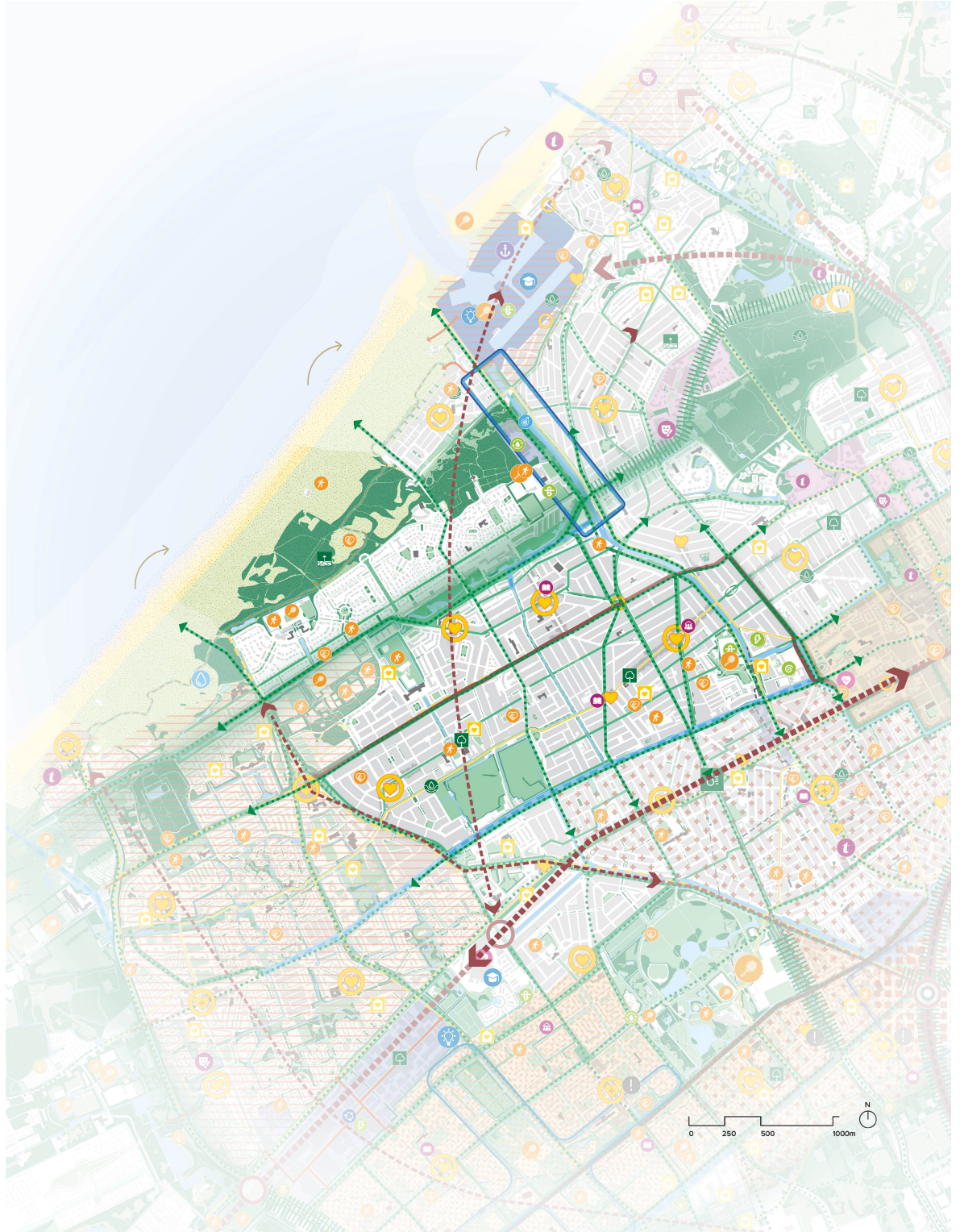


De leefmilieus en het cultureel erfgoed op kaart in Segbroek.

Gemeente Den Haag

7.11.8 Opgavenkaart Segbroek

Opgavenkaart Segbroek



Deze kaart is agenderend en geeft daarmee richting voor de te ontwikkelen gebiedsvisies per stadsdeel, waarvoor ontwerp onderzoek nodig is. De toelichting op de legenda kan gevonden worden in hoofdstuk 7.3

Gemeente Den Haag

8 Realisatiestrategie

8.1 Over regie voeren en uitvoeringskracht

De realisatiestrategie laat zien hoe de omgevingsvisie de gemeente en andere partijen helpt om samen invulling te geven aan de ambities voor de fysieke leefomgeving. We maken hierbij gebruik van de instrumenten die de Omgevingswet biedt en andere instrumenten die de gemeente ter beschikking heeft. Uitvoeringskracht staat centraal. Hierbij is alle kennis en inzet van de stad en samenwerkingspartners nodig om onze ambities te bereiken.

8.2 Regie voeren

8.2.1 Inleiding

De druk op de ruimte is groot in Den Haag en die druk neemt alleen maar toe. Verschillende ruimteclaims strijden om aandacht en ruimte. Denk aan de behoefte aan extra woningen, bedrijvigheid, energie, sport, mobiliteit en natuur. Daarom is er meer regie nodig. Met meer regie bedoelen we meer richting geven op hoofdlijnen en heldere kaders en procedures bieden. De gemeente organiseert integrale afweging tussen conflicterende ruimteclaims op basis van deze omgevingsvisie. De samenleving vraagt dit ook van de gemeente, blijkt uit het participatieproces. Regie op de ruimte is nodig om sociale, economische en duurzame doelen te halen. Met deze omgevingsvisie vullen we deze noodzakelijke én gewenste regie op de ontwikkeling van de stad verder in.

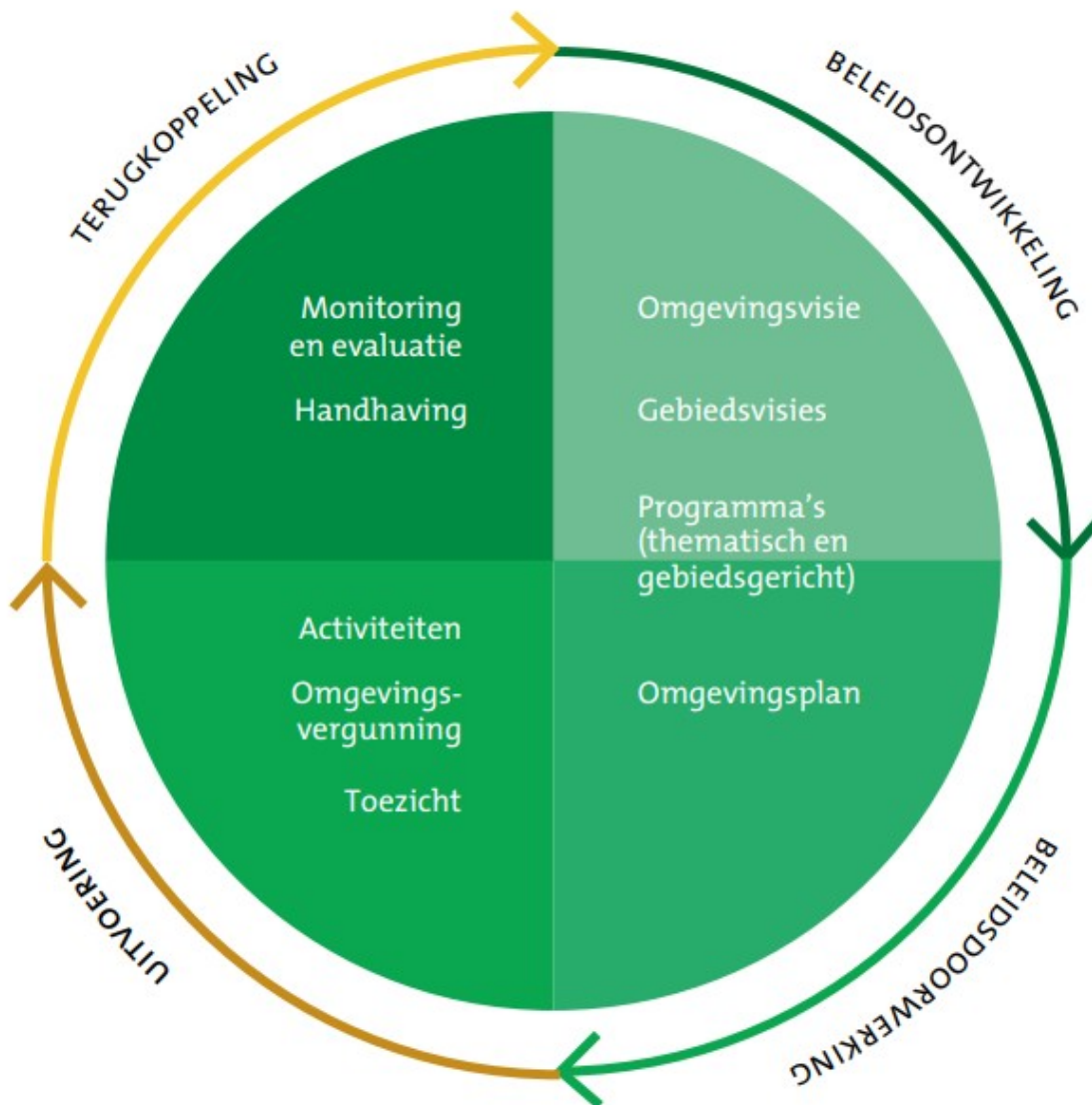
8.2.2 Samen maken we de stad

Door regie te nemen willen we bestaande en nieuwe samenwerking versterken. Door te werken vanuit een heldere koers willen we de betrokkenheid van partijen die iets willen bijdragen aan de stad, vergroten – ook om zo samen tot vruchtbare oplossingen te komen. De gemeente, het waterschap, de provincie en het Rijk hebben daarin hun (wettelijke) taken. Ook werkt de gemeente samen met inwoners, ondernemers, bedrijven, ontwikkelaars en (kennis)instellingen. Daarbij omarmt de gemeente het maatschappelijk initiatief: bewoners, ondernemers en organisaties die zich inzetten uit eigen beweging voor 'hun' Den Haag. Omdat we alleen samen de stad kunnen maken. We verwachten dan ook dat deze initiatiefnemers en stadmakers de omgeving in hun plannen meenemen, net zoals zij mogen verwachten dat de gemeente initiatieven faciliteert die bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen.

8.2.3 De omgevingsvisie als onderdeel van de beleidscyclus

De omgevingsvisie is één van de instrumenten uit de Omgevingswet en is onderdeel van een beleidscyclus. Daarin worden vier fasen onderscheiden: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van die terugkoppeling (monitoring, evaluatie en handhaving) kan de beleidscyclus opnieuw doorlopen worden. De omgevingsvisie hoort bij de eerste fase, beleidsontwikkeling, en werkt door in andere instrumenten: thematische en gebiedsgerichte programma's, het omgevingsplan en de omgevingsvergunning. De beleidscyclus hangt samen met andere instrumenten en planproducten die de gemeente kan inzetten. De omgevingsvisie kan op basis van hoe de verschillende fases verlopen periodiek worden aangepast.

De beleidscyclus onder de Omgevingswet



De opbouw van de Omgevingswet volgt de beleidscyclus. Het laat zien hoe de kerninstrumenten van de Omgevingswet op elkaar aansluiten en hoe de verschillende beleidsprocessen doorlopen worden.

Gemeente Den Haag

8.2.4 Opzet hoofdstuk realisatiestrategie

In dit hoofdstuk werken we het regievoeren met de omgevingsvisie verder uit. Als eerste geven we per beweging aan waar we als gemeente op willen sturen, hoe we onze rol zien en welke samenwerking belangrijk is. Om goed regie te kunnen voeren is het van belang om het strategisch omgevingsbeleid op orde te hebben en duidelijk te zijn over hoe het Haagse omgevingsbeleid helpt om binnen de bewegingen koers te houden of bij te sturen. De omgevingsvisie is een dynamisch document. Het wordt per stadsdeel uitgewerkt in gebiedsvisies en de visie zelf wordt periodiek aangepast aan veranderende omstandigheden.

Vervolgens zoomen we in op het werken met thematische programma's en gebiedsprogramma's om de ambitie van een groene metropool aan zee te vertalen naar uitvoeringsgerichte programma's. We gaan daarna dieper in op hoe we via grondbeleid kunnen sturen op de gewenste bewegingen, opgaven en gebiedsontwikkelingen.

Daarna gaan we in op de bekostigingsstrategie, met voorstellen om ambities dichterbij de uitvoering te brengen. Dit is geen concreet investeringsprogramma, maar een strategie die verder uitgewerkt moet worden. We sluiten af met een globaal faseringsbeeld, met een indicatie van welke ontwikkeling we wanneer kunnen verwachten.

8.3 Sturing door de gemeente

8.3.1 Inleiding

Een deel van de uitvoering van de Haagse Omgevingsvisie pakt de gemeente zelf op via beleid en programma's. Denk aan investeringen in de groenstructuur, verkeersmaatregelen, opstellen van parkeerbeleid en inzet van toezicht en handhaving. Maar voor verreweg het grootste deel is de gemeente afhankelijk van andere partijen binnen en buiten de stad. Het gaat om andere overheden (regiogemeenten, provincie, Rijk, EU), inwoners en bedrijven en maatschappelijke partners zoals ontwikkelaars, corporaties en infrastructuurbeheerders.

De gemeente kan verschillende rollen aannemen. Daarom is het belangrijk om per beweging of strategische keuze vroegtijdig te bepalen welke rol passend is bij de gewenste sturing. We onderscheiden vier rollen, gebaseerd op het sturingsmodel van de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB), zie afbeelding. Deze rollen verschillen van elkaar op twee assen. Eén as gaat over de mate waarin sturing gericht is op het scheppen van de juiste randvoorwaarden of het behalen van resultaten. De andere as gaat over de mate waarin van de gemeente naar de samenleving wordt gewerkt, of andersom. In de praktijk is vaak een combinatie van rollen nodig om specifieke ambities en doelen te bereiken. De gewenste sturing per beweging geeft richting aan de integrale afweging en rollen die de gemeente inzet bij het toepassen van haar grondbeleid.

8.3.2 Vier rollen van de gemeente

Voor een **presterende gemeente** zijn effectiviteit en efficiency belangrijk. Resultaten worden beoordeeld op hun meetbare bijdrage aan concrete doelstellingen tegen een zo efficiënt mogelijke inzet van middelen (tijd en geld).

Ook een **samenwerkende gemeente** wil resultaten behalen. Maar de manier waarop is anders. In deze rol staat ze er namelijk niet alleen voor. Zij zoekt samenwerkingen om doelstellingen te halen, of gaat in op uitnodigingen van anderen om samen te werken. Vanuit deze netwerkrol is er ruimte om te overleggen en te onderhandelen met belanghebbenden. De overheid treedt op als verbinder en bewaker van het proces, en monitort voortgang en inhoudelijke stappen.

In het geval van een **rechtmatige gemeente** formuleert de gemeente regels en procedures en past die op een juiste manier toe. Ze bewaakt rechten en plichten en doet het goed als afgesproken procedures worden gevolgd. De sturing vanuit de overheid is hiërarchisch, invulling geven aan goed bestuur staat centraal.

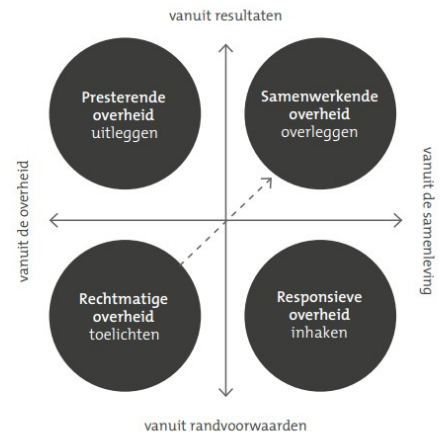
Een **responsieve gemeente** tot slot gaat verbindingen aan met uiteenlopende partijen – om zo tegemoet te komen aan de vele initiatieven die in de samenleving spelen. Maatschappelijke bewegingen worden gekoppeld aan de eigen bestuurlijke opgave. Samen kun je elkaar versterken en kansen benutten. Onderlinge verhoudingen worden niet altijd in formele processen of contracten vastgelegd, maar bestendig door met elkaar in contact te blijven.

Deze vier rollen zijn ook nodig bij het sturen op transities. Daarbij is het belangrijk om ruimte te maken voor experiment en tijdelijkheid en om ervoor te zorgen dat we daarvan leren. Soms zijn daarbij tijdelijke vergunningen nodig of moet er afgeweken worden van regels die innovatie in de weg zitten. Hierna geven we per beweging uit deze omgevingsvisie aan waar we als gemeente op willen sturen, welke van de vier rollen we daarbij aannemen en welke samenwerkingen belangrijk zijn. Dit is nog geen compleet beeld, maar geeft wel een indicatie van hoe we als gemeente willen sturen op de doorwerking en realisatie van de in deze omgevingsvisie geformuleerde keuzes.

De vier rollen van de gemeente

Rollen van de gemeente

Dit schema maakt duidelijk hoe de gemeente haar verschillende rollen invult bij het realiseren van de ambities in de omgevingsvisie. In de praktijk is vaak een combinatie van rollen nodig om specifieke doelen te bereiken. Vanwege de toenemende complexiteit in de (binnenstedelijke) gebiedsontwikkeling is samenwerking cruciaal om resultaten te bereiken. Het gezamenlijk inzetten van kennis en instrumenten draagt bij aan de benodigde uitvoeringskracht. We zien in de praktijk een verschuiving naar een samenwerkende gemeente, waarbij de overheid steeds meer als verbinder en bewaker van processen optreedt en inhoudelijke stappen monitort (zie stippenlijn).



Een visualisatie van de vier rollen die de gemeente kan vervullen.

Gemeente Den Haag

8.3.3 Sturing beweging 1 - Thuis in een divers Den Haag

Strategische keuzes beweging 1:

- Bouwen voor de buurt.
- Tegengaan segregatie.
- Veilige en gezonde openbare ruimtes die verbinden.
- Naar een stillere en schonere stad.
- Maatschappelijke voorzieningen groeien mee.
- Beschermen benutten en toekomstbestendig maken van cultureel erfgoed.

We sturen actief op

- Het tegengaan van segregatie door extra investeringen in kwetsbare wijken. Door te sturen op een gemengd woonprogramma bij nieuwbouw en door te sturen op een evenwichtige spreiding van kwetsbare groepen over de stad.
- Leefbaarheidseffectrapportages en de Richtinggevende Normen Maatschappelijke Voorzieningen en Groen worden gebruikt om te bepalen welk voorzieningenniveau voldoende is. We bereiken ons doel door actief grondbeleid, strategisch gemeentelijk vastgoedbeheer en het opnemen van ruimtereserveringen in het omgevingsplan (presterende en rechtmatige rol).
- Aanscherpen van doelen op het gebied van schone lucht en geluid (presterende en rechtmatige rol).
- Strategische ruimtereserveringen voor speelplekken en binnen- en buitensportvoorzieningen. We sturen op doelmatig en efficiënt ruimtegebruik van binnen- en buitensportvoorzieningen. We verkennen de haalbaarheid van alternatieve oplossingen, zoals overkluisen van wegen en benutten van daken (presterende en rechtmatige rol).
- Bijsturen op de instroom van arbeidsmigranten, in afstemming met Rijk, regio en buurgemeenten (samenwerkende rol).
- Zoeken naar een regionale oplossing voor de huisvesting van arbeidsmigranten.
- Het uitwerken van een Nota monumenten en cultureel erfgoed Den Haag (in 2025), regels voor omgevingskwaliteit en cultureel erfgoed opnemen in het omgevingsplan (rechtmatige rol).
- Transformeren van gebieden die door veranderd winkelgedrag geen toekomst meer hebben als hoofdwinkelgebied (samenwerkende rol).

We investeren in de volgende strategische samenwerkingen

- Samenwerking met corporaties voor een goede spreiding van betaalbare woningen.
- Samenwerking met ondernemersverenigingen en bedrijfsinvesteringszones (BIZ) voor aantrekkelijke winkel- en voorzieningengebieden en een levendige, groene en verbonden binnenstad.
- Samenwerking met bijvoorbeeld Partners in Toerisme en The Hague & Partners om Den Haag aantrekkelijk te houden voor inwoners en bezoekers.
- Samenwerking op stads-, wijk- en buurtniveau om de woon- en zorgopgave op te pakken. Inzet op gezamenlijke financiering van projecten.
- Samenwerking met schoolbesturen bij vernieuwen schoolgebouwen.
- Met buurgemeenten voor het verkennen van strategische ruimtereserveringen voor grootschalige (sport) voorzieningen.
- Met de gemeente Leidschendam-Voorburg om een impactanalyse te maken van de (toekomstige) verstedelijkingsopgave op voorzieningen rond de gemeente grensgebieden.
- Uitvoering Woondeal Haaglanden (loopt tot 2030).
- Voortzetten Nationaal programma Zuidwest.
- Uitvoeren werkagenda duurzame mobiliteit
- Faciliteren bewonersinitiatieven (responsive rol).

8.3.4 Sturing beweging 2 - Ruimte voor groen en water

Strategische keuzes beweging 2:

- Vergroening tot op straat- en pleinniveau.
- Duinen groeien mee met de zee.
- Meer aandacht voor water- en bodemkwaliteit.
- Focus op strategische groenprojecten.
- Samen aan de slag met groen.
- Versterken, beschermen en uitbreiden van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

We sturen actief op

- Vergroening op straat en pleinniveau: inrichting, beheer en handhaving (presterende rol).
- Versterken, beschermen en uitbreiden van de hoofdgroenstructuur, ecologische verbindingzones en natura 2000 (presterende en rechtmatige rol).
- Het prioriteren van strategische vergroeningsprojecten (presterende en samenwerkende rol).
- Aanscherpen van doelen op het gebied van voldoende schone lucht en bodem, geluid, water en ecologie (presterende en rechtmatige rol).

We investeren in de volgende strategische samenwerkingen

- Uitbreiding van drinkwatervoorziening in samenwerking met Hoogheemraadschap en Dunea (samenwerkende rol).
- Visie Nationaal Park Hollandse Duinen uitwerken met samenwerkingspartners in gebiedsgerichte programma's.
- NOVEX Zuidelijke Randstad: inzet uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda met Rijk, regio en marktpartijen.
- Uitvoering en herijking van de Wateragenda met Hoogheemraadschap van Delfland.
- Met Rijkswaterstaat over (toekomstige) zandsuppleties en mogelijkheden voor natuurlijke aanwas van het duingebied.

8.3.5 Sturing beweging 3 - Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Strategische keuzes beweging 3:

- Inzetten op een bouwtempo dat past bij de Haagse metropool.
- Bouwen en verbouwen in de hele stad.
- Versnellen mobiliteitstransitie op stedelijk en regionaal niveau.

- Versnellen omslag naar stedelijke logistiek.
- Verstedelijking rond ov-knooppunten.

We sturen actief op

- Het ontwikkelen van een lange termijn beeld voor verstedelijking binnen de Haagse metropool en de realisatie daarvan.
- Het continueren van de gebiedsontwikkelingen CID, Binckhorst en Zuidwest (samenwerkende rol).
- Het benutten van verstedelijkingskansen in drie wijkvernieuwingsgebieden: Scheveningen, Mariahoeve en Loosduinen (samenwerkende rol).
- Het benutten van de groene kwaliteiten van de A4-Vlietzone in samenhang met het intensiveren van de werkgebieden (samenwerkende rol).
- Het benutten van potenties in de hele stad voor ver- en nieuwbouw door transformatie, flexwonen, optoppen en bouwkundig splitsen (samenwerkende rol).
- Het stimuleren van knooppuntontwikkeling door gemengde stedelijke programma's (samenwerkende rol).
- Het koppelen van gewenste leefmilieus aan passende mobiliteitsmaatregelen.
- Verstedelijking en verdichting in de bestaande stad via gebiedsgericht beleid (rechtmatige rol).
- Realisatie van de Schaalsprong OV (Oude Lijn, Koningscorridor, Zuidwestlandcorridor) (presterende en samenwerkende rol).
- Bewustwording, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid bij calamiteiten door goede voorlichting en communicatie.

We investeren in de volgende strategische samenwerkingen

- Uitvoering Rijk-regioprogramma Mobiliteit & Verstedelijking (MoVe).
- Invoering Nieuwe Tram Haagse Regio in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).
- Regionale programmering van de verstedelijkingsopgave met Haagse regiogemeenten.
- Rijk-regio samenwerking binnen NOVEX Zuidelijke Randstad.
- Inzet Preverkenning Zuidwestlandcorridor met Rijk en regiopartners.
- Intergemeentelijk gebiedsprogramma Binckhorst en hoogwaardig openbaar vervoer opstellen met betrokken partijen.
- Gebiedsprogramma Vlietzone opstellen met betrokken partijen.
- Haagse Tafel Wonen: afspraken over realisatie van de woningbouwopgave.
- Intensiveren van samenwerking tussen gemeente, Veiligheidsregio Haaglanden en Omgevingsdienst Haaglanden ten behoeve van handhaving en het mitigeren van onacceptabele risico's.

8.3.6 Sturing beweging 4 - Ruimte voor kennis en kunde

Strategische keuzes beweging 4:

- Bevorderen clustervorming onderwijs en werkgelegenheid.
- Behouden, verdichten en beter benutten bestaande bedrijventerreinen.
- Diensten en kleinschalige bedrijvigheid in de wijk.
- Versnellen omslag naar een circulaire economie.
- Versterken van de Haagse economische topmilieus: CID, regeringscentrum, Internationale Zone en binnenstad.

We sturen actief op

- Het toevoegen van vierkante meters moderne en duurzame kantoorruimte in de binnenstad, het CID, rondom stations en in de Internationale Zone (samenwerkende en presterende rol).
- Het herontwikkelen van kantoren die niet aan hedendaagse maatstaven voldoen (samenwerkende rol).
- Het toevoegen van werklocaties in wijken en waar mogelijk inzetten op functiemenging (rechtmatige rol).
- Een toekomstgerichte economie met banen voor praktisch en theoretisch geschoolden (samenwerkende en responsieve rol).
- Sturen op locaties voor werken, leren en innoveren (samenwerkende rol).

- Behoud van bedrijventerreinen voor 'zwaardere' (watergebonden) bedrijvigheid; andere bedrijvigheid in de wijken (samenwerkende rol).
- Het ontwikkelen van de Binckhorst en Laakhavens tot moderne woon-werkmilieus (samenwerkende rol).
- Voldoende bedrijfsruimte voor 'stuwende bedrijvigheid' in de Haagse economische clusters, met aandacht voor betaalbaarheid (presterende en samenwerkende rol).
- Behoud en intensivering van bestaande bedrijventerreinen (presterende en samenwerkende rol).
- Voldoende ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid (presterende en samenwerkende rol).
- Regionale schuifruimte creëren voor de circulaire economie (samenwerkende rol).
- Inzet op de grondstoffentransitie.

We investeren in de volgende strategische samenwerkingen

- Samenwerking met het Rijk, de regio, Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) om scenario's op te stellen voor ruimtelijk-economische ontwikkeling en herstructurering van de Haagse metropool (als onderdeel van de Zuidelijke Randstad).
- Uitvoering van het woon-werkakkoord Haaglanden.
- Gezamenlijke huisvestingsstrategie voor de Internationale Zone met het Rijk.
- Samenwerking met bedrijvenkoepels in stad en regio (VNO-NCW, MKB-Nederland, Koninklijke Horeca Nederland, Stichting Bedrijventerreinen Haaglanden) en The Economic Board The Hague.
- Samenwerking met onderwijsinstellingen.
- Businesspark Haaglanden.
- Circulair bouwen via toekomstbestendig bouw- en grondbeleid.
- Circulaire bedrijvigheid in bedrijventerreinen.

8.3.7 Sturing beweging 5 - Basissystemen op orde

Strategische keuzes beweging 5:

- Investeren in het bodem- en watersysteem.
- Ruimte voor (toekomstige) drinkwaterbehoefte.
- Meer regie op de ondergrond.
- Snelle ontwikkeling van een duurzaam elektriciteitsnet.
- Versnellen van de aanleg van collectieve warmtenetten.
- Investeren in een robuuste kustverdediging.
- Verduurzamen bestaande bouw.

We sturen actief op

- Regie op schaarse energiebronnen (samenwerkende rol).
- Strategische ruimtereserveringen voor collectieve warmtenetten, de uitbreiding van het elektriciteitsnet en het drinkwatersysteem (rechtmatige rol).
- Ordening van vitale systemen in de ondergrond via integraal programmeren (presterende en samenwerkende rol).
- Uitvoeren van het Warmteprogramma, waaronder de aanleg van collectieve warmtenetten door onder andere een publiek integraal warmtebedrijf (presterende en samenwerkende rol).
- Nieuwe locaties regionaal aanwijzen voor geothermie (samenwerkende rol).

We investeren in de volgende strategische samenwerkingen

- Samenwerkingsafspraken tussen Rijk, gemeente en netbeheerders over aanpak netcongestie.
- Samenwerking met partijen voor de ontwikkeling van duurzame warmtebronnen.
- Samenwerking met netbeheerders, Dunea en Stedin voor gezamenlijke planning, ontwerp en uitvoering.
- Kennisuitwisseling tussen Rijk, gemeenten en kennisinstellingen over uitvoeringspraktijk energietransitie.
- Samenwerking met het Rijk voor kustverdediging.
- Samenwerking met de provincie over drinkwatervoorzieningen.

8.4 Haags omgevingsbeleid - koers houden

De omgevingsvisie is niet alleen een visie op de stad, maar brengt ook al het strategisch omgevingsbeleid met elkaar in samenhang. Dit is tweeledig. Aan de ene kant geven we aan welk beleid we betrekken bij de omgevingsvisie – en dus ook doorzetten. Aan de andere kant geven we aan welk beleid we (op termijn) vervangen, bijsturen of intrekken. Zo voorkomen we een onnodige opeenstapeling van uitgangspunten of tegenstrijdige beleidsuitgangspunten. Voorop staat de ambitie om integraler beleid op te stellen en bestaand beleid met elkaar in samenhang te brengen, om uiteindelijk in het omgevingsplan tot heldere regels te komen. Dit betekent dat we ook regie op de beleidsdoorwerking van de omgevingsvisie gaan organiseren.

Met de vaststelling van de Haagse Omgevingsvisie verdwijnen de beleidsdocumenten Structuurvisie Wéreldstad aan Zee (RIS126237), Agenda Ruimte voor de Stad (RIS282215) en de Haagse Nota Mobiliteit (RIS180762). Deze beleidsdocumenten zijn niet meer nodig, omdat – in lijn met de uitgangspunten van de Omgevingswet – in de omgevingsvisie de hoofdzaken uit in ieder geval de beleidsvelden milieu, verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening zijn samengebracht.

Hoewel het Haagse beleid voor de fysieke leefomgeving grotendeels op orde en actueel is, zal er altijd sprake zijn van spanningen en kansen tussen beleidsthema's. De groei van de stad en de oplopende druk op de ruimte leiden tot nieuwe vraagstukken. Nieuwe opgaven, zoals gezondheid, energietransitie en circulaire economie, vragen om een integrale benadering die niet altijd past in de sectorale wijze waarop beleidsthema's tot nu toe georganiseerd zijn geweest.

Niettemin blijft veel van het huidige beleid bestaan. Het is betrokken bij deze omgevingsvisie, maar behoudt deels ook het sectorale karakter. Dit betekent dat initiatiefnemers die in de stad aan de slag willen naast een toets op de omgevingsvisie, ook altijd een check moeten doen op sectoraal beleid. Dat is bijvoorbeeld nodig omdat bepaalde beleidsregels (nog) niet zijn vertaald in het omgevingsplan. Sectoraal beleid bevat in zulke gevallen een verduidelijking of concretere doelen dan in de omgevingsvisie genoemd. Echter, als het ambitieniveau op een bepaald onderwerp in de omgevingsvisie concreter is beschreven dan in een sectorale beleidsnota, dan is de omgevingsvisie leidend. Daarin zijn immers integrale afwegingen gemaakt. Onderstaand overzicht toont het beleid dat is betrokken bij het opstellen van de omgevingsvisie. Na vaststelling van de omgevingsvisie blijven ze dus gelden als toetsingskader voor initiatieven. De omgevingsvisie kan overigens ook aanleiding zijn om sectoraal beleid aan te passen.

Hieronder volgt een overzicht van al het Haagse Omgevingsbeleid. Op de website van de gemeente vindt u de beleidsdocumenten makkelijk terug met het RIS-nummer.

Haags omgevingsbeleid

Thema	Beleidsdocument	RIS nummer
Bestuur	Den Haag Resilience Strategie 2019	302023
Veiligheid	Integraal Veiligheidsbeleid 2023-2026	313807
	Nota Externe Veiligheid Den Haag	259485
Verkeer, vervoer en waterstaat	Strategie Mobiliteitstransitie Den Haag 2022 - 2040	310664
	Uitgangspunten Schaalsprong OV	303479
	Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 (actualisatie 2024)	308711
	Nota parkeernormen 2021	309940
	Fiets Strategie, Ruim baan voor de fiets 2040	302960
	Strategie Deelmobiliteit	319377
	Strategie Verkeersveiligheid	305028
	Afwegingskader snelheidsregimes Den Haag	309478
	Nota Motorbrandstofverkooppunten	170330
	Aanpak schoon vervoer	303606

Thema	Beleidsdocument	RIS nummer
	Concept Netwerkstrategie 2040	321330
	Wateragenda Den Haag 2021-2025	311901
	Nota Binnenwater en verordening op de Binnenwateren	246361
	Actieprogramma Binnenwater 2017-2020	297093
Economische zaken	Economische Visie 2030+	303550
	Regionale Bedrijventerreinenstrategie MRDH	Niet in RIS
	Kadernota Detailhandel Den Haag	300626
	Aanpak Haagse Maakindustrie	311061
	Bedrijfshuisvestingsstrategie	303177
	Programma bedrijfshuisvesting	318690
	Kantorenstrategie 2018-2030	300807
	Strategie Toerisme 2020-2025	302975
	Horecavisie 2016	288645
	Hotelbeleid 2021	310666
	Nachtvisie	319421
Onderwijs, sport, cultuur en recreatie	Integraal Huisvestingsplan Onderwijs 2020-2030	304176
	Sportnota 2015-2030	283153
	Haags Sportakkoord	306192
	Integraal Huisvestingsplan Sport	311895
	Cultuurvisie 2030 – De kunst van betekenis	315525
	Integraal Huisvestingsplan Cultuur en bibliotheken	311896
	Ruimte voor Kunst – Werkruimte voor kunstenaars in Den Haag	156705
	'Bibliotheek in beweging', Beleidsvisie Bibliotheek Den Haag 2021-2025	306227
	Een visie op wijkbibliotheken in Den Haag, 'Altijd een bibliotheek in de buurt'	311329
	Erfgoedvisie	308176
	Visie op religieus erfgoed	306362
	Beleidsnota Archeologie 2021-2030	311200
	Popnota – Ruimte voor pop	298122
	Nota Spelen in de stad	281389
	Ontwerprichtlijnen sport en bewegen in de openbare ruimte	320879
Sociaal Domein	Regionale beleidsvisie beschermd wonen en maatschappelijke opvang	315214
	Beleidsplan Professioneel Welzijnswerk 2021-2024 'Versterken & Verbinden'	310647
	Beleidskader aanpak Dakloosheid 'Den Haag geeft thuis'	316085
	Doorbraakplan huisvesting zorgdoelgroepen en statushouders	310115

Thema	Beleidsdocument	RIS nummer
	Haagse Preventieaanpak: kansen vergroten, problemen voorkomen	316577
	Actieprogramma Preventie Volksgezondheidsbeleid Den Haag 2023	309230
	Seniorvriendelijk Den Haag, Actieprogramma 2020-2022	307178
	Bouwen aan een verbonden stad	308172
	Haagse aanpak opvang nieuwkomers	316033
	Integraal Huisvestingsplan Zorg en Welzijn	In voorbereiding
Volksgezondheid en milieu	Geurbeleid provincie Zuid-Holland actualisatie 2024	Niet in RIS
	Afvalverordening 2010	300018
	Grondstoffenplan	310285
	Haags Klimaatakkoord	318479
	Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig	308744
	Integraal Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2025	306620
	Kadernota Openbare Ruimte	310884
	Handboek openbare ruimte	268741
	Vastgestelde toegankelijke Agenda voor een Toegankelijk Den Haag 2020-2022 (lokale inclusie agenda)	306690
	Actieplan Geluid Den Haag 2021-2023	299493
	Actieplan Geluid 2025-2029	321412
	Beleidsplan hogere grenswaarden Wet Geluidhinder	179918A
	Beleidskader Toekomstbestendig Bouwen	321843
	Nota Duurzaamheid 2019	301829
	Circulair Den Haag 2018	299353
	Visie op de Ondergrond	318970
	Nota Bodembeheer	258289
	Nota Stadsnatuur 2020	305824
	Agenda Groen voor de Stad	294705
	Bronnenstrategie	318482
	Nota stadsbomen	307827
	Puntensysteem Natuurinclusief en Klimaatadaptief Bouwen	321843
	Schone Lucht Akkoord 2020	304354
	Milieuzones Den Haag 2020	305702
	Visie op Licht 2017	298658
	Transitievisie Warmte	311367
	Stedelijk Energieplan	306869

Thema	Beleidsdocument	RIS nummer
	Nota Kindvriendelijke Stad	309488
Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing	Woonvisie Den Haag 2040	319812
	Nota Haagse hoogbouw: Eycline & Skyline	298448
	Nota Omgevingskwaliteit Den Haag 2025	321420
	Nota Haagse richtinggevende normen maatschappelijke voorzieningen en groen	318125
	Binnenstadsplan 2033	316359
	Structuurvisie Zuidwest 2040	315261
	Structuurvisie CID 2021	307135
	Omgevingsplan Binckhorst	299371
	Nota Grondbeleid 2024 en verder	319970
Ontwerp Woonzorgvisie 2040	321928	

8.5 Levende omgevingsvisie

8.5.1 Inleiding

De omgevingsvisie heeft een dynamisch karakter. Omdat het wordt uitgewerkt in gebiedsvisies per stadsdeel en omdat de omgevingsvisie periodiek geactualiseerd wordt. Alleen zo kan de omgevingsvisie 'levend' blijven en als richtinggevend kader voor de ontwikkeling van de stad dienen. Voor de raad, voor bewoners, organisaties, ondernemers, ketenpartners en andere overheden.

8.5.2 Gebiedsvisie per stadsdeel

We kiezen ervoor om de komende jaren gebiedsvisies per stadsdeel te maken, die samen de hele stad omvatten. Deze gebiedsvisies worden na vaststelling door de gemeenteraad onderdeel van de omgevingsvisie – als een zogenoemde partiële herziening. Het ontwikkelen van gebiedsvisies per stadsdeel heeft de volgende voordelen:

- De omgevingsvisie werkt door de concretisering in gebiedsvisies beter als ruimtelijk-programmatisch kader. Dit kader helpt te sturen op het realiseren van de gewenste functies op de gewenste plek. Deze doorwerking ondersteunt bovendien de gewenste ontwikkeling naar integraal gebiedsgericht werken.
- Het maakt versnelling van gebiedsontwikkelingen mogelijk, omdat gebiedsoverstijgende ruimtelijke keuzes al zijn gemaakt. Dat geldt voor complexe gebiedsontwikkelingen met gebiedsprogramma's en voor kleine initiatieven die passen binnen de kaders van de gebiedsvisie.
- Het wordt mogelijk om de beoordeling van 'buitenplanse omgevingsplanactiviteiten' (BOPA) – activiteiten die niet voldoen aan de regels van het omgevingsplan of niet vergunningsvrij zijn – efficiënter te laten verlopen.
- De gemeenteraad krijgt een sterkere rol bij een samenhangende en strategische sturing op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Ook kan de raad binnen de deelgebieden sterker sturen op het behoud en de versterking van kwaliteiten.

Daarmee is de betekenis en het schaalniveau van de nieuwe gebiedsvisies anders dan van bestaande gebiedsvisies. Bekeken moet worden hoe deze gebiedsvisies als uitwerking van de omgevingsvisie aansluiten op al vastgestelde structuurvisies voor Zuidwest en het CID. In ieder geval worden deze structuurvisies met het vaststellen van de omgevingsvisie bevestigd. Op termijn zullen ze vervangen worden door gebiedsvisies.

De wijkagenda's zijn een belangrijke bron van informatie bij het opstellen van de gebiedsvisies en andersom. Deze lokale kennis is waardevol bij de ruimtelijke, integrale afwegingen in de gebiedsvisies en gebiedsprogramma's. Ook is de lokale kennis waardevol bij het beoordelen van de wenselijkheid en inpas-

baarheid van concrete initiatieven. Door de wisselwerking tussen de omgevingsvisie, gebiedsvisies en programma's en wijkagenda's te vergroten kunnen we onze lange termijndoelen concreet maken en hebben we een beter beeld van de actuele prioriteiten op wijk- en buurtniveau.

8.5.3 Monitoring en actualisatie

Een omgevingsvisie is nooit af. Het werken met instrumenten uit de beleidscyclus vraagt voortdurend om afstemming en reflectie, zodat deze instrumenten up-to-date blijven. Daarom richten we periodieke monitoring en evaluatie in voor de omgevingsvisie. De omgevingsvisie stelt allerlei doelen en kaders voor de ontwikkeling en het beheer van de stad. Idealiter willen we de voortgang en resultaten hiervan continu kunnen volgen om snel en effectief bij te sturen wanneer dat nodig is. Een dergelijk systeem hiervoor opzetten is een grote opgave waar we stapsgewijs naar toewerken. We focussen in eerste instantie op het monitoren van de vijf bewegingen en de samenhang daartussen, met elke vier jaar een evaluatiemoment. Hiervoor gebruiken we hoofdzakelijk informatie uit drie typen bestaande monitoringsproducten, namelijk die van: sectoraal beleid, programma's (zoals genoemd in de volgende paragraaf), en de actualisatie van wijkagenda's. We leggen daarbij een link met 'de Staat van de Stad'.

Het doel is om deze inhoudelijke monitoring van de omgevingsvisie steeds completer en meer continu te maken. We werken de komende jaren aan een informatiesysteem waarmee een goed samenhangend beeld van de stad kan worden verkregen. Dit is essentieel voor het aanpakken van opgaven in de fysieke leefomgeving. We onderzoeken of we de monitoring van de omgevingsvisie kunnen ontsluiten via 'De Digitale Spiegelstad'.

Het werken met de omgevingsvisie is nieuw voor de gemeente Den Haag. Naast de inhoudelijke monitoring willen we weten hoe het werken met de omgevingsvisie gaat. Daarom voeren we jaarlijks een evaluatie uit waarin we vooraf gestelde procesdoelen beoordelen, bijvoorbeeld op het gebied van samenwerking, gebruiksvriendelijkheid en besluitvorming. Met deze methodiek maken we het werken met de omgevingsvisie steeds iets effectiever. Aangezien de omgevingsvisie niet op zichzelf staat, maar samenwerkt met andere instrumenten in de beleidscyclus, evalueren we jaarlijks ook de samenhang met andere instrumenten en het fysiek-ruimtelijk planproces.

Bij het opstellen van deze omgevingsvisie is ook een Omgevingseffectrapportage (OER) opgesteld. Vanwege het integrale karakter van de visie is ervoor gekozen een breder dan gebruikelijk milieueffectrapport op te stellen. De OER heeft bijgedragen aan het opstellen van de omgevingsvisie en de daarin gemaakte strategische keuzes. Daarnaast zijn de aanbevelingen uit het OER voor het vervolg van belang. Deze nemen we mee bij de uitwerking van de omgevingsvisie in gebiedsvisies. Op basis van de uitkomsten van monitoring en evaluatie kan de omgevingsvisie in principe op elk moment worden aangepast. Om praktische redenen gaat de voorkeur ernaar uit om alle voorgenomen wijzigingen eens per vier jaar mee te nemen in een actualisatieslag.

8.6 Uitwerking programma's

8.6.1 Inleiding

De doorwerking van de omgevingsvisie krijgt vorm via vastgesteld beleid, nieuw beleid en via omgevingsprogramma's. Het (omgevings)programma is een nieuw beleidsinstrument onder de Omgevingswet en is bedoeld om stadsbrede of gebiedsspecifieke doelen en maatregelen te bereiken en uit te voeren. In Den Haag werken we met thematische en gebiedsprogramma's. Hier gaan we ook regie op voeren.

8.6.2 Thematische programma's

Bij het benoemen van thema's voor uitwerking in een omgevingsprogramma is het zaak om de integrale afweging van en de samenhang tussen verschillende beleidsvelden zo vroeg mogelijk duidelijk te maken. We streven naar een beperkt aantal programma's, zodat zoveel mogelijk gestuurd kan worden op brede en samenhangende onderwerpen. Thematische programma's zullen we altijd beoordelen op de bijdragen aan de 5 bewegingen. Hiervoor moeten we met elkaar de nodige praktijkervaring opdoen. De Omgevingswet maakt onderscheid in verplichte en vrijwillige programma's. Het Actieplan Geluid is een verplicht programma voor het Rijk (artikel 3.9 Omgevingswet), de provincies (artikel 3.8 Omgevingswet) en een aantal gemeenten, waaronder Den Haag (artikel 3.6 Omgevingswet). Dit actieplan kan gaan over de geluidsbronnen wegen, spoorwegen, luchthavens en activiteiten en wordt opgesteld aan de hand van geluidbelastingkaarten. Den Haag voldoet met het Actieplan Geluid dus al aan een verplicht omgevingsprogramma. Op dit moment zijn er twee verplichte thematische omgevingsprogramma's in voorbereiding: een Volkshuisvestingsprogramma en een Warmteprogramma.

Volkshuisvestingsprogramma

Sinds 1 januari 2022 zijn gemeenten volgens de gewijzigde Woningwet wettelijk verplicht om een vastgestelde woonvisie te hebben die periodiek wordt vernieuwd. De woonvisie is hiermee een basis voor het invoeren van nieuw instrumentarium en regelgeving op het gebied van wonen.

Ook vormt de woonvisie de basis voor (langjarige) afspraken met huurders en woningcorporaties. Met het wetsvoorstel Versterken Regie Volkshuisvesting verandert de juridische verankering van de Woningwet naar de Omgevingswet. Daarmee wordt op termijn de woonvisie een volkshuisvestingsprogramma onder de Omgevingswet. Hiervoor hebben we tot 2030 de tijd. Tot die tijd is de Woonvisie 2040 vigerend beleid. Ook is het verplicht om een woonzorgvisie op te stellen.

Warmteprogramma

Voor 31 december 2026 stelt de gemeente een Warmteprogramma vast, dat elke vijf jaar wordt geactualiseerd. In dit programma staat waar de gemeente voor 2035 aan de slag gaat met het isoleren van woningen of het ontwikkelen van een alternatief voor aardgas. Ook kunnen te zijner tijd wijken worden aangewezen waar de levering van aardgas wordt beëindigd. Tussen het moment van aanwijzen en het beëindigen van de levering zit een uitvoeringsperiode van acht jaar (adviestermijn).

Integraal Programma Milieu

In Den Haag is het milieubeleid in verschillende sectorale nota's en brieven vastgelegd, zoals het Actieplan Geluid, Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Brief Schone Lucht Akkoord, Nota Externe Veiligheid en de Nota bodembeheer. Voor het overige gelden in Den Haag de wettelijke (minimum) normen. Er is geen verbindend en overkoepelend Haags milieubeleid.

Met de invoering van de Omgevingswet en de daaronder hangende Bruidsschat, heeft de gemeente voor milieu meer taken gekregen. Dit biedt ons meer beleidsvrijheid en kansen om onze ambities lokaal neer te zetten. Vanuit het Rijk wordt er een Nationaal Milieu Programma (NMP) opgesteld. Het NMP zal richtinggevende uitspraken doen voor het milieubeleid tot en met 2050. Voor Den Haag volgt uit het NMP de opgave om de nationale ambities lokaal te vertalen en uit te werken in een nieuw integraal Haags milieuprogramma. Het Integraal Programma Milieu gaat ons ook helpen om onze doelen voor een economische, duurzame en gezonde stad te behalen. Naast het Programma Milieu dat integraal afgewogen beleidsregels schetst, blijven uitvoeringsgerichte actieplannen voor milieusectoren als lucht, geluid en omgevingsveiligheid overigens bestaan.

Naast deze (verplichte) programma's staat het de gemeente vrij om als uitwerking van de omgevingsvisie nieuwe programma's of beleid op te stellen. Onderstaand schema geeft een overzicht van mogelijke beleidsdoorwerkingen in nog op te stellen programma's en beleidskaders die gekoppeld zijn aan de vijf bewegingen van deze omgevingsvisie. Van sommigen is de voorbereiding al gestart, anderen zitten nog in de ideefase. Het is de bedoeling om vierjaarlijks, per raads- en collegecyclus, de totale beleidsagenda te checken op actualiteit. Daarbij kijken we steeds naar nut en noodzaak van nieuw beleid of nieuwe omgevingsprogramma's.

Mogelijke beleidsdoorwerking bewegingen

Beweging	Mogelijke beleidsdoorwerking
Thuis in een divers Den Haag	Nieuwe nota monumenten en cultureel erfgoed Den Haag 2025 Nota Omgevingskwaliteit deel 2 Programma Stads renovatie Volkshuisvestingsprogramma
Ruimte voor groen en water	Beleidskader toekomstbestendig Bouwen Programma Ruimte voor Groen en Water Programma Water en Riolering Integraal Milieuprogramma
Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang	Programma Mobiliteit Programma Verdichting & Verduurzaming

Beweging	Mogelijke beleidsdoorwerking
Ruimte voor kennis en kunde	Programma Ruimte voor Economie
Basissystemen op orde	Programma Ondergrond Warmtesysteem Zuid-Holland: opstellen Warmteprogramma Regionale Energie Strategie (RES) Rotterdam Den Haag Provinciaal Meerjarenprogramma Energiesystemen Warmteprogramma

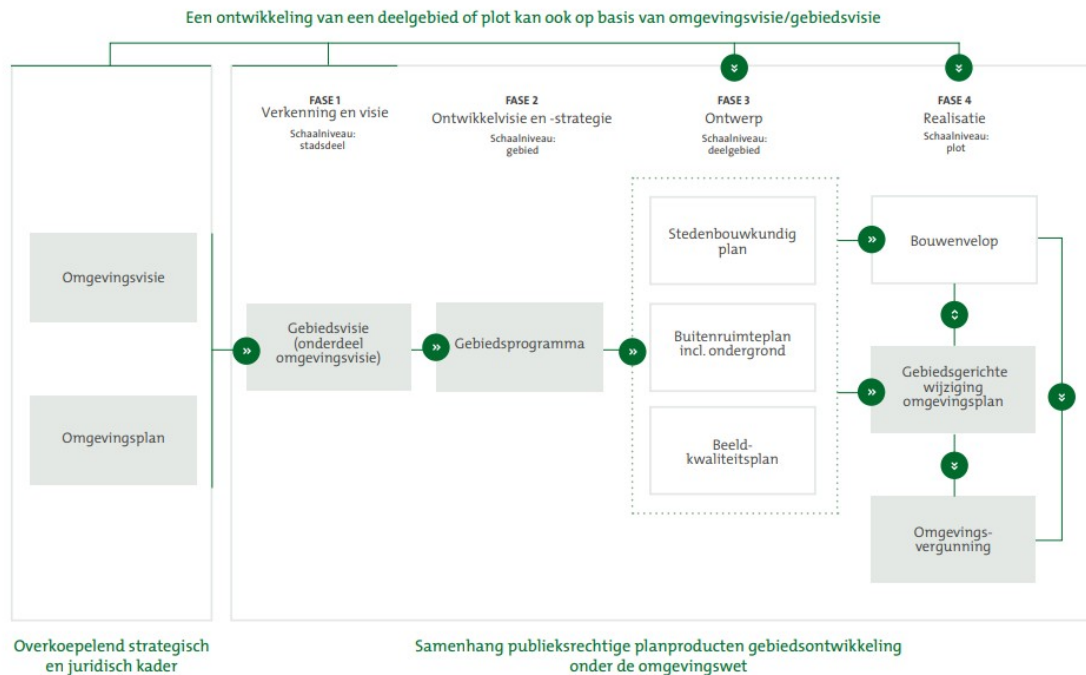
Gemeente Den Haag

8.6.3 Gebiedsprogramma's

Gebiedsprogramma's zijn gericht op de realisatie van gebiedsontwikkelingen en het bereiken van bijbehorende, vaak urgente, doelen. Het schaalniveau is daarmee lager (kleiner gebied) dan die van gebiedsvisies (die een heel stadsdeel bestrijken). Een gebiedsprogramma heeft na vaststelling de status van programma onder de Omgevingswet. Daarmee is het gebiedsprogramma kaderstellend voor de gemeentelijke besluitvorming over BOPA's en voor gebiedsspecifieke wijzigingen van het omgevingsplan.

Een gebiedsprogramma bevat een ontwikkelvisie en een ontwikkelstrategie. De ontwikkelvisie geeft inzicht in het toekomstperspectief voor het betreffende gebied, met duidelijkheid over programmatische ambities, de te versterken kwaliteiten en nieuwe kwaliteiten. Dit alles op basis van de omgevingsvisie en de betreffende gebiedsvisie(s). We gebruiken hierbij de informatie uit het OER. De ontwikkelstrategie vormt het uitvoeringsdeel, met een voorstel voor fasering, ontwikkelstappen en daaraan gekoppelde investeringen en afhankelijkheden, en met het kostenverhaal en de juridisch-planologische borging van de ambities en doelen uit de ontwikkelvisie.

Planproducten



Dit schema laat zien hoe de nieuwe planproducten voor gebiedsontwikkeling onder de Omgevingswet met elkaar samenhangen. Met deze systematiek zorgen we ervoor dat nieuwe ontwikkelingen minder ad hoc en meer vanuit gebiedsvisies en gebiedsprogramma's tot stand komen. Voor kleine losstaande projectinitiatieven buiten een gebiedsprogramma kan direct worden doorgeschakeld naar fase 3 stedenbouwkundig plan of naar fase 4 het opstellen van een bouwenvelop. Ook in deze gevallen is de omgevingsvisie (al dan niet uitgewerkt in een gebiedsvisie) kaderstellend.

Gemeente Den Haag

8.7 Sturing in het omgevingsplan

8.7.1 Inleiding

Deze realisatiestrategie houdt rekening met het juridisch-planologische kader van het omgevingsplan Den Haag, dat de komende jaren stapsgewijs wijzigt van een tijdelijk kader tot een definitief omgevingsplan. Uiterlijk 1 januari 2032 moet de gemeente het bestemmingsplan van rechtswege hebben omgezet in een integraal omgevingsplan zoals bedoeld in de Omgevingswet. Vergeleken met de vroegere bestemmingsplannen krijgt het omgevingsplan een breder en meer integraal karakter. Dit blijkt onder meer uit:

- De aanwijzing van globale gebiedstypen in plaats van gedetailleerde bestemmingen (in Den Haag leefmilieus genoemd);
- Omgevingsbeleid aan de hand van thema's en specifieke maatschappelijke kwesties;
- Een integrale toepassing van milieuaspecten in de planregels (om zo de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te borgen).

Er is een sterke relatie tussen omgevingsvisie en omgevingsplan. De omgevingsvisie doet richtinggevende uitspraken, die via programma's en beleid vertaald worden naar regels in het omgevingsplan. De omgevingsvisie heeft daarmee een onderbouwende functie voor die regels inclusief de reikwijdte of diepgang. Andersom geeft het omgevingsplan juridische kaders mee die relevant zijn voor het opstellen van programma's.

Om tot een goed werkend en definitief omgevingsplan te komen, dat bijdraagt aan de strategische keuzes in de omgevingsvisie, is de concretisering van de omgevingsvisie in gebiedsvisies per stadsdeel van groot belang. Daarbij geldt: hoe concreter en kwantificeerbaarder de gebiedsvisies zijn, hoe makkelijker de vertaling gemaakt kan worden naar het omgevingsplan. Overigens zullen in de eerste versie van het definitieve omgevingsplan niet alle ambities uit de gebiedsvisies meegenomen zijn. Uiteindelijk zal dit

na de transitiefase wel het geval zijn, zodat er daadwerkelijk regie kan worden gevoerd op de gestelde kaders.

Op een lager schaalniveau spelen ook gebiedsprogramma's een belangrijke rol. Die kunnen de basis vormen voor een gebiedsgerichte wijziging van het omgevingsplan. Daarbij geldt dat hoe groter het gekozen gebied is voor het gebiedsprogramma, hoe beter de vertaling gemaakt kan worden naar de juridische spelregels in het omgevingsplan.

8.7.2 Gebiedsgericht omgevings- en milieubeleid

Het omgevingsplan is gebaseerd op dezelfde gebiedstypen als in deze omgevingsvisie, de eerder genoemde leefmilieus (zie hoofdstuk 6.12).

De historisch gegroeide structuur van Den Haag heeft ertoe geleid dat de groene gebiedstypen gekenmerkt worden door een beperkte dynamiek en beperkte vormen van (milieu)hinder. Voorbeelden zijn de Haagse stadswateren, parken of stadswateren, maar ook overige groenvoorzieningen en natuurgebieden. De regelgeving heeft in deze gebiedstypen een behoudend karakter en is vooral gericht op de bescherming of ontwikkeling van bestaande gebiedskwaliteiten. Ruimte voor nieuwe initiatieven en (maatschappelijke) functies is in deze gebiedsdelen relatief beperkt.

De realisatie hiervan koppelen we aan bijzondere doelen of kaders, zoals de drinkwaterwinning in Nationaal Park Hollandse Duinen, de bescherming van Den Haag tegen zeespiegelstijging en de verbetering van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH).

De stedelijke gebiedstypen bieden vooral ruimte aan dynamische woon-, werk- en leefmilieus en een breed palet aan gemengde gebieden of concentratiegebieden op het gebied van detailhandel en dienstverlening, kennis en cultuur, onderwijs en horeca.

De aard en omvang van hiermee samenhangende activiteiten kan in sommige gevallen aanzienlijke milieuhinder tot gevolg hebben. Om in deze gebieden de kwaliteit van de leefomgeving te borgen, moet in deze leefmilieus gedifferentieerdere regelgeving worden toegepast. Denk aan milieuzoneringen, het gebruik van omgevingswaarden of een doelgerichte aanwijzing van zogeheten milieugebruiksruimtes of planregels. Deze regels spelen in op de behoefte aan rust en de beperking van functiemenging in rustige leefmilieus of op bepaalde dagdelen.

8.7.3 Omgevingswaarden

De Omgevingswet geeft de mogelijkheid om bij het omgevingsplan omgevingswaarden vast te stellen. Een omgevingswaarde bepaalt voor de fysieke leefomgeving of een onderdeel daarvan de gewenste staat of kwaliteit, de toelaatbare belasting door activiteiten of de toelaatbare concentratie of depositie van stoffen. Omgevingswaarden kunnen worden geformuleerd als resultaatsverplichtingen, inspanningsverplichtingen of andere daarbij te omschrijven verplichtingen.

Bij de vaststelling van een omgevingswaarde kan een termijn worden gesteld waarbinnen aan de verplichting moet zijn voldaan. Als er omgevingswaarden worden gesteld en daar niet aan wordt voldaan, is er ook een verplichting om een programma op te stellen met maatregelen om wel aan de omgevingswaarde te voldoen. Ook moet bij de vaststelling van een omgevingswaarde worden onderbouwd welke taken en bevoegdheden in ieder geval worden ingezet om de omgevingswaarde te realiseren. Het stellen van een omgevingswaarde is nooit een doel op zichzelf, maar is altijd dienstbaar aan de vraag of een doel (het te dienen belang) voor de fysieke leefomgeving wordt bereikt. De gedachte is dat aan de hand van omgevingswaardes gemonitord kan worden of doelen voor de leefomgeving worden bereikt.

Omgevingswaarden worden in het omgevingsplan vastgesteld. Het wel of niet vaststellen van deze waarden is een keuze die vaak wordt gemaakt in de omgevingsvisie. In deze omgevingsvisie nemen we voor nu geen (nieuwe) vrijwillige omgevingswaarden op, zoals voor bodemkwaliteit, windhinder of hitte in de stad.

8.8 Grondbeleid

Het gemeentelijke grondbeleid en het kostenverhaal zijn essentieel bij de uitvoerbaarheid van onze ambities. De omgevingsvisie vormt hiervoor de grondslag. De veranderende (economische) omstandigheden, de grote maatschappelijke opgaven en de huidige verdeling van grondposities vragen om meer regie voeren met maatwerk en pragmatisch handelen.

In de Nota Grondbeleid is daarom gekozen om per situatie te bepalen of regie van de gemeente noodzakelijk is en zo ja, welke inzet daarvoor noodzakelijk is. Dit noemen we regisserend grondbeleid. De Nota Grondbeleid onderscheidt vier mogelijke rollen:

- passief / toetsende rol;
- verleidend facilitator;
- afwachtende ontwikkelaar;
- initiërend ontwikkelaar.

De vier rollen in het grondbeleid kennen elk een eigen handelingsperspectief. De rollen zijn te onderscheiden op de mate van urgentie en de gewenste invloed die we als gemeente willen hebben in het oppakken van een maatschappelijke opgave.

Aan de hand van vier stappen wordt steeds bepaald welke rol bij een bepaalde ontwikkeling het meest geschikt is om de gewenste maatschappelijke impact te realiseren: integrale beoordeling, mate van urgentie, gewenste invloed en de beoordeling van randvoorwaarden.

- Met de integrale beoordeling worden de maatschappelijke doelen afgezet tegen de benodigde inzet. Hierbij wordt duidelijk of een ontwikkeling voldoende bij kan dragen aan onze ambities en of deze haalbaar is binnen de voor die ontwikkeling gestelde financiële kaders.
- De mate van urgentie blijkt in de praktijk vaak uit bestuurlijk prioritaire thema's, en uit de opgaven uit de omgevingsvisie, de gebiedsvisies en gebiedsprogramma's. We focussen op gebieden waar verbeteringen in de fysieke leefomgeving leiden tot een grotere bijdrage (katalysator) aan de drie maatschappelijke opgaven die we met de omgevingsvisie van antwoorden willen voorzien.
- De mate van invloed in de ontwikkeling die gewenst of nodig is, is afhankelijk van het antwoord op de vraag hoe de gemeente wil sturen op de opgave of ontwikkeling.
- Randvoorwaarden gaan onder andere over de beschikbare kennis en capaciteit, en de financiële positie van Den Haag.

Als gemeente willen we bij de beoordeling van de financiële gevolgen van een gebiedsontwikkeling verder kijken dan de direct aan de ontwikkeling gekoppelde grondexploitatie of de opzet van het kostenverhaal (de wettelijke plicht om genormeerde kosten die een gemeente maakt te verhalen op de grondeigenaar die een gebied ontwikkelt). De wettelijk verplichte grondexploitatie of kostenverhaalopzet blijven echter wel de basis voor het financieel kader van een gebiedsontwikkeling.

8.9 Bekostigingstrategie

8.9.1 Inleiding

De financiële positie van Den Haag is niet makkelijk. Wij zijn daarin als gemeente niet uniek. Veel projecten – ook die van groot maatschappelijk belang – komen niet van de grond, omdat we als gemeente niet altijd in staat zijn om de publieke tekorten te dichten, zoals tekorten op woningbouwplannen, infrastructuur en maatschappelijke voorzieningen. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in gebiedsvisies, gebiedsprogramma's en projecten is de gemeente sterk afhankelijk van ontwikkelaars, beleggers, netbeheerders, woningcorporaties en andere partijen met uitvoeringskracht. Kortom, de bekostigingsstrategie voor het uitvoeren van deze omgevingsvisie vraagt om een systematiek waarin investeringen in verstedelijking op andere wijze tot stand kunnen komen.

Voor de uitvoering en financiering van grote, bovenlokale ontwikkelingen zijn we voor een groot deel afhankelijk van Rijk, provincie en waterschap, zeker gezien de teruglopende gemeentefinanciën vanaf 2026. De komende jaren zullen er dus lastige keuzes moeten worden gemaakt. Het is belangrijk dat de investeringsruimte voor ruimtelijke ordening bij Rijk en regio zo optimaal mogelijk wordt benut en op den duur structureel wordt vergroot. Tegelijkertijd is de beheer- en onderhoudsopgave enorm, zijn er jaarlijks structurele middelen nodig om tekorten op de woningbouwopgave en bijbehorende voorzieningen met publieke middelen af te dekken, zijn investeringen nodig voor de Schaalsprong Openbaar Vervoer en lopen we bij de herstructurering van bestaande wijken tegen aanzienlijke kosten aan.

In de afgelopen jaren zijn we succesvol geweest in het aantrekken van rijksbijdragen, zoals middelen voor de Woningbouwimpuls (WBI), het Volkshuisvestingsfonds, het MIRT/Mobiliteitsfonds en het Groeifonds. De interne afstemming, voorbereiding en coördinatie binnen deze trajecten kost veel tijd. Nu er een omgevingsvisie ligt met een heldere koers, kan dit doelgericht en efficiënter gaan. Vanuit deze koers zijn we beter in staat om vanuit samenhangende opgaven gericht te lobbyen richting landelijke politiek, ministeries en regionale overheden.

We geven de bekostigingsstrategie handen en voeten door drie routes:

- Via proposities en fondsen vanuit het Rijk, investeringsmiddelen naar de gemeente toe trekken, waar nodig aangevuld met EU-fondsen.
- Het maken van wederkerige en langjarige afspraken met het Rijk, de regio, marktpartijen en woningcorporaties. Het centrale spoor hiervoor loopt via het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad – de opvolger van het integrale Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad uit 2019. In dit akkoord staan afspraken over de verstedelijkingsopgave in combinatie met bereikbaarheid (Rijk-regio programma Mobiliteit en Verstedelijking). In NOVEX-verband maken we aanvullende afspraken op het gebied van klimaat, energie, groen in en om de stad (GIOS), gezondheid, sociale opgaven en voorzieningen en economie. De volgende stap is het gezamenlijk opstellen van een uitvoeringsagenda en een regionale investeringsagenda (RIA), waarbij ook marktpartijen en corporaties worden betrokken.
- Stedelijk programmeren, dit is een manier om meer samenhang aan te brengen in de uitvoering van onze ambities voor de fysieke leefomgeving. Bij stedelijk programmeren gaat het om het afstemmen van de langetermijnplannen – inclusief financiering – van verschillende organisaties, zoals overheden, netbeheerders en woningcorporaties. Hun ambities en uitdagingen op het gebied van klimaat, water, biodiversiteit, mobiliteit, energie, wonen en economie worden geïntegreerd in een gebiedsprogramma (zoals bedoeld in hoofdstuk 8.6.3), waarin afspraken worden gemaakt over prioritering van opgaven en een doelmatige inzet van middelen. De uitvoering is gericht op zowel realisatie als het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Intensiever gebruik van de stad leidt namelijk tot grotere slijtage, meer vervanging en handhaving.

Stedelijk programmeren is een vruchtbaar onderdeel bij het maken van gebiedsgerichte omgevingsprogramma's, waarin de strategische doelen van de omgevingsvisie uitgewerkt worden naar tactische doelen voor een periode van ongeveer tien jaar.

8.9.2 Naar een ander investeringsmodel

Bij de ontwikkeling (en het beheer) van het stedelijk gebied is een aanzienlijke hoeveelheid geldstromen gemoeid. Al die stromen werken zeer verschillend. Om onze ambities in de omgevingsvisie te kunnen realiseren, is het noodzakelijk om verkokering en versnippering van (sectorale) geldstromen tegen te gaan. Anders gezegd; op het niveau van een gebiedsvisie of omgevingsprogramma is het bijeenbrengen van geldstromen een eerste stap om overzicht te krijgen in de investeringsruimte. Daarom stellen we voor om vanaf het begin brede gebiedscoalities te vormen, waarin de gemeente een actieve rol speelt om deze partijen bij elkaar te brengen. De volgende stap is om een gezamenlijke strategie te formuleren en afspraken te maken voor het gewenste ruimtelijke en sociale programma. Het Rijk heeft een belangrijke rol bij het verbinden van ministeries, partijen en geldstromen. Dit kan via beleid, wet- en regelgeving, financiële prikkels, normeringen, certificeringen en het ontschotten van geldstromen. Maar we zien vooral kansen in andere manieren van bekostiging (gebiedsgericht, resultaatgebonden) en een andere organisatie van de (co)financiering. Bijvoorbeeld in gebieds- en investeringscoalities of een maatschappelijk investeringsfonds. Wij zien het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad als één van de behulpzame samenwerkingsstructuren om tot alternatieve financiële arrangementen te komen.

Een mogelijk ander alternatief is het instrument van planbatenheffing. Hiermee wordt de waardeverhoging van grond bij bestemmingswijziging deels afgeroomd. Zo ontstaat een financieringsbron voor woningbouwdoelstellingen en verlicht het specifiek het publiekrechtelijk kostenverhaal of de anterieure afspraken over de financiering van publieke kosten. Op het moment dat de kosten niet op basis van het reguliere (publiekrechtelijk) kostenverhaal verhaald kunnen worden, kan de gemeente een financiële bijdrage vragen zoals bedoeld in artikel 8.20 en/of artikel 8.21 van het Omgevingsbesluit.

Een gebiedsinvesteringszone (GIZ) en regionale- en stedelijke gebiedsfondsen zijn andere instrumenten voor (alternatieve) bekostiging. Bij een GIZ worden de noodzakelijke kosten voor gebiedsontwikkeling en transformatie betaald door de waardeverhoging vanuit bestaand vastgoed en door de realisatie van nieuwe functies. Een stedelijk of regionaal gebiedsfonds is een instrument om tot investeringsafspraken te komen tussen private en publieke belanghebbenden. Dit instrument past bij het maken van een Regionale Investeringsagenda op het schaalniveau van de Haagse metropool binnen het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad.

8.9.3 Cofinanciering

Het is belangrijk dat de gemeente zelf over voldoende structurele middelen beschikt om bij te dragen aan fondsen of geldstromen die beschikbaar komen in de komende jaren. Daarom is het cofinancieringsfonds opgericht.

Het doel van het cofinancieringsfonds is om financiële middelen van externe partijen (zoals het Rijk en de EU) aan te trekken voor de (grote) fysieke en sociale opgaven in de stad waarbij cofinanciering vanuit de gemeente een vereiste is. Het cofinancieringsfonds is daarmee een instrument om snel te kunnen inspelen op samenwerkingsmogelijkheden die de financiële slagkracht van de gemeente Den Haag vergroten. Jaarlijks worden er middelen aan dit fonds toegevoegd.

8.10 Faseringsbeeld

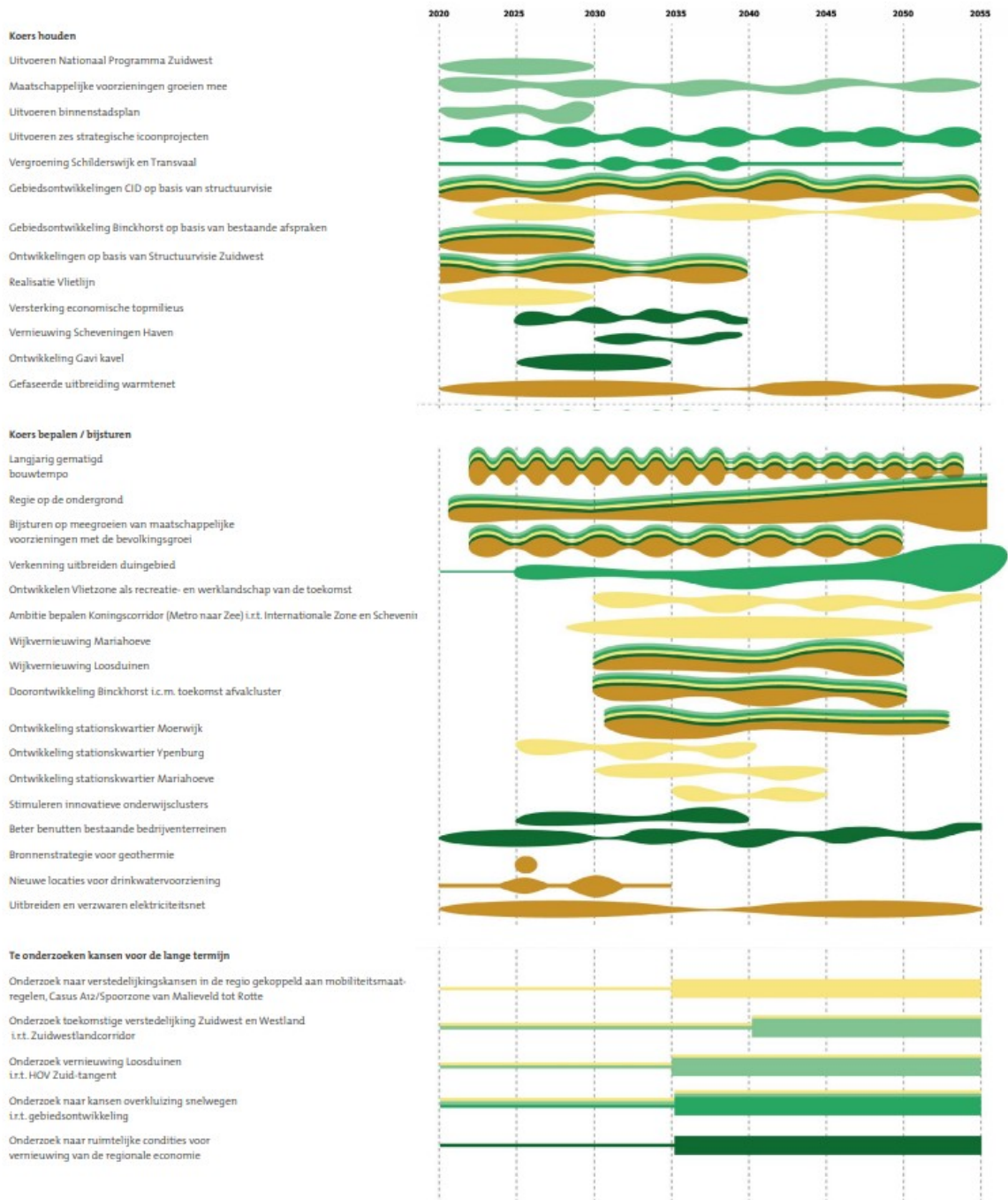
De omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan de ontwikkelingen in Den Haag en de regio. Sommige ontwikkelingen lopen al, sommige worden de komende jaren opgepakt en andere spelen pas over tien jaar.

Het faseringsbeeld geeft een indicatie wanneer we welke ontwikkeling verwachten. De kleuren in het schema zijn gekoppeld aan de vijf bewegingen. Daarbij is te zien dat sommige ontwikkelingen betrekking hebben op meerdere bewegingen. Deze lijst is overigens niet compleet en de perioden zijn indicatief.

Met het faseringsbeeld laten we ook zien dat niet alles tegelijk hoeft en kan. En dat er samenhang bestaat tussen de vijf bewegingen en bijbehorende strategische keuzes. We maken in het faseringsbeeld onderscheid in drie categorieën:

- Ontwikkelingen die betrekking hebben op koers houden
- Ontwikkelingen waarvoor we de koers moeten bijsturen, of waarvoor de koers nog moet worden bepaald
- Te onderzoeken kansen richting 2050, waarbij ontwerpend onderzoek een belangrijke rol speelt.

Faseringsbeeld



Een indicatie wanneer we welke ontwikkeling verwachten.

Gemeente Den Haag

9 Overzicht besluitvorming en herzieningen

In onderstaand overzicht is opgenomen welke besluitvorming heeft plaatsgevonden over de omgevingsvisie van Den Haag. Dit betreft de vaststelling, partiële en volledige herzieningen. In het overzicht is een link opgenomen naar het raadsinformatiesysteem (RIS) van Gemeente Den Haag waar alle relevante documenten gevonden kunnen worden die onderdeel waren van de besluitvorming.

Overzicht besluitvorming Omgevingsvisie

Besluit	Door	Datum	RIS
Vaststelling Omgevingsvisie Den Haag 2050	Gemeenteraad	18 september 2025	322469

Gemeente Den Haag

Bijlage I Overzicht Informatieobjecten

<i>Centrum</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/49211b8ed37b451d831122f8c1de2156/nld@2026-03-18;08561695
<i>CID</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/c444a8e0c18a414cab381a0ea0b9f451/nld@2026-03-18;08561695
<i>Escamp</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/f135a031447a4bd4b5a78e67a38a4fd9/nld@2026-03-18;08561695
<i>Haagse Hout</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/0a641f22fc5e4f4483e7000cc40d9266/nld@2026-03-18;08561695
<i>Laak</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/58b67db3863a4082a90813a853938d1d/nld@2026-03-18;08561695
<i>Leidschenveen-Ypenburg</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/9e57bf308d98460e81a4874a0afea4fb/nld@2026-03-18;08561695
<i>Loosduinen</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/4f51ebdb620c4c1f9589c8356a0f3f43/nld@2026-03-18;08561695
<i>Scheveningen</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/001e6600564540588139a4703d76c219/nld@2026-03-18;08561695
<i>Segbroek</i>	/join/id/regdata/gm0518/2026/2ccf28860a7942fb82bf412f528deb88/nld@2026-03-18;08561695