Den Haag

Ruimtelijk Raamwerk Zuidwest

Bijlage Structuurvisie Den Haag Zuidwest 2040

MAART 2022

Zuidwest op z'n best!

INHOUD

1. INLEIDING 4
1.1 aanleiding en doel 4
1.2 historische context 6
1.3 eerdere studies / overige projecten 8

2. OPGAVE VOOR ZUIDWEST 12
2.1 verdichten en vergroenen 12
2.2 groen: kwantiteit en kwaliteit 14
2.3 verduurzamen 16

3. AMBITIES EN OPGAVEN 18
3.1 het groen-blauw raamwerk 18
3.2 verblijven, beleving en ontmoeting 24
3.3 spelen, sport en gezondheid 26
3.4 groen en ecologie 30
3.5 water en klimaat 34
3.6 mobiliteit 40
3.7 ondergrondse infrastructuur 51

4. LANGE LIJNEN & DWARSVERBINDINGEN 54
4.1 rol en betekenis van de lijnen 54
4.2 Meppelweg 56
4.3 Hengelolaan 58
4.4 Melis Stokelaan 60
4.5 Erasmusweg 62
4.6 Soestdijksekade / Troelstrakade 64
4.7 Moerweg 66
4.8 Loevesteinlaan 68
4.9 Leyweg 70
4.10 Dedemsvaartweg 72
4.11 Vrederustlaan 74
4.12 Beresteinlaan 76
4.13 Lozerlaan 78

5. ONTWERPPINCIPES 80
5.1 karakteristieken Zuidwest 80
5.2 beeldkwaliteit openbare ruimte 82
5.3 overgangen openbaar - privé 84
5.4 binnentuinen 86

6. INTEGRALE AANPAK 88
6.1 samenvoegen bouwstenen 88
6.2 exemplarische uitwerkingen 89

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

Den Haag Zuidwest is een van de grote gebieds-ontwikkelingen voor de komende jaren, waarbij Den Haag de groei van de stad wil inzetten om de wijken leefbaarder, gezonder en aantrekkelijker te maken. De ambitie van 10.000 extra woningen, de combinatie van verdichten én vergroenen, en een grote sociale opgave om de leefbaarheid van de wijk te vergroten betekent ook veel aandacht voor de noodzakelijke aanpassingen in de openbare ruimte. De openbare ruimte speelt namelijk een belangrijke rol in de sociale cohesie van Zuidwest. Het is de plek waar mensen elkaar ontmoeten.

Om de opgaves en ambities in te kunnen passen en vorm te geven is voor dit gebied een ruimtelijk raamwerk opgesteld. Het vormt de ruimtelijke vertaling van de sociaal-maatschappelijke opgaven zoals die in de structuurvisie Zuidwest worden geformuleerd. Het geeft concrete maatregelen een plek in de fysieke structuur van de wijk. Het is geen uitgewerkt en gedetailleerd plan, maar biedt wel een aantal richtinggevende keuzes. Het vormt de basis voor verdere uitwerking in lopende en toekomstige projecten. In de nog op te stellen ontwikkelstrategie zal nader worden ingegaan op de verschillende projecten, zowel bij gebiedsontwikkeling, renovatie of in vorm van op zich zelf staande projecten in de openbare ruimte.

De ambities voor Zuidwest zjin uitgebreider beschreven in het Programa Zuidwest en de Structuurvisie Den Haag Zuidwest 2040. Het Ruimtelijk Raamwerk is een van de bijlagen bij de structuurvisie en richt zich vooral op de gevolgen en voorstellen voor de openbare ruimte. In de andere bijlagen komen de voorzieningen en de kansen voor verdichten aan bod. Daarbij is er ook aandacht voor het bieden van ruimte voor wijkeconomie en bedrijvigheid ten behoeve van groei werkgelegenheid.

De volgende aspecten krijgen in het raamwerk een plek:

- Het vergroten van de gebruiks- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte
- Het verbeteren van de langzaamverkeers-verbindingen
- Meer ruimte voor sport, bewegen en ontmoeten
- Het vergroenen van de openbare ruimte, met robuuste ecologische verbindingen en maatregelen ten behoeve van de klimaatadaptatie
- Het aanpassen van de hiërarchie van het wegennetwerk naar een gedifferentieerde en herkenbare infrastructuur
- Het inpassen van de mobiliteitstransitie
- Het inpassen van energietransitie
- Aandacht voor veiligheid en veiligheidsbeleving

Daarnaast zijn voor de openbare ruimte toekomstige sfeerbeelden, ontwerpprincipes en beeldkwaliteitsprincipes opgesteld die voortbouwen op de kwaliteiten van bestaande openbare ruimte.

Den Haag Zuidwest, 2021 (Gemeente Den Haag)

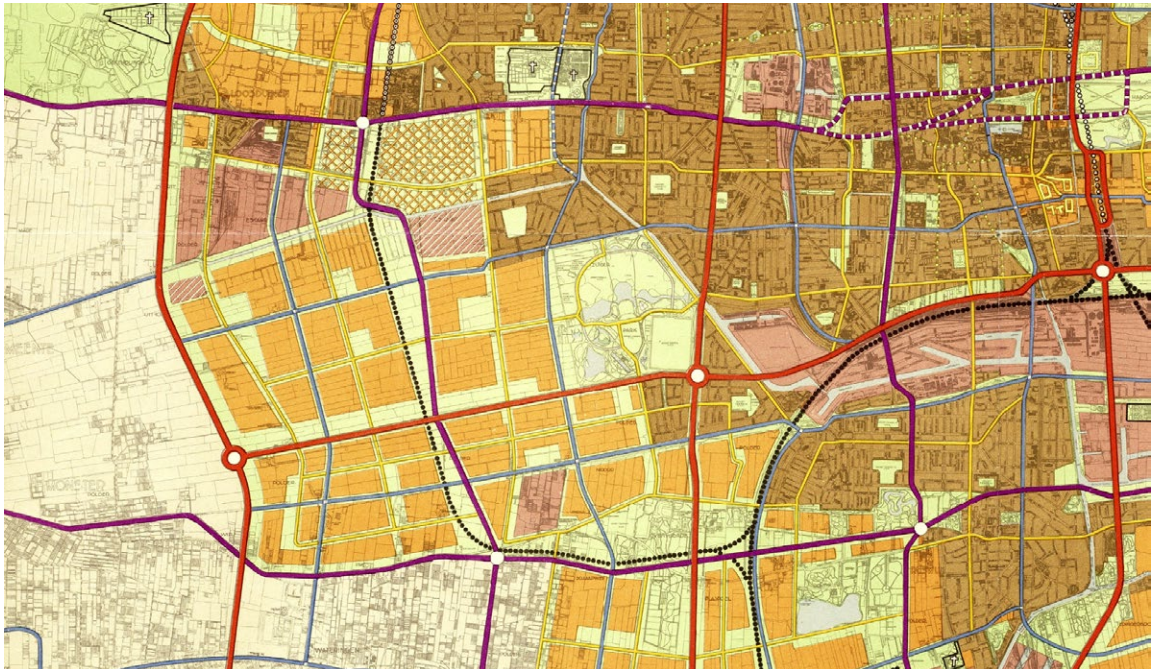
N

1.2. Historische context

Het gebied waarin de wijken van Zuidwest gebouwd zijn bestond voor de stadsuitbreiding al eeuwen uit een uitgestrekt polderlandschap, bekend onder de naam Escamppolder. Het gebied werd bepaald door weilanden, afwateringsslootjes, twee eendenkooien, een molen, een gemaal en enkele boerderijen met namen als Morgenstond, Bouwlust en Vrederust, waarnaar de wijken van Zuidwest later vernoemd zijn.

Het structuurplan van Dudok uit 1949 bepaalde in grote lijnen de hoofdopzet van Den Haag Zuidwest. Het eerste structurerende onderdeel van het plan van Dudok was het stelsel van brede verkeerswegen dat aansloot op de toegangswegen van Den Haag. De lineaire structuur van de stad - bepaald door de lange, parallel aan de kust lopende doorlopende wegen - werd zo voortgezet en het min of meer orthogonale raster van wegen uitgebreid. Daarmee domineert de auto als belangrijkste vervoersmiddel de openbare ruimte: brede wegen en een optimale bereikbaarheid voor de auto bepalen het beeld.

Naast de bestaande wegenstructuur nam Dudok ook de onderliggende polderverkaveling over als onderlegger voor de nieuwe wijken van Zuidwest. Deze was bepalend voor de richting van bouwblokken en straten.



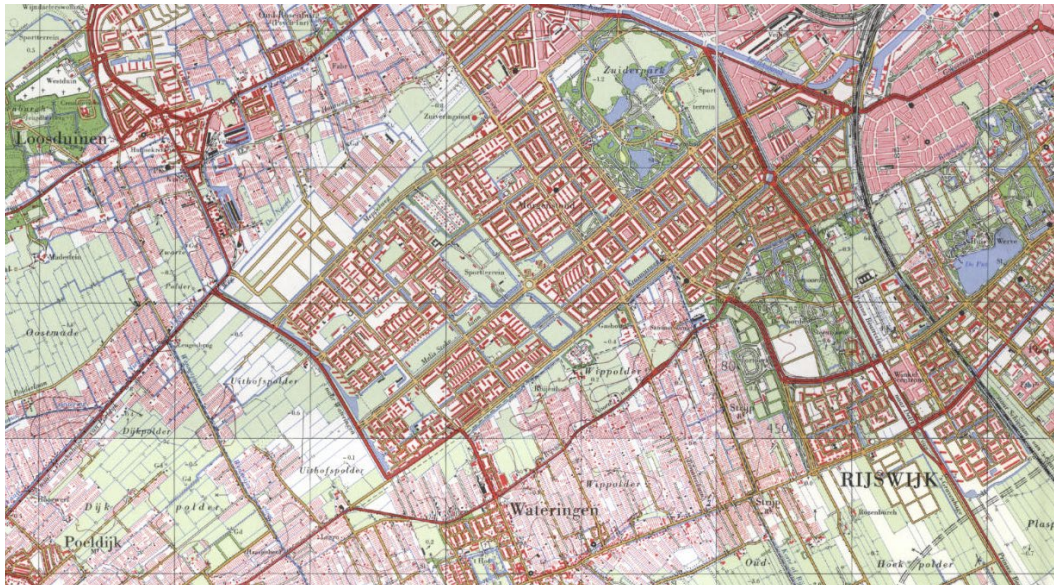
Uitsnede uit het Structuurplan voor groot 's Gravenhage, W.M. Dudok, 1949 (Haags Gemeentearchief)

Melis Stokelaan - Loevensteinlaan, 1956 (Haags Gemeentearchief)

Een tweede belangrijk structurerend element in het plan van Dudok wordt gevormd door de groenstructuur die de wijken van elkaar scheidt.Tevens verbindt het bestaande groengebieden met elkaar tot één groot groensysteem op de schaal van de hele stad. In Zuidwest werd het groengebied van Ockenburgh via de Melis Stokelaan verbonden met het Zuiderpark en deze op zijn beurt met de Voordes in Rijswijk. In de uiteindelijke uitwerking van de plannen resulteerde dit in de groenzones die we nu herkennen als het Groene Assenkruis van Zuidwest, de brede groenzones met sportvelden, volkstuinen en bijzondere bebouwing langs de Dedemsvaartweg en de Melis Stokelaan.

Ook binnen de wijken zelf werden waardevolle groenstructuren toegepast, zoals de doorlopende singelstructuur in Vrederust, Morgenstond en Moerwijk en de aanwezige ‘informele rondjes’ in Bouwlust en Morgenstond.

1905



1968

1.3. Eerdere studies en overige projecten

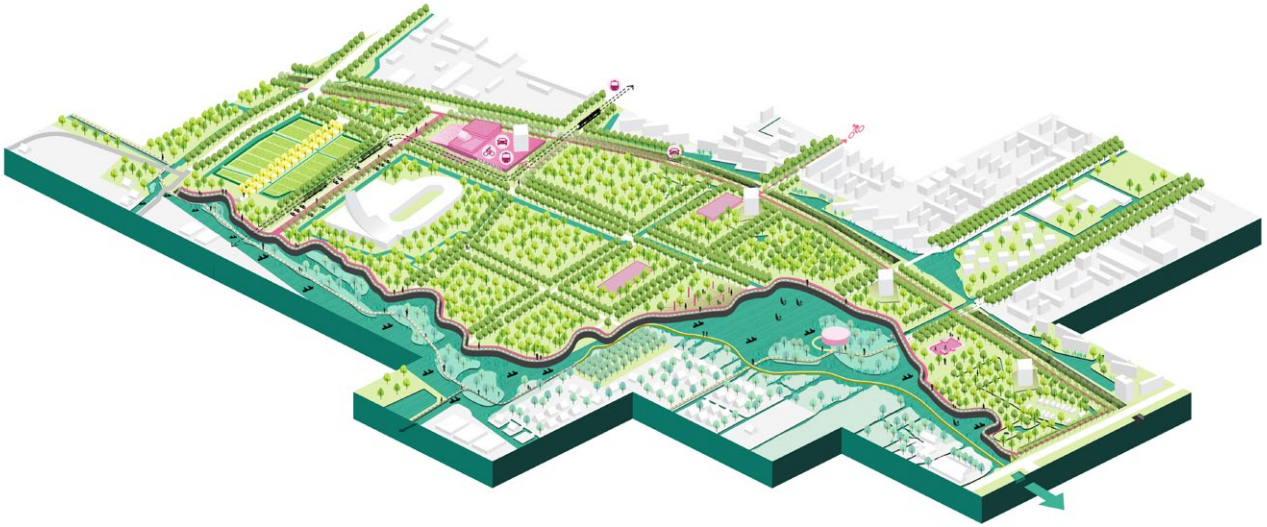
In de aanloop naar de Structuurvisie en het Ruimtelijk Raamwerk zijn door verschillende ontwerpbureau's studies en onderzoeken verricht.
Zo is bij het maken van het Ruimtelijk Raamwerk gebruik gemaakt van de studies van Palmbout (Stedenbouwkundige Visie Zuidwest, 2019) en Must (Groenstrategie Den Haag Zuidwest, 2018).
Ook zijn er voor deelgebieden en specifieke projecten al meer uitgewerkte gebiedsvisie, ontwerpverkenningen en ontwikkelingsvisies gemaakt.

Voor De Uithof is door bureau Sant en Co een gebiedsagenda opgesteld. Deze definieert de ambities op de langere termijn en moet helpen bij het positioneren van dit gebied in het grotere geheel van Zuidwest. Daarmee is de ruimtelijke en functionele relatie tussen het gebied en het naastgelegen woongebied van Zuidwest een belangrijk thema. Ook de verschillende beoogde ruimteclaims in het gebied voor leisure en infrastructuur zijn belangrijke onderwerpen voor de gebiedsagenda Uithof. Het eindproduct is een landschappelijk raamwerk dat de samenhang in het gebied moet borgen. Hiermee worden kaders geboden om initiatieven op korte termijn te kunnen beoordelen en agendeert het welke activiteiten en/of onderzoeken nodig zijn om deze al dan niet te faciliteren.

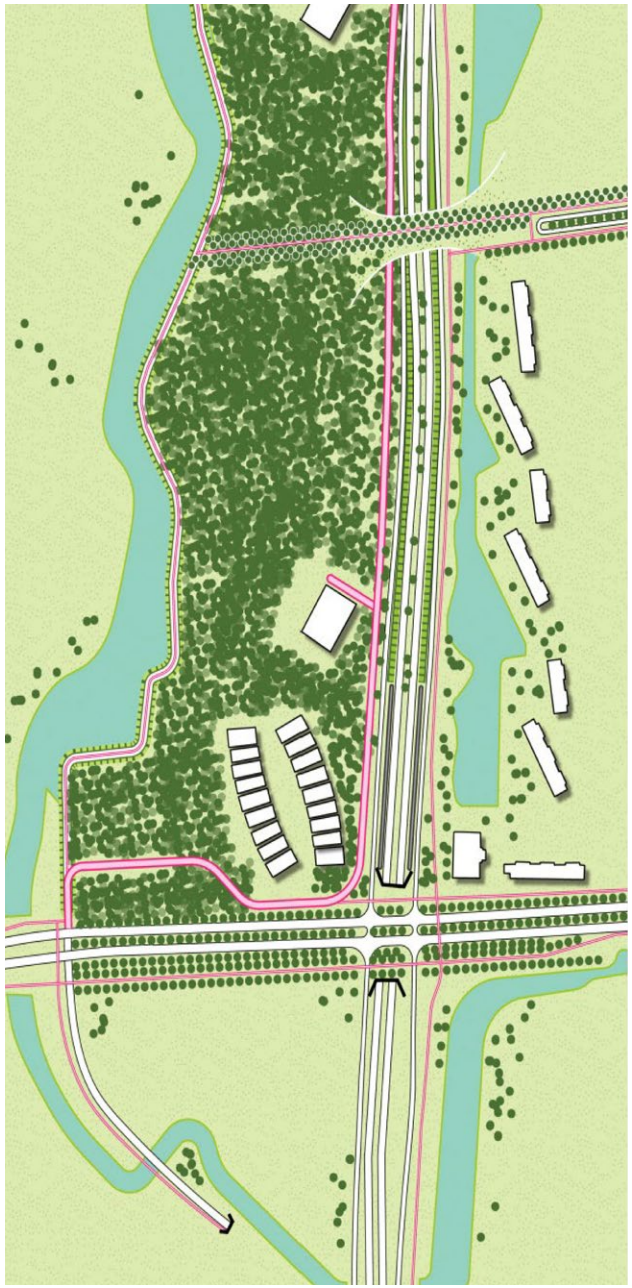
Voor de kruising Lozerlaan / Erasmusweg is door Movares een Schetsontwerp opgesteld. Hierin wordt een ongelijkvloerse kruising voorgesteld waardoor de doorstroming voor het doorgaand verkeer op de Lozerlaan verbeterd. Aansluitend heeft Sant en Co een ontwerpend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkjheid om de verdiepte ligging van de Lozerlaan verder door te trekken zodat er ter hoogte van de Melis Stokelaan de mogelijk bestaat om zowel ecologisch als recreatief de Uithof op een goede en aantrekkelijke manier met Zuidwest te verbinden.

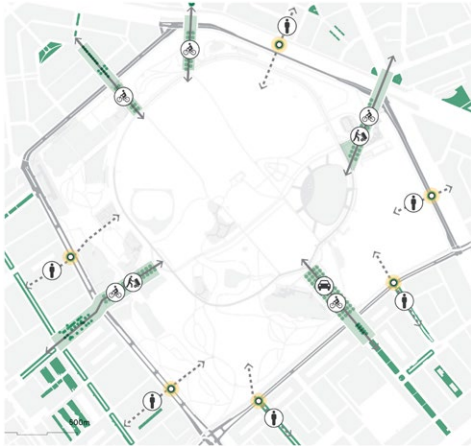
Voor het Zuiderpark wordt door bureau Flux gewerkt aan een Ruimtelijk ontwerp, als onderdeel van de actualisatie van de visie voor dit stadspark.
Hierin worden de waarden van dit volkspark onderzocht en vastgelegd. Er worden wensen, ideeën en kansen gevisualiseerd. In deze visie wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het park vanuit de omliggende buurten.

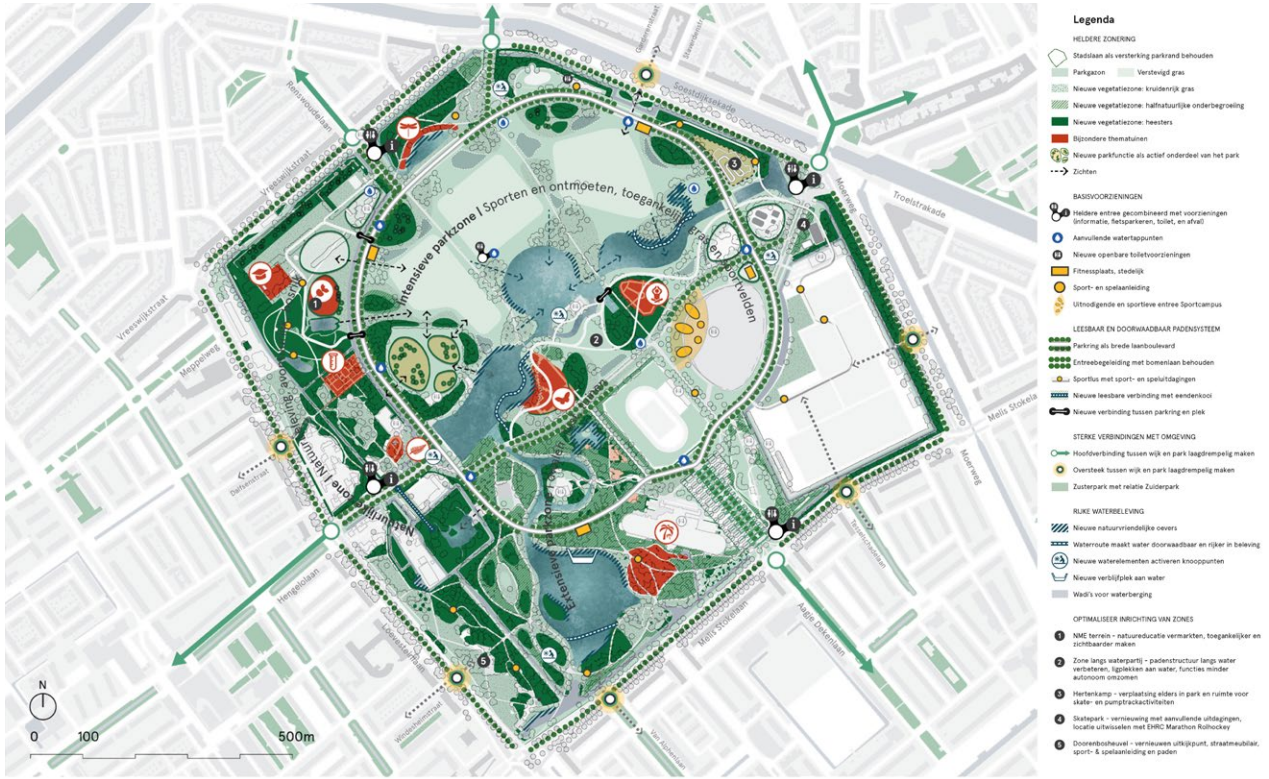
Ontwerpend onderzoek Lozerlaan (Sant en C0, 2021)



Gebiedsagenda Uithof (Sant en C0, 2020)



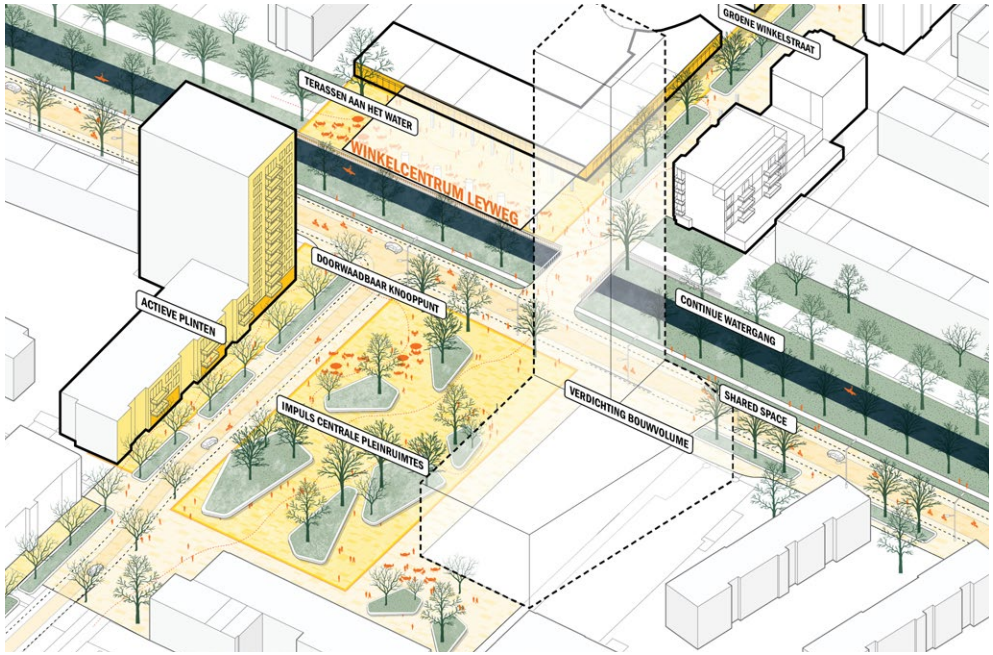


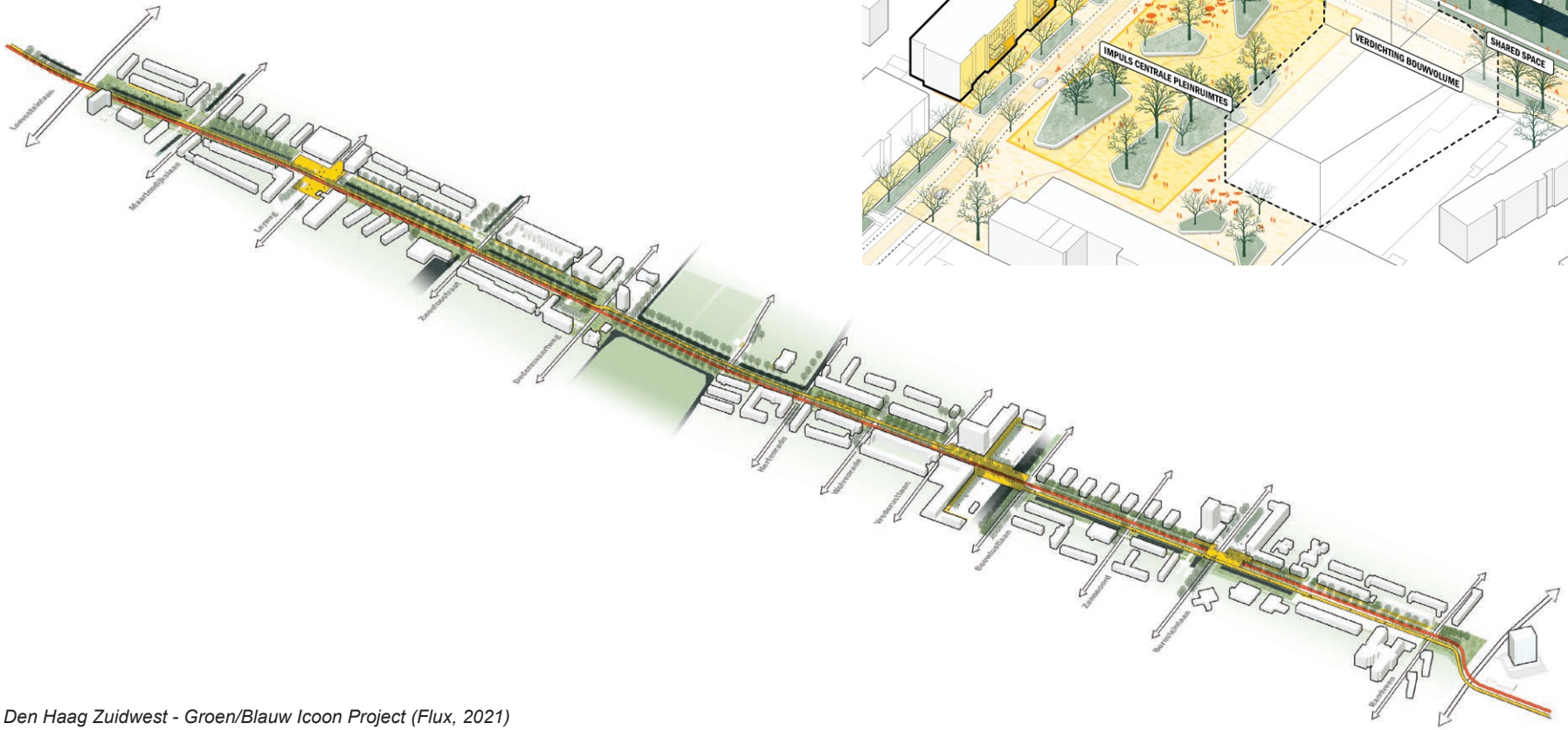


Ontwerpend onderzoek Lozerlaan (Sant en C0, 2021)

Visie Zuiderpark (Lola, 2021)

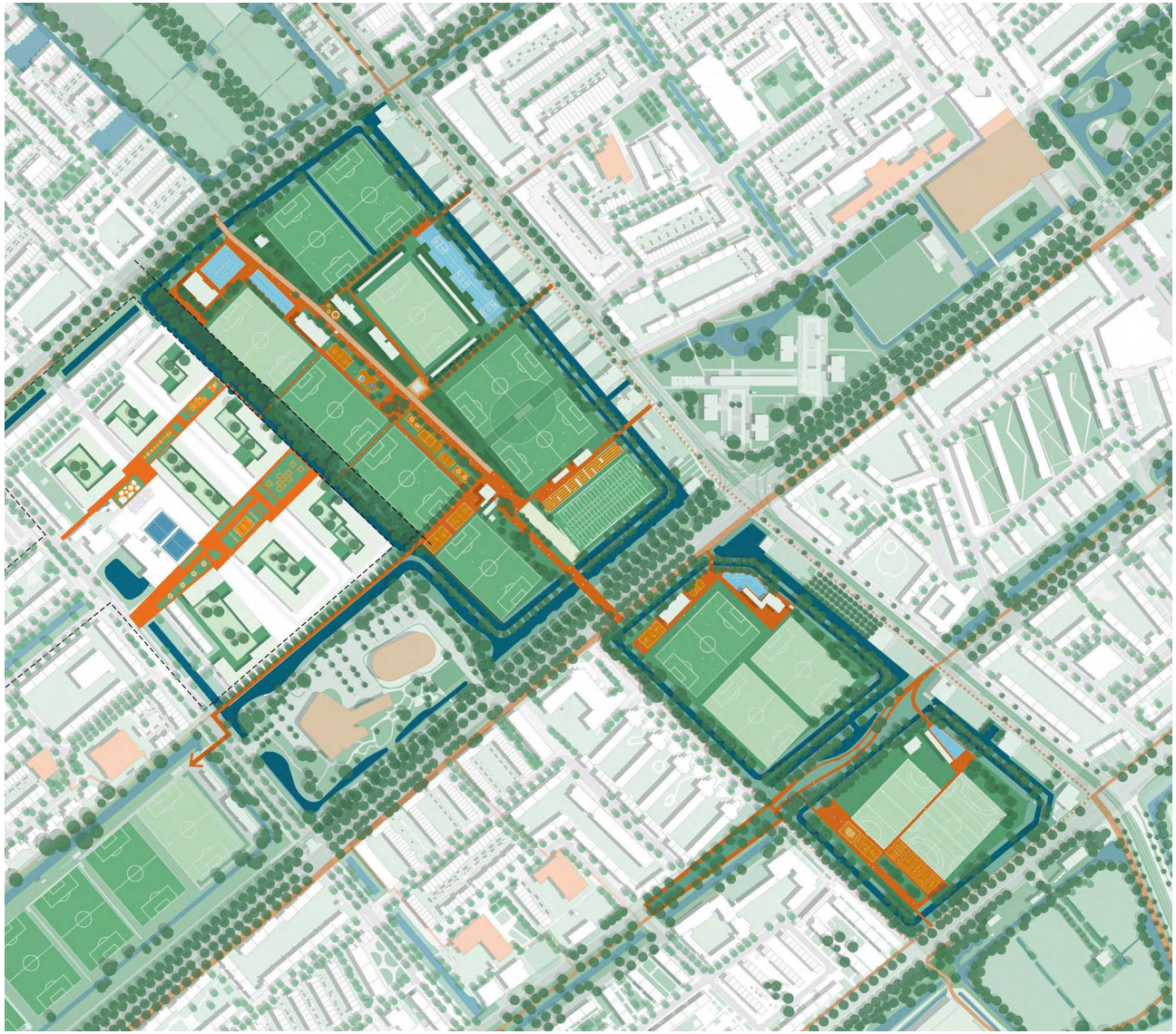
Eveneens van buro Flux is een uitwerking van één van de Haagse groenblauwe iconen. Deze uitwerking richt zich met name op het transformeren van de Hengelolaan als autoluwe groene route die Uithof en Zuiderpark verbindt, en ruimte biedt voor spelen, ontmoeten en bewegen.





Den Haag Zuidwest - Groen/Blauw Icoon Project (Flux, 2021)

De sportterreinen van Escamp I, II & III zijn onderwerp van een verkenning door Lola Landscape architects. Zij verkennen nieuwe scenario's voor de toekomstvisie en herontwikkeling van SportparkEscamp, aansluitend bij de maatschappelijke opgave om meer te bewegen en de sportparken beter te integreren en verbinden met de wijk. Er worden daarbij verschillende scenario's onderzocht die in meer of mindere mate invloed hebben op de nu aanwezige sportvelden en accomodaties.
In alle gevallen wordt gezocht naar extra toegangen en extra functies, waardoor de sportterreinen minder als afgesloten barrière maar meer als kloppend hart van de wijk kunnen functioneren.



Studie Escamp I, II & III (Lola, 2021)

2. OPGAVE VOOR ZUIDWEST

2.1. Verdichten en vergroenen

De opgave is om Zuidwest te transformeren naar een vernieuwd en eigentijds deel van de stad, waar mensen met verschillende achtergronden zich kunnen ontwikkelen en waar het prettig en gezond wonen is. Dit biedt de mogelijkheid om ook andere opgaven die op stadsniveau en landelijk spelen daaraan te koppelen: de energie- en mobiliteitstransitie, klimaatadaptatie en het huisvesten van de aanhoudende toestroom van mensen naar de stad. Uiteindelijk gaat het erom dat Zuidwest net zo'n prettig en uniek deel van de stad wordt als de andere wijken van Den Haag.

De verdichting kan worden aangewend als draagvlak voor voorzieningen, om zo de leefbaarheid en vitaliteit van Zuidwest te verbeteren. Investeringen in dit gebied helpen om Zuidwest duurzamer en beter bereikbaar te maken en de sociaal economische positie te versterken. Ook moet er meer ruimte komen voor economische functies ten behoeve van de werkgelegenheid van Zuidwest. Het uitgangspunt daarbij is om de woningvoorraad zoveel mogelijk te diversifiëren waardoor een meer evenwichtige verdeling tussen sociale woningbouw en marktwoningen ontstaat.

Gekoppeld aan de verdichtingsopgave is het de ambitie om de inrichting van de openbare ruimte te vergroenen, bewegen en ontmoeten te stimuleren door voldoende voorzieningen in de openbare ruimte aan te bieden, en fors te investeren in de energietransitie. Dit vraagt om heldere keuzes als het gaat om de beschikbare ruimte.

De op het eerste gezicht tegenstrijdige opgave van vergroenen én verdichten betekent een aanpak op vele fronten:

- Allereerst gaat het om het behouden van het waardevolle groen: Er wordt niet gebouwd in of ten koste van de groene hoofdstructuur (grote groengebieden, sportterreinen, ecologische verbindingszones).

- Er wordt niet gebouwd in of ten koste van de buurtparken, singels en middenbermen die in de buurten beeldbepalend zijn.

- De huidige, soms kwaliteitsarme gemeenschappelijke binnentuinen kunnen bij verdichting vaak niet behouden blijven. Aan de bestaande en nieuwe binnentuinen worden eisen gesteld. Deze hebben betrekking op de inrichting, het gebruik en de toegankelijkheid zodat de binnentuinen in de toekomst een bijdrage blijven leveren aan het groene karakter van de wijk en nog meer ruimte bieden aan actief gebruik en ontmoeting.

- Er wordt gezocht naar slimme combinaties van dubbel grondgebruik (bv. binnentuinen bovenop parkeerplekken).

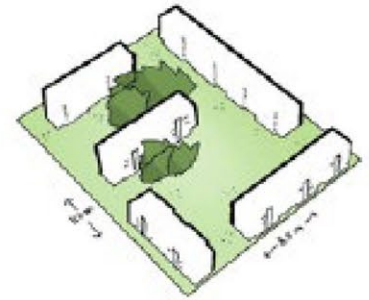
- Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte wordt zo min mogelijk verharding toegepast (groen tenzij).

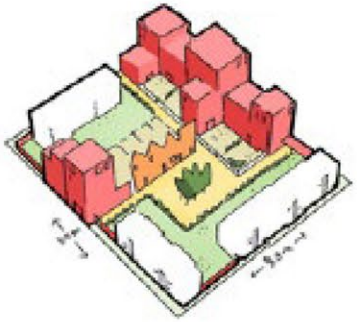
- Door minder ruimte te bieden aan de auto (omvorming van 50 naar 30 km/u regiem, minder parkeren in de openbare ruimte) ontstaat er niet alleen meer ruimte voor de fietser, voetganger en het OV, maar kan er ook vergroend worden.

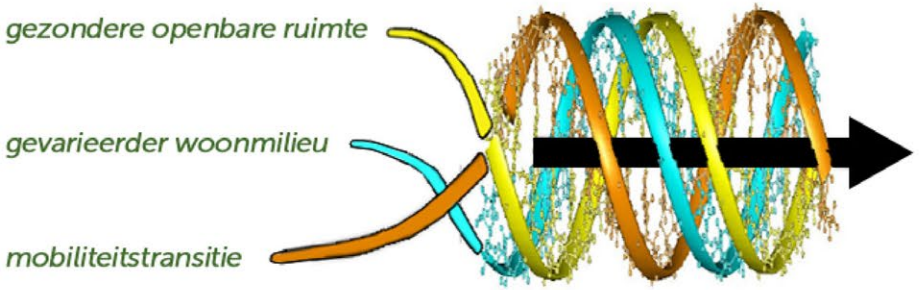
- Groene plekken die nu vaak ontoegankelijk zijn, bijvoorbeeld op sportterrenien of schoolpleinen, kunnen door het weghalen van hekken of creëren van toegangen als volwaardige groene plek gebruikt worden.

Verdichting en vernieuwing als integrale opgave

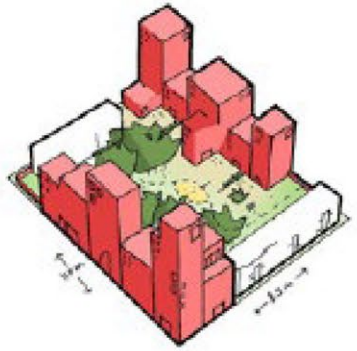
- Verdichting (uitgangspunt 10.000 woningen)
- Diverse woonmilieus
- Gezonde openbare ruimtes
- Goede voorzieningen en levendige wijken
- Verduurzamen en vergroenen
- Verbonden en bereikbaar
- Mobiliteitstransitie
- Wijkeconomie







+ onderwijs
+ werk & wijkeconomie
+ veiligheid en leefbaarheid
+ gezondheid & vitaliteit
+ woning & leefomgeving
+ sociale cohesie & participatie



2.2. Groen: kwantiteit en kwaliteit

In vergelijking met andere delen van de stad kent de wijk relatief veel groen. Brede straatprofielen, singels, gemeenschappelijke binnentuinen, buurtparken en groenstroken, vaak voorzien van een ondertussen volgroeide, volwassen boombeplanting geven de wijk een groen en lommerrijk karakter. Bij de verdichting en het daarmee toenemende aantal inwoners zijn twee aspecten van belang: relatief veel groen is in bezit van de corporaties, waardoor de gemeente minder invloed heeft op de inrichting en het beheer er van. Ook is er relatief veel groen onderdeel van het straatprofiel, maar biedt het betrekkelijk weinig ruimte voor recreatief gebruik of ontmoeting. Daarom ligt de nadruk niet alleen op het instandhouden of vergroten van de hoeveelheid groen (door dubbel grondgebruik te stimuleren) maar vooral ook op beter benutten van het bestaande en nieuwe groen door meer voorzieningen toe te voegen, en het groen beter te ontsluiten.

De onlangs vastgestelde Nota Haagse Referentie-normen voor Maatschappelijke voorzieningen legt een aantal normen voor de inrichting van de openbare ruimte vast, bijvoorbeeld de oppervlakte groen per woning, maar ook de spreiding en omvang van speelplekken per leeftijdscategorie.

Zuidwest valt in de categorie gemengd stedelijk. Voor openbaar gebruiksgroen bedraagt deze referentienorm 16 m2 per woning. De grote groengebieden, sportvelden, volkstuinen, en waterpartijen, die samen de stedelijke groene hoofdstructuur vormen, worden daarbij niet meegeteld. Datzelfde geldt voor het groen dat door corporaties wordt beheerd. Alleen openbaar groen wordt meegeteld. Dit staan los van de mate van toegankelijkheid: Corporatiegroen ligt niet op openbaar terrein, maar is vaak wel openbaar toegankelijk, en heeft ook een belangrijke invloed op het groene karakter en beleving van de wijk.

Op basis van deze uitgangspunten kent Zuidwest in de huidige situatie 26 m2 groen per woning. Dit ligt boven het gemiddelde voor Den Haag. Als we de openbaar toegankelijke binnentuinen hier bij tellen verdubbelt dit zelfs naar 52 m2 per woning.

Het toevoegen van woningen heeft natuurlijk gevolgen voor deze cijfers. Zonder verdere aanpassingen in de inrichting van de openbare ruimte betekent het toevoegen van 10.000 woningen dat de oppervlakte openbaar groen per woning daalt naar 20 m2 per woning. De verdichting vindt vooral plaats op het eigen terrein van de corporaties, buiten de openbare ruimte. De groene hoofdstructuur blijft gespaard, evenals de singels, buurtparken en de meeste groene straatprofielen. In de plannen voor de Dreven, Gaarden en Zichten neemt de hoeveelheid openbaar groen zelfs toe. Op basis van de huidige plannen met ca. 6,5 m2 per extra gebouwde woning.

Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden om in de openbare ruimte te vergroenen: vooral het afwaarderen van enkele 50 km//u wegen biedt mogelijkheden voor vergroening. Maar ook het vergroenen van verharde openbare ruimte, zoals bij het winkelcentrum Leyweg, draagt bij aan meer openbaar groen. Als we deze toevoegingen aan het openbare groen voor 2040 proberen te kwantificeren komen we in totaal op een toename van 25.000 m2. Deze vergroeningen in de openbare ruimte betekenen dat na realisatie van de 10.000 woningen voor heel Zuidwest ca. 22 m2 openbaar groen per woning aanwezig is.

Omdat de binnentuinen weliswaar niet bijdragen aan de referentienorm, maar wel van belang zijn voor het groene karakter van de wijk is het van groot belang om ook bij verdichting de nieuwe binnentuinen weer in te richten als tuin, ook als deze op een dak boven geparkeerde auto's ligt. Dit stelt wel eisen aan de constructie en de gronddekking. Ook het behouden of versterken van het groene karakter van de bestaande en te handhaven binnentuinen is daarbij van belang.

De verdichting betekent wel een afname van de hoeveelheid groen op het eigen terrein van de corporaties. Op basis van de getallen voor de Dreven, Gaarden en Zichten wordt dit voor heel Zuidwest bij een toevoeging van 10.000 woningen ingeschat op ca. 140.000 m2. Samen met het openbare groen resulteert dit uiteindelijk in 37 m2 groen per woning in 2040. Zowel met als zonder binnentuinen voldoet Zuidwest daarmee ook in 2040 ruim aan de referentienorm van 16 m2.

Naast deze kwantitatieve benadering wordt er vooral ook ingezet op een kwalitatieve benadering, waarbij de gebruikswaarde van het bestaande groen wordt vergroot door het toevoegen van functies (speelplekken, sportplekken, ontmoetingsplekken). Ook door het verbeteren van de toegankelijkheid van het bestaande groen (o.a. van Uithof en Zuiderpark) wordt de gebruikswaarde van het groen vergroot. Een belangrijke toevoeging is ook de voorgestelde omvorming van de sportvelden van Escamp I en II. Deze nu alleen op sport ingerichte terreinen krijgen straks een meer openbaar park karakter. Door ze beter vanuit de buurten te ontsluiten, meer openbaar toegankelijk te maken en ontmoetings-, speel-, en verblijfsplekken toe te voegen is het gerechtvaardigd om deze ruimte (excl. de sportvelden zelf) als openbaar gebruiksgroen mee te tellen.

Groen in Cijfers

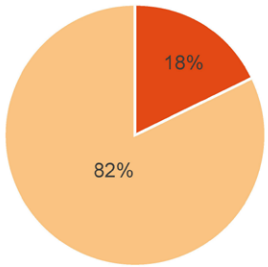
- *openbaar groen nu: 880.141 m2*
  - *inclusief ecologische zones en groen rond sportvelden*
  - *exclusief grote groengebieden, sportvelden en volkstuinen*
- *volkstuinen: 12.6616 m2*
- *grote groengebieden (Zuiderpark/Uithof): 2.215.092 m2*
- *corporatie groen nu: 870.599 m2*

- *groen per woning nu: **26** m2*
- *groen per woning in 2040 (+10.000 won. + vergroenen): **22** m2*
- *groen per woning nu incl. binnentuinen: **52** m2*
- *groen per woning in 2040 (+ 10.000 won. + vergroenen incl. binnentuinen: **37** m2*

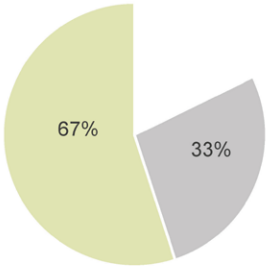
Referentienorm openbaar gebruiksgroen
16.000 m2 per 1.000 woningen.

Aandachtspunten:

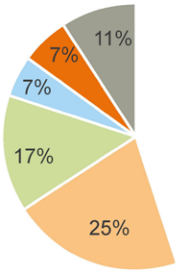
- *Definitie gebruiksgroen: ecologische verbindingszones, kijkgroen en gebruiksgroen lopen in Zuidwest erg door elkaar. Is vaak als één geheel ontworpen, ook in ecozones of zones die formeel als kijkgroen zijn geregistreerd komen wandelpaden en bankjes voor.*
- *Dubbel grondgebruik, discussie over groene karakter binnentuinen op parkeergarages*
- *Verschuiving van openbaar toegankelijk corporatie-groen naar afgesloten groene binnentuinen of openbaar gemeentelijk groen*
- *Vergroten van toegankelijkheid overig groen (sportparken, volkstuinen) en beter bereikbaar maken grotere groengebieden kan helpen om aan de norm te voldoen*
- *Referentienorm is relatief (per woning). Dus ook bij toename absolute m2 groen kan de hoeveelheid m2 groen per woning dalen*



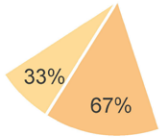
Totaal oppervlakte	**6.286.540 m²**
Bebouwd terrein	1.106.151 m²
Onbebouwd terrein	5.180.389 m²



Onbebouwd terrein	**5.180.389 m²**
Functionele verkeersruimte	1.716.562 m²
Overig onbebouwd terrein	3.463.827 m²



Overige onbebouwd terrein	**3.463.827 m²**
Uitgegeven terreinen	1.302.117 m²
Openbaar groen	880.141 m²
Water	340.970 m²
Sportvoorzieningen	347.889 m²
Overig	592.710m²



Uitgegeven terreinen	**1.302.117 m²**
Corporatie tuinen	870.599 m²
Privé tuinen	431.517 m²

2.3. Verduurzamen

Een toename van het aantal inwoners en gebruikers in Zuidwest moet gepaard gaan met de inrichting van een duurzame en een gezonde leefomgeving om bestand te zijn tegen extreme neerslag, droogte en hittestress. De bestaande groen-blauwe structuur in Zuidwest die nu nog goed functioneert moet aangepast worden om ook in de toekomst klimaatbestendig te blijven. Schone en duurzame mobiliteit is een noodzaak, zeker met toevoeging van woningen. Deze duurzaamheidseisen komen bij de verschillende thema's meer in detail aan de orde.

Zuidwest voorziet in 2040 voor een groot deel in haar eigen energiebehoefte door aan te sluiten op verschillende duurzame energiebronnen. Hiermee draagt Zuidwest ook bij aan de stedelijke klimaatdoelen.

Voor Zuidwest is onderzocht welk duurzaam warmtesysteem voor de bestaande bouw voor de hand liggend is. Door de hoge bebouwingsdichtheid, de aanwezigheid van geothermiebronnen en de aanwezigheid van een bestaand warmtenet is voor de bestaande bouw een collectief warmtenet op midden temperatuur (70 graden) de voorkeursoplossing.
Veel van de bestaande woningen zijn momenteel nog niet geschikt om te verwarmen op 70 graden. Dit betekent dat deze woningen mogelijk extra moeten worden geïsoleerd en dat het verwarmingssysteem moet worden aangepast op de nieuwe temperatuur.

Bij nieuwbouw is een energieneutraal (of bijna energieneutraal) en aardgasloos gebouw het uitgangspunt. Nieuwe woningen zijn goed geïsoleerd waardoor deze met een lage temperatuur verwarmd kunnen worden. Uitgangspunt voor nieuw te bouwen woningen is deze te koppelen aan een (collectief) lage temperatuur systeem. Hierbij wordt optimaal gebruik gemaakt van de aanwezigheid van lokale bronnen als bodemenergie (WKO) en aquathermie. Mogelijk aangevuld met warmte uit de retourleiding van het geothermienet (cascadering).

Bij transformatie en renovatie zijn de gebouwen transitiegereed voor aansluiting op middentemperatuur warmtenet of installatie, waarbij de technische randvoorwaarden belangrijk zijn.

Een gebiedsgerichte aanpak is nodig voor de gemengde (VVE's) en particulier complexen
Planning en communicatie over de wijkaanpak is van belang voor draagvlak bij bewoners. Het betrekken van bewoners bij benodigde verduurzaming (energiebesparing, gasloos, afval, groen) vraagt om sterke samenwerking met de corporaties en de nutsbedrijven.

Duurzame warmtebronnen:
In de eindsituatie wordt Zuidwest verwarmd door meerdere duurzame warmtebronnen. Momenteel zijn er al duurzame bronnen aanwezig of in ontwikkeling. Deze bronnen worden gekoppeld aan de warmtenetten. Bij het ontwikkelen en kiezen van bronnen geven we voorrang aan lokale en duurzame bronnen.

Geothermie:
- Aan de Leyweg is de eerste binnenstedelijke bron gerealiseerd. Op termijn gaat deze bron ca 4.000 woningen van warmte voorzien.
- Geowarmte uit Westland. In het Westland worden meerdere geothermiebronnen gerealiseerd. De mogelijkheden om de warmte ook in te zetten voor onder meer Zuidwest wordt onderzocht.

Restwarmte Rotterdam:
De restwarmteleiding vanuit Rotterdam (Warmtelinq) is momenteel in ontwikkeling. Deze leiding komt door Zuidwest (Moerwijk). Vanuit Moerwijk zal deze leiding via een warmte-overdrachtsstation een deel van Zuidwest gaan verwarmen.

3. AMBITIES EN OPGAVEN

3.1. Het groen-blauwe raamwerk

Basis voor het Ruimtelijk Raamwerk is het bestaande groen-blauwe netwerk van Zuidwest.

Nu

- Het is een groene wijk. De kwantiteit wordt gewaardeerd (ook in de binnenterreinen), de kwaliteit en gebruiksmogelijkheden worden veel minder gewaardeerd.
- Het groene assenkruis is niet 'echt' meer groen op sommige delen. Ook ingevuld met scholen, verhard sportterrein, kunstgrasvelden.
- Het groene karakter van de wijk is een belangrijke kwaliteit, de groenstructuur bepaalt in hoge mate het beeld van de openbare ruimte in en rondom de buurten.
- Ecologisch groen voldoet in maat en kwaliteit niet.
- Er is weinig gebruiksgroen op wijk- en buurtniveau.
- Gemeenschappelijke binnentuinen in coöperatie-bezit dragen in hoge mate bij aan het groene karakter van de wijk.

Ambitie

- Versterken en behouden van de groen/blauwe en ecologische waarden
- Behouden (dus niet bebouwen) en versterken van groenstructuren en ecologische verbindingen (assenkruis, parken, singelstructuren)
- Verblijfskwaliteit leefomgeving versterken
- Ook na verdichting voldoet Zuidwest aan de Haagse referentienorm van 16.000 m2 groen per 1.000 woningen
- Groengebieden beter onderling verbinden en de doorwaadbaarheid van groengebieden verbeteren

Opgave

- Waardevolle groenstructuren (o.a. groene assenkruis) en bomen blijven gehandhaafd en worden waar mogelijk versterkt
- Regionale waarde van de groenstructuur wordt gehandhaafd en versterkt
- Er wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen gebruiksgroen en ecologisch groen
- Er worden voorzieningen in het groen toegevoegd die de gebruiksmogelijkheden vergroten

	Metropolitaan	Netwerken	Stadsgroen	Buurtgroen	Blokgroen
DOEL	Positie van Zuidwest in de regio verbeteren	Meer kwaliteits- en verblijfsgroen en versterken van ecologie.	Wijkoverstijgend toegankelijk groen met grote rol voor sport.	Ontmoetingsplekken van de buurt.	Bouwopgave en groenopgave integreren.
STRATEGIE	**Barrieres tussen regionale landschappen en Zuidwest wegnemen.**	**Differentiatie in de lange groenblauwe lijnen. Meer ecologische waarden en samenhang in singels en lanen.**	**Inzet op een nieuw park in het hart van Zuidwest, toegankelijk voor iedereen, met openbaar programma en sport.**	**Versterken van buurtgroen met specifieke sociale functie en belangrijke rol voor sport.**	**Herdefinitie van het blokgroen op plekken waar verdicht wordt.**

Bron: Groenstrategie Den Haag Zuidwest (Must, 2018).

Stedelijke groene hoofdstructuur

analysekaart

Singels en buurtparken
analysekaart

LEGENDA

- singelstructuur
- groen
- buurtparken
- bebouwing aan de singelstructuur
- contour Zuidwest
- contour grote groen-blauwestructuren

Binnentuinen

analysekaart

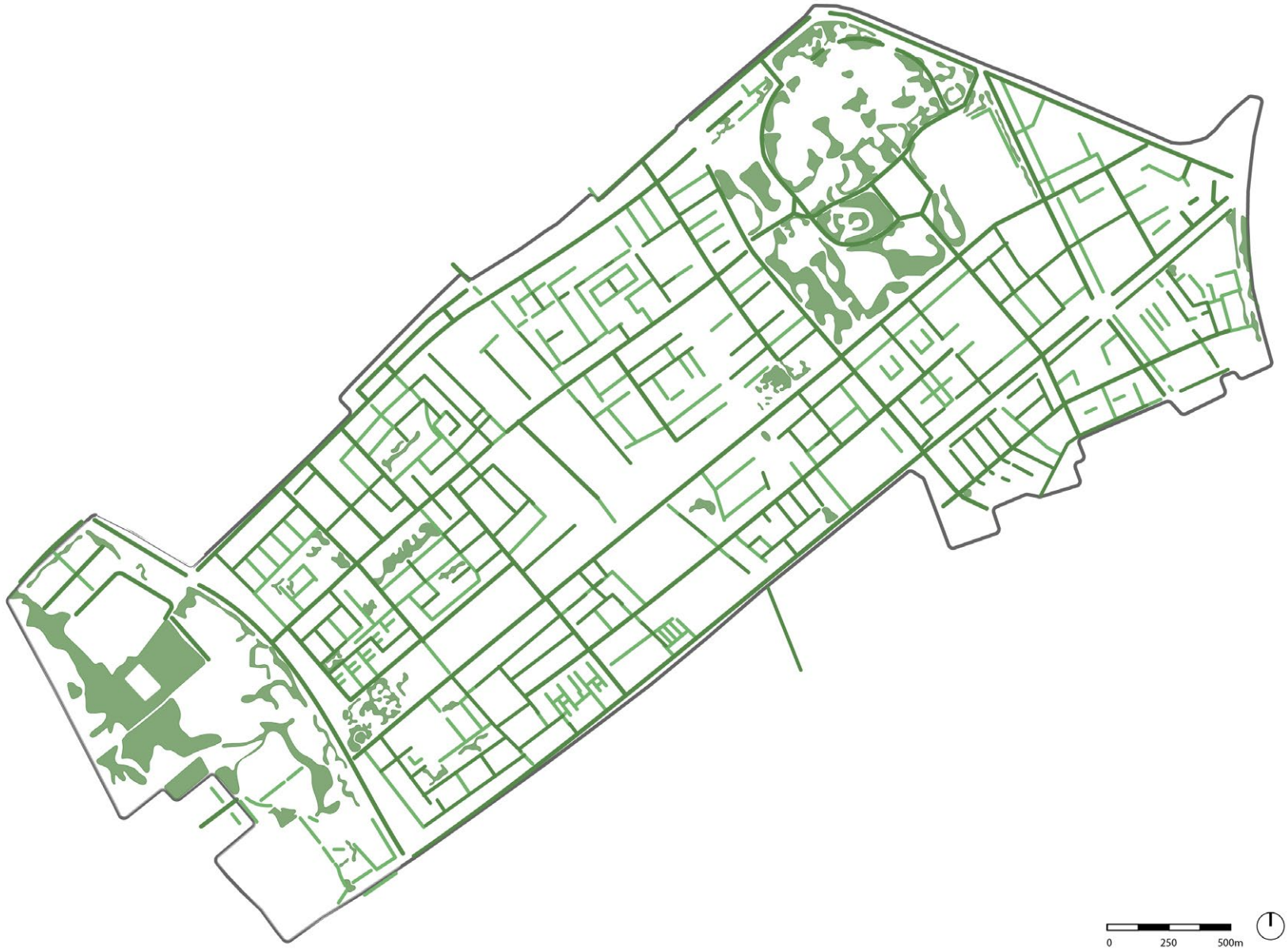
LEGENDA

- binnentuinen
- contour Zuidwest
- contour groen-blauwestructuren

Bomen
analysekaart

LEGENDA

- bomengroep
- >2 bomenrijen
- <2 bomenrijen
- contour Zuidwest



3.2. Verblijven, beleving en ontmoeting

Nu

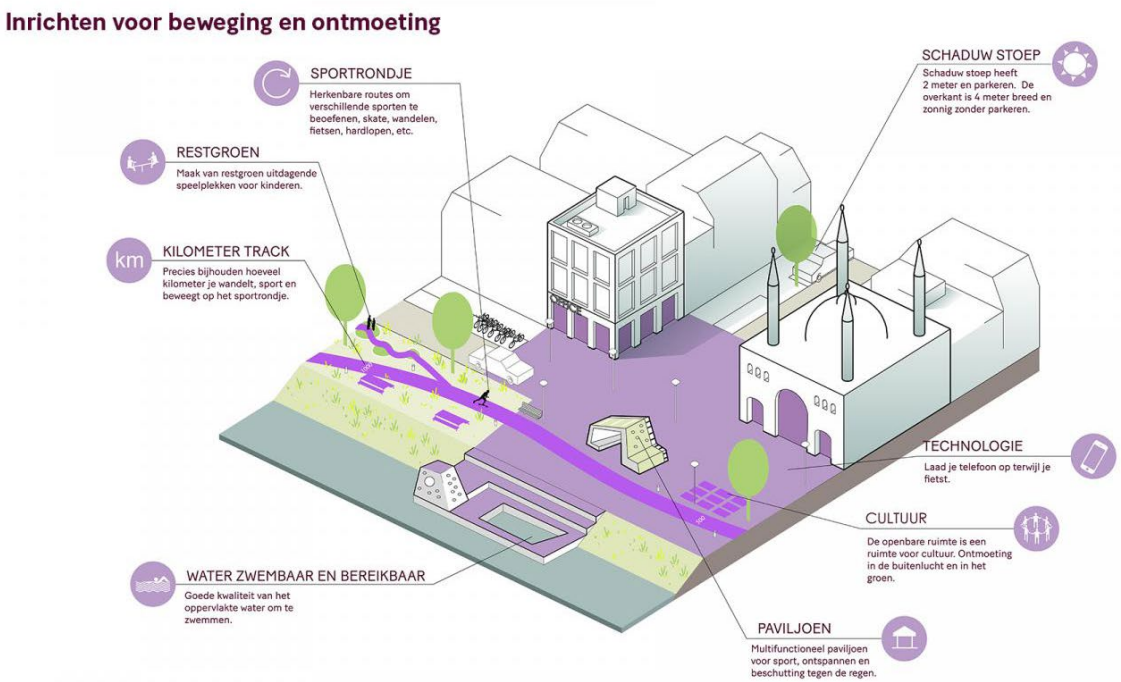
- Er zijn weinig ontmoetingsplekken, weinig bankjes.
- In veel wegprofielen is de auto bepalend. Veel parkeren op straat. Veel straten nodigen niet uit tot gebruik door voetgangers of ontmoeting
- Veel winkel- en schoolpleinen zijn sober ingericht

Ambitie

- De buitenruimte nodigt uit tot ontmoeting tussen mensen. De omgeving heeft plekken met comfortabele zit- of ligplekken.
- Er is voldoende programmatisch aanbod. Bij verblijfsplekken wordt nagedacht over de combinatie van functies die mensen bindt (bijvoorbeeld een combinatie van een terras, speeltuin en een evenement).
- De openbare ruimte is functioneel ingericht. Een openbare ruimte met gebruikskwaliteit zorgt voor meer mensen op straat waardoor er meer sociale interacties zijn. Dat leidt ertoe dat het prettiger wordt om te bewegen. En dat zorgt er weer voor dat er meer mensen op straat zijn (cyclus)
- Verblijf en ontmoeting stimuleren met rustpunten en beschikbaarheid van voldoende openbare toiletten.
- Ontmoetingsplekken zijn vooral gericht op plekken waar je graag wilt zijn of gemakkelijk andere mensen ontmoet: aantrekkelijke pleintjes, toegankelijke parken met goede verblijfsplekken, fijne wandelpaden met bankjes, een bankje op of nabij een schoolplein
- Gebruiksvriendelijk. De beweegnetwerken hebben voldoende interessante plekken om een tussenstop te maken (je kunt er zitten, iets kopen, er is aanraakbaar water).

Opgave

- De belangrijkste ontmoetingsplekken worden geïnventariseerd, en samen met de bewoners bepaald. Op deze plekken (bij scholen, winkels, voorzieningen) en op de belangrijkste looproutes daar naar toe worden zitmogelijkheden toegevoegd, en de inrichting wordt aantrekkelijker gemaakt om te verblijven.

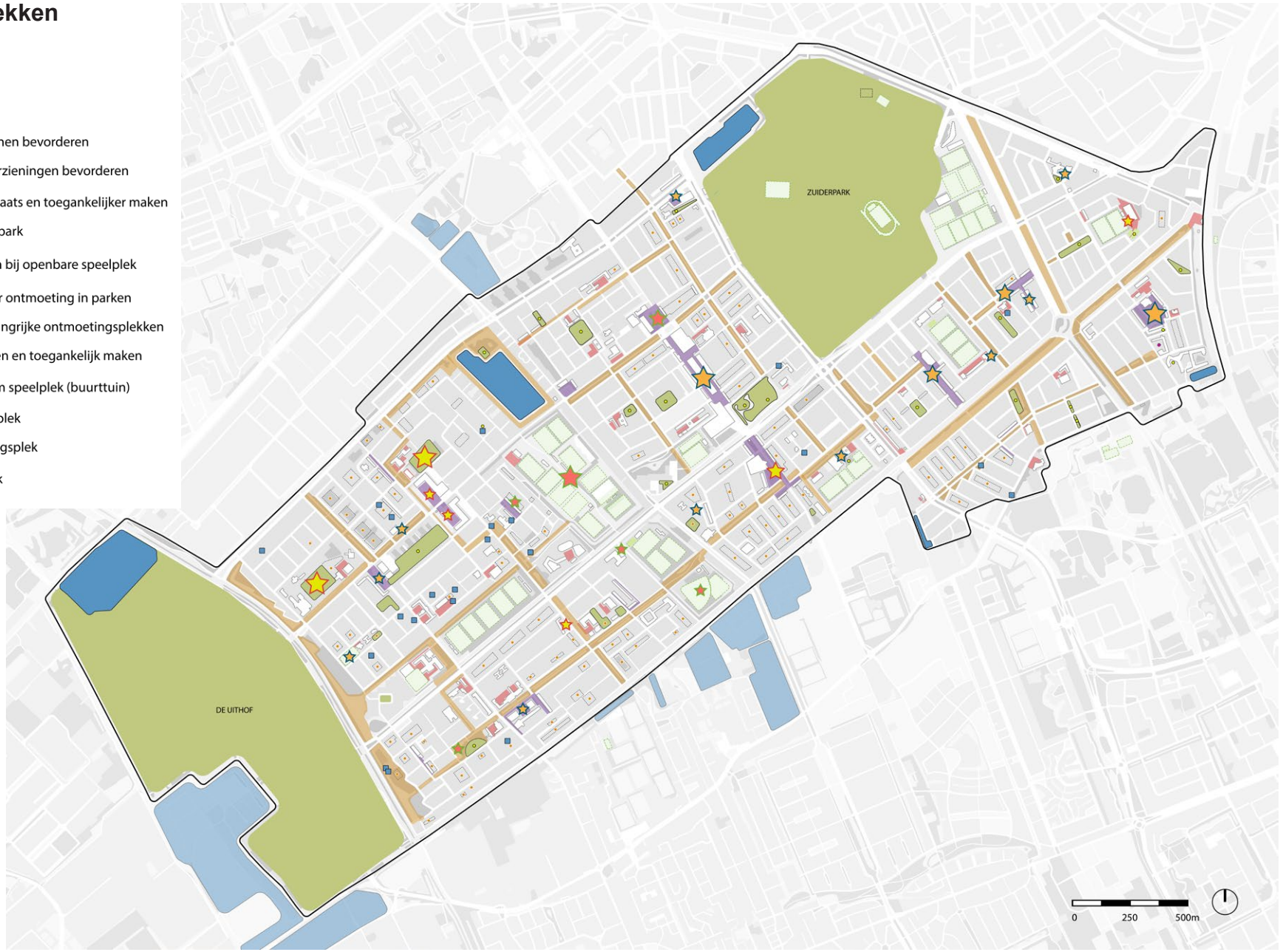


Bron: Healthy Urbanization Toolbox (POSAD/Maxwan, 2015)

Ontmoetingsplekken
visiekaart

LEGENDA

- ontmoeten rondom pleinen bevorderen
- ontmoeten rondom voorzieningen bevorderen
- sportvelden als verblijfplaats en toegankelijker maken
- ontmoeten in het Singelpark
- zitgelegenheden creëren bij openbare speelplek
- extra voorzieningen voor ontmoeting in parken
- voorzieningen nabij belangrijke ontmoetingsplekken
- stadslandbouw verbinden en toegankelijk maken
- zitgelegenheden rondom speelplek (buurttuin)
- bestaande ontmoetingsplek
- te verbeteren ontmoetingsplek
- nieuwe ontmoetingsplek



3.3. Spelen, sport en gezondheid

Nu

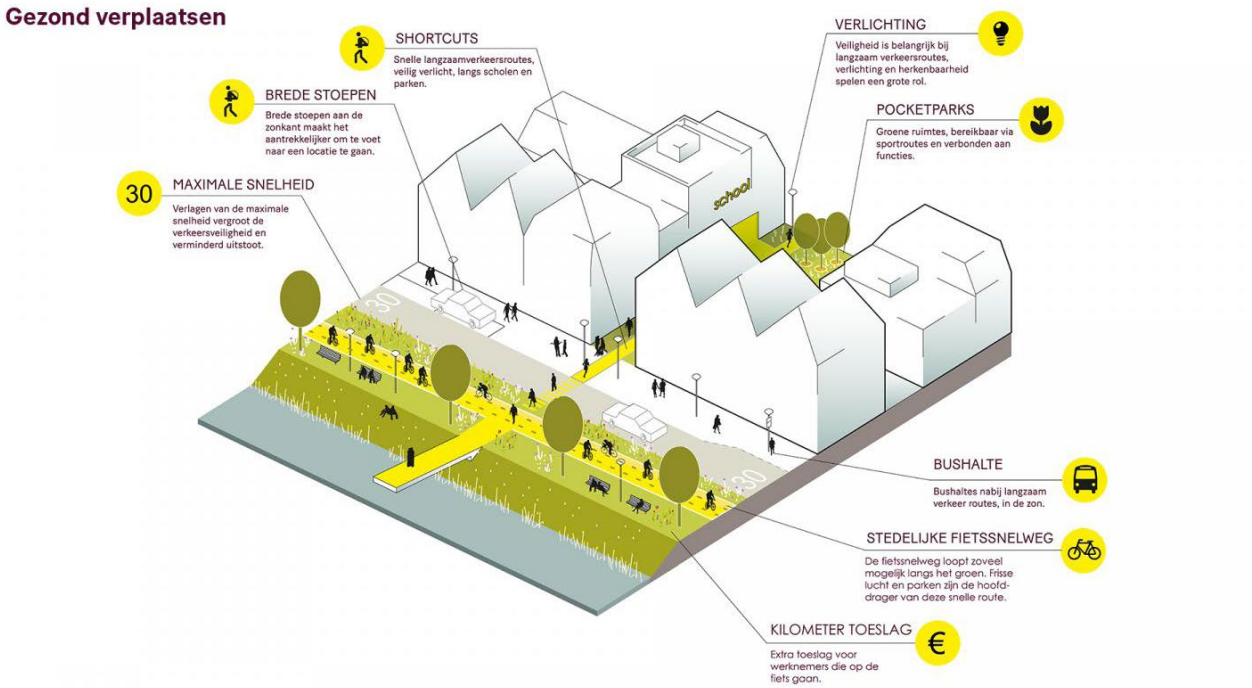
- Verschraald aanbod speelvoorzieningen.
- Er zijn weinig wijkdekkende kwalitatieve speelvoorzieningen; de speelvoorzieningen op collectieve binnenterreinen worden nauwelijks gebruikt.
- Er zijn geen of nauwelijks voorzieningen voor oudere jeugd, dus overlast.
- De aansluiting van de sportvoorzieningen op de behoeften en mogelijkheden van bewoners lijkt onvoldoende (lage deelnemingsgraad).
- Sportvoorzieningen zijn onvoldoende toegankelijk, en bieden weinig ruimte voor medegebruik.
- Het netwerk voor ongeorganiseerd sporten en bewegen in de buitenruimte is niet optimaal. Wandel-, fiets- en bewegingsruimte is veelal niet aantrekkelijk, toegankelijk of veilig genoeg.

Ambitie

- De buitenruimte nodigt uit tot beweging en spelen
- De aanwezige infrastructuur, de beschikbaarheid van toegankelijk groen en pleinen, en de beschikbaarheid van sportvoorzieningen dragen bij aan een beweegvriendelijke gezonde wijk.
- Er zijn voldoende speelplekken (conform de maatschappelijke referentienormen).
- De toenemende vraag naar sportvoorzieningen als gevolg van de toenname van woningen zorgt voor een intensiever gebruik van de bestaande sportvoorzieningen.

Opgave

- Aantrekkelijke beleving voor spelen en bewegen. De omgeving biedt voldoende variatie en is overzichtelijk en leesbaar.
- Connectiviteit. Wandel- of fietspaden zijn goed met elkaar verknoopt. Een goed netwerk maakt wijken en stadsdelen goed te belopen en makkelijk te bereiken met de fiets.
- Goed ingerichte trottoirs. In het netwerk van beweegroutes houden we rekening met wandelaars en recreatief gebruikers van de buitenruimte (zoals skaters, hardlopers, e.d.). Dit betekent dat trottoirs op bepaalde plekken breder (maar ook groener) worden gemaakt om deze weggebruikers te faciliteren. Waar bredere trottoirs passend zijn hangt o.a. af van de hoogte van bebouwing en de connecties met het omringende netwerk.
- Goede fietspaden. Het netwerk voor recreatief fietsen wordt versterkt.
- Rondjes. Zorg voor wandel- en fietsroutes langs beide zijden van water, zodat de hardloper een rondje van brug naar brug kan maken en de fietser of wandelaar op verschillende manieren heen en terug kan.
- De omgeving is beweegvriendelijk. Dat betekent: voorrang voor de wandelaar en fietser, de

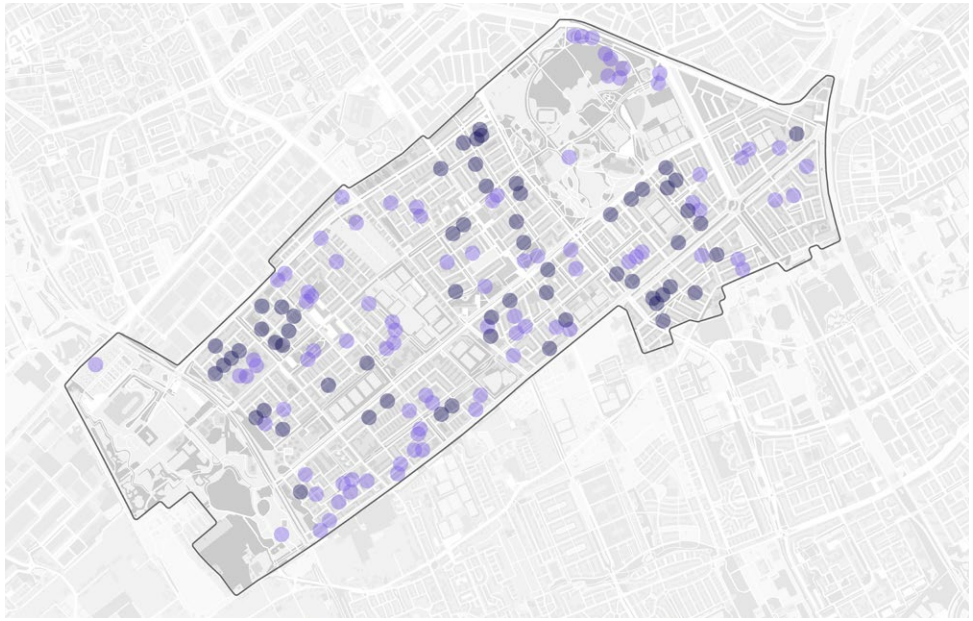


Bron: Healthy Urbanization Toolbox (POSAD/Maxwan, 2015)

trottoirs voldoen aan de uitgangspunten van het handboek openbare ruimte Den Haag. Veilige oversteekplaatsen op logische plekken.

- De openbare ruimte moet kinderen in de wijk uitdagen tot spelen en bewegen (spelaanleidingen).
- De omgeving is comfortabel. Dat betekent: Glad asfalt om te skeeleren. Obstakelvrije routes en paden. Het trottoir aan de zonzijde leent zich het meest voor beweging. Bij een optie voor een breed trottoir wordt deze zijde gekozen.
- Toegankelijk en inclusief: de buitenruimte is voor iedere doelgroep prettig en fijn om in te verblijven en te bewegen: voor ouderen, voor kinderen, voor minder validen. Bankjes kunnen ertoe bijdragen dat ouderen en mensen met een beperking er op uit kunnen gaan.
- Schoolpleinen zijn buiten schooltijden om zoveel mogelijk toegankelijk voor kinderen om te spelen.
- Binnentuinen (in eigendom van woningcorporaties) tussen wooncomplexen zijn zoveel als mogelijk toegankelijk voor kinderen om te spelen en voor wandelaars en sporters. Beweegnetwerken lopen door binnentuinen heen.
- Sportparken zijn buiten verenigingstijden zoveel als mogelijk open voor gebruik door buurtbewoners.
- Er zijn voldoende sportvelden en –hallen om te kunnen sporten (maatschappelijke referentienormen). Deze zijn makkelijk te bereiken en voor iedereen toegankelijk.
- Beweegnetwerken worden vooral aan groen en water gekoppeld (zonder verlies van groen).
- Maak in het ontwerp plaats voor sport- en spelaanleiding voor alle doelgroepen, zoals fitness, urban sports, bootcamp, conditietraining en spelaanleidingen op trottoirs (maar houd altijd minimaal 1,5 meter vrij voor wandelaars).

Speelplekken



LEGENDA

0-6 jaar (Openbaar - Corporatie)

7-12 jaar (Openbaar - Corporatie)

13-18 jaar (Openbaar - Corporatie)

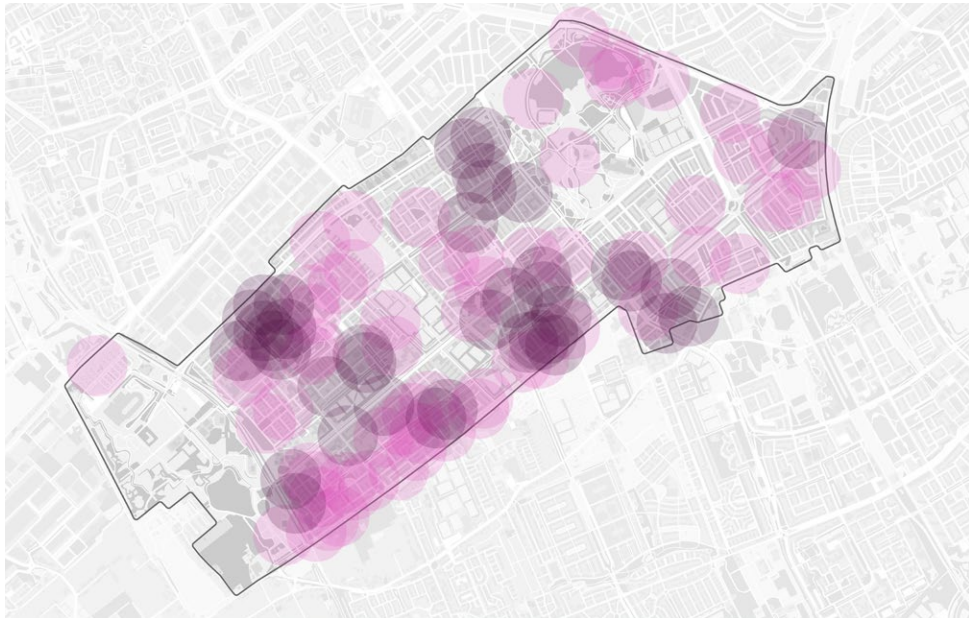
Sommige speelplekken, met name die voor kinderen van 0-6 jaar, zijn vanwege de beperkte afstand die kinderen afleggen logischerwijze nabij de woningen in de binnentuinen van de Corporaties gesitueerd. Als deze binnentuinen niet openbaar toegankelijk zijn, zal een speelvoorziening in de openbare ruimte nodig zijn.

Voor speelvoorzieningen is de referentienorm

2.625 m2 per 1.000 woningen.
0-6 jaar: 1 speelplek per 275 woningen
7-12 jaar: 1 speelplek per 530 woningen
13-18 jaar: 1 speelplek per 785 woningen

Voedingsgebied: Buurt/wijk
0-6 jaar: 100-150 meter
7-12 jaar: 400-600 meter
13-18 jaar: 1.000 meter

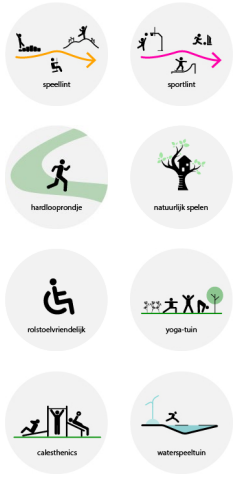
Maatvoering:
0-6 jaar: 200 m2
7-12 jaar: 500 m2
13-18 jaar: 750 m2



Spelen, sport en gezondheid
visiekaart

LEGENDA

- sport en spel langs singelstructuur
- sport en spel langs Hengelolaan + Melis Stokelaan
- toegankelijker maken van sportvelden
- parken: sport en spel in het groen
- escamp I + II in visievorming



3.4. Groen en ecologie

Nu

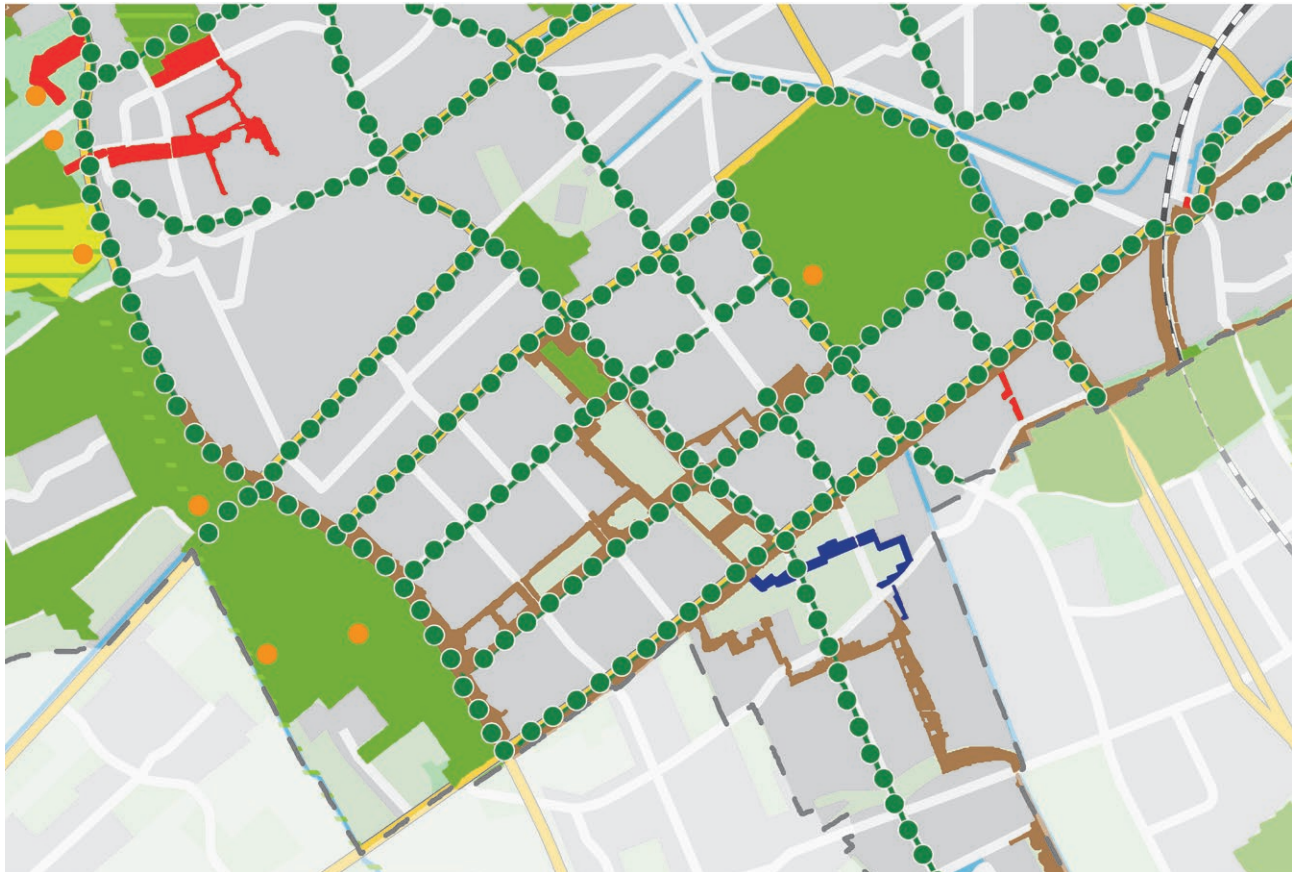
- Veel groen aanwezig, maar de inrichting (ecologische waarde, gebruiksmogelijkheden) laat te wensen over. Heel veel gras met bomen, weinig onderbeplanting en struweel, waardoor weinig verschillende biotopen aanwezig zijn en de biodiversiteit gering is. Weinig sierwaarde en belevingswaarde in het groen.
- Overgangen openbaar groen, semi openbaar groen en privé groen niet altijd duidelijk
- Volwassen boombeplanting
- Grote groengebieden (Uithof, Zuiderpark) zijn door brede wegen en gebrek aan ingangen niet optimaal bereikbaar vanuit de omliggende woonwijken

Ambitie

- Natuur-inclusieve ontwerpen voor gebouwen en openbare ruimte wordt het uitgangspunt
- Ecologische verbindingszones voldoen zowel in maat als in biotoop aan de vastgestelde uitgangspunten
- Groene binnentuinen blijven een belangrijk onderdeel van het groene karakter van de buurt

Opgave

- Nieuwbouw en renovatie wordt zo ontworpen dat het niet alleen mensen, maar ook natuur huisvest.
- (School-)pleinen minder verhard maken, bij nieuwbouw van scholen is realisatie van groen-blauwe schoolpleinen het uitgangspunt
- Nieuwe robuuste ecologische verbindingen realiseren door bestaande groenstroken beter in te richten en zo mogelijk te verbreden



- Grond en gebouw-gebonden groen toepassen
- Groene en blauwe structuur op belevingshoogte (ooghoogte) meer kwaliteit geven
- Hekken maken plaats voor heggen.
- Natuurvriendelijk berm en groen beheer
- Binnentuinen op parkeerplaatsen (dubbel grondgebruik) hebben voldoende gronddekking zodat ze ook werkelijk groen kunnen zijn.
- Bestaande boomplanting zoveel mogelijk handhaven en beschermen bij renovatie, waardevolle bomen beschermen of compenseren bij verdichting

Bron: nota Stadsnatuur (2020)

Groen beheer

- Ecologisch beheerd
- Niet ecologisch beheerd

Biotopen

- Geen ecologische waarde
- Fauna grasland
- Kruiden en zoom
- Struweel
- Flora grasland

Knelpunten kaart - Maat

- Onvoldoende maat voor ecologische verbindingzone
- 20m - 30m breed
- >30m breed

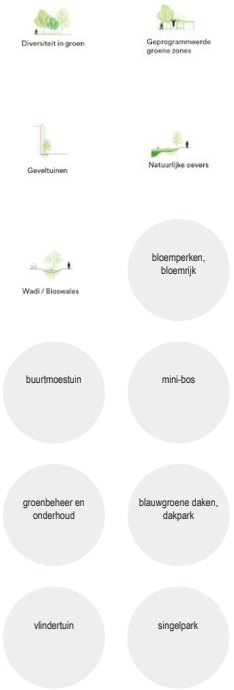
Knelpunten kaart - Invulling

- Onvoldoende verschillende biotopen
- 3 of meer biotopen bij elkaar

Groen en ecologie
visiekaart

LEGENDA

- grote groengebieden
- ecologische hoofdstructuur behouden en versterken
- singelstructuur behouden en versterken
- herprofilering Hengelolaan + Melis Stokelaan
- vergroenen winkelcentrum Leyweg
- hoofd bomenstructuur behouden en versterken
- potentieel hoofd bomenstructuur



3.5. Water en klimaat

Nu

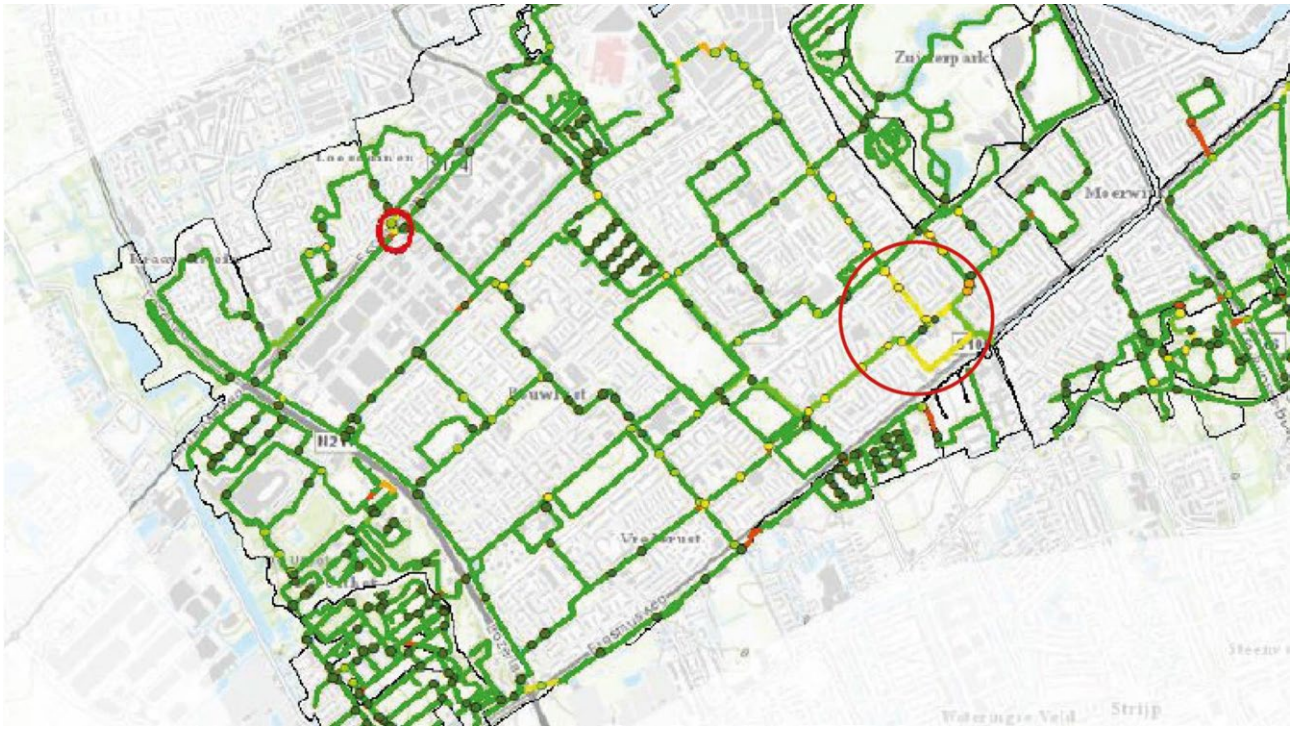
- Eén groot peilgebied voor Morgenstond, Bouwlust en Vrederust, Moerwijk apart peilgebied
- Knelpunten watersysteem door krappe duikers en smalle watergangen
- Wateroverlast beperkt zich vooral tot sportvelden laaggelegen binnentuinen en buurtparken, weinig overlast in de overige openbare ruimte
- Hittestress met name in de boomloze verharde gebieden: Leyweg, sportvelden

Ambitie

- Gebiedsgericht waterbergingssysteem
- Verdichting betekent forse waterbergingsopgave
- Voldoende ruimte voor waterberging,
- Afkoppeling hemelwater van riolering
- Knelpunten wateroverlast en hittestress worden aangepakt

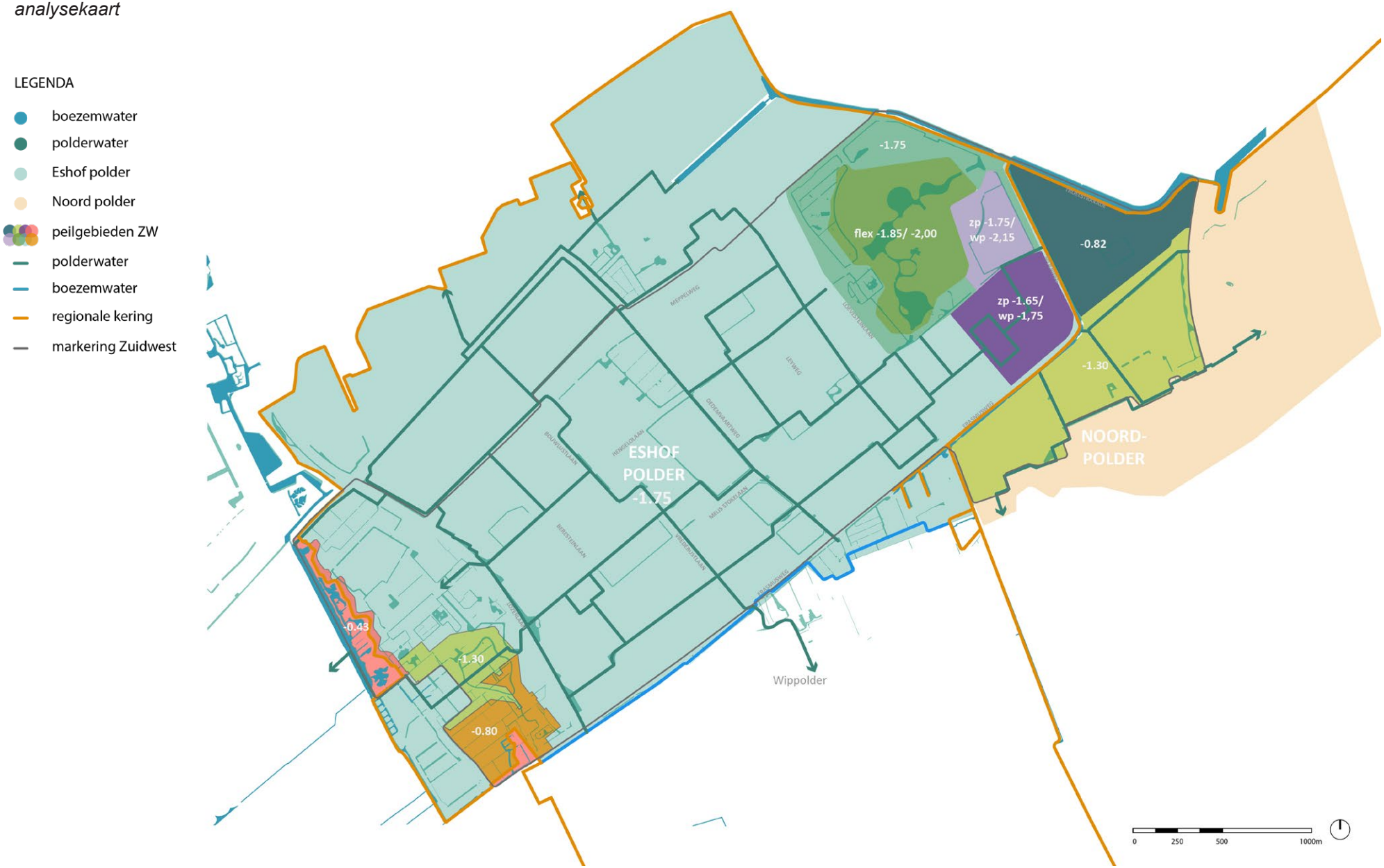
Opgave

- Wateropgave voor heel Zuidwest in beeld brengen, oplossingen verdelen over het totale peilgbied
- Inzetten nieuwe waterberging op plekken waar het meerwaarde voor de openbare ruimte heeft i.p.v. het fungeren als scheidslijn of achterkant. Voorbeelden hiervan zijn het stimuleren van biodiversiteit en waterkwaliteit, het opheffen van knelpunten in het watersysteem, of het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in projecten.
- Bufferen en opslag op eigen terrein bij nieuwbouw
- Materiaalgebruik is wateropvangend, -vasthoudend of -doorlatend.
- Aanleggen van gescheiden rioolstelsel bij nieuwbouw en renovatie.

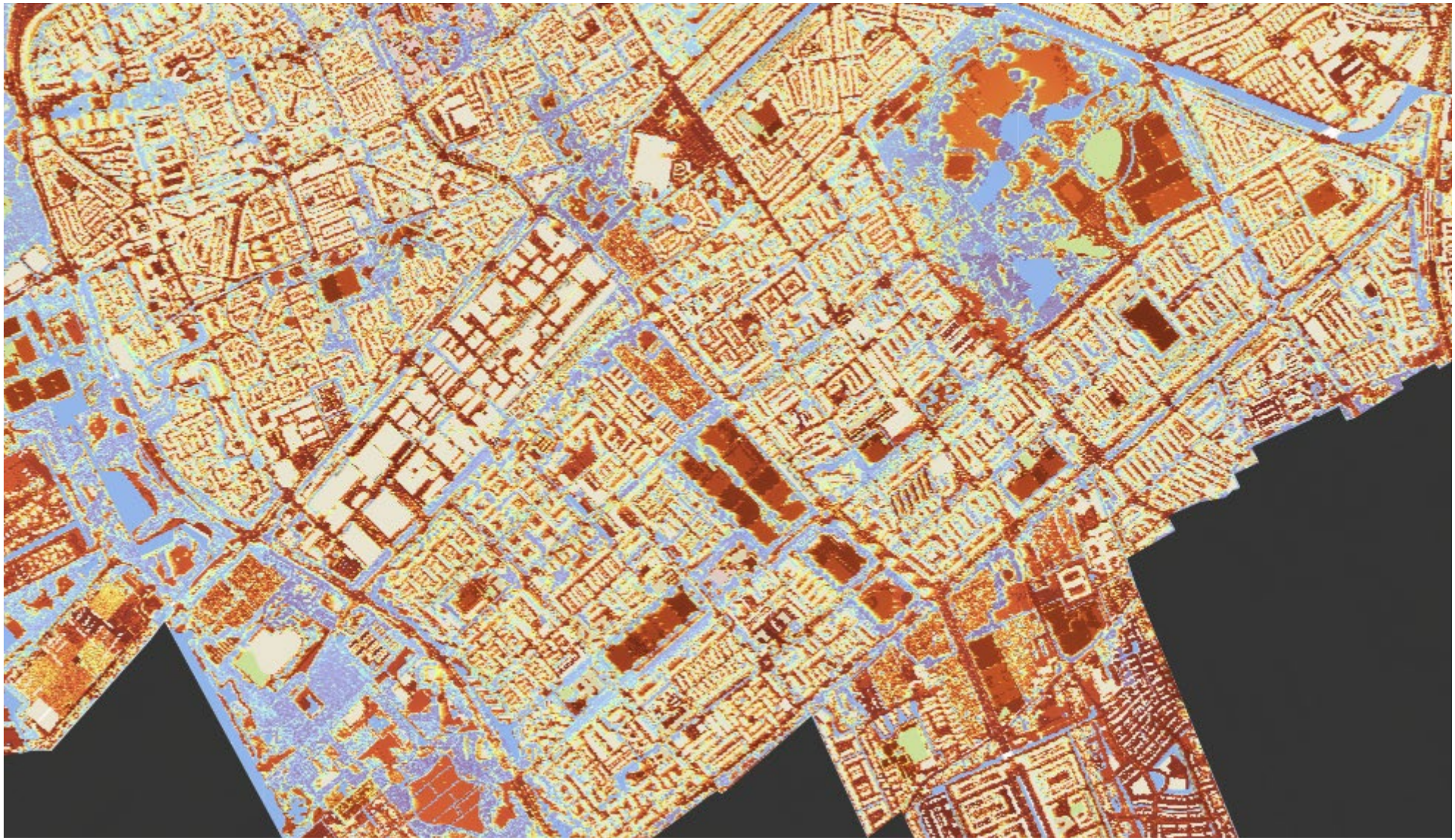


Knelpunten watersysteem (Delfland)

Water
analysekaart



Wateroverlast

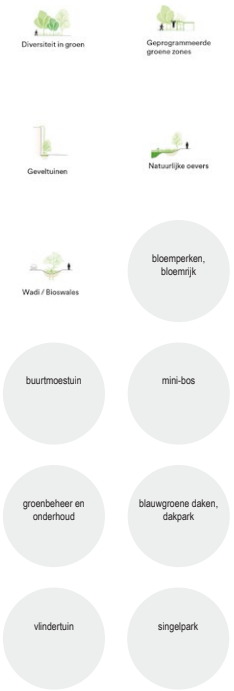


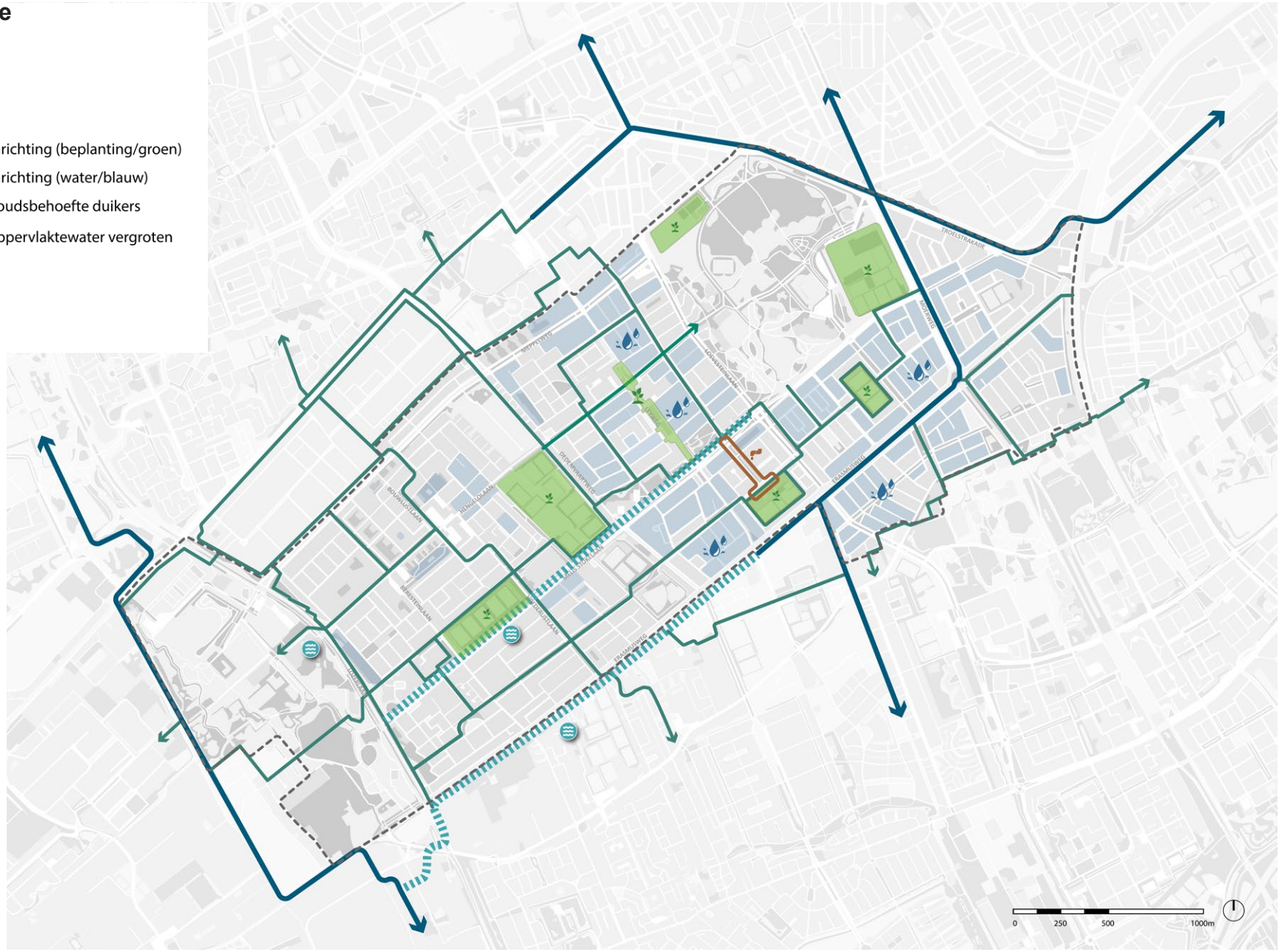
Hittestress

Klimaatadaptatie
visiekaart

LEGENDA

- klimaatbestendige inrichting (beplanting/groen)
- klimaatbestendige inrichting (water/blauw)
- theoretische onderhoudsbehoefte duikers
- bergingscapaciteit oppervlaktewater vergroten
- boezemwater
- primair water
- markering Zuidwest





3.6. Mobiliteit

Nu

- Bestaande voet- en wandelpaden zijn niet altijd optimaal, in onderhoud/beheer, maar ook de aantrekkelijkheid van de routes, goede en veilige oversteken en de afwisseling en het programma langs de wandelroutes laten te wensen over.
- Voorzieningen en winkelcentra bieden goede autobereikbaarheid en parkeerfaciliteiten. Toeleidende routes voor fiets en voetganger zijn deels voor verbetering vatbaar.
- OV is een onvoldoende volwaardig alternatief voor de auto (qua reistijd, gemak, fijnmazigheid en betaalbaarheid).
- De afstanden van Zuidwest naar het centrum en de NS-stations zijn relatief groot.
- Er zijn onvoldoende hoogwaardige OV-verbindingen vanuit Zuidwest naar voorzieningen in de stad (oa. Haagse Markt, Ziekenhuis, Scholen, centrum, CID/Binckhorst, de kust van Kijkduin & Scheveningen) als ook naar voorzieningen en centra in de regio (o.a. Westland, Rijswijk, Delft).
- Zuidwest heeft een fijnmazig en ruim opgezet wegennet, de auto is duidelijk aanwezig.
- De auto wordt vaak gezien als statussymbool.
- Het autogebruik in Zuidwest is iets hoger dan gemiddeld in de hele stad. Datzelfde geldt voor het lopen. Fietsen en OV is minder populair vergeleken met de rest van de stad.
- Er is geen parkeerregime (parkeervergunning), alleen betaald parkeren nabij winkelcentrum Leyweg en de noordelijke punt van Moerwijk. De parkeerdruk is vrij hoog in bepaalde delen van Zuidwest, er wordt veelal op het maaiveld, in de openbare ruimte geparkeerd. De stallingsgarages die aanwezig zijn worden niet altijd optimaal gebruikt.

Ambitie

- Stimuleren overgang naar schone, ruimte-efficiënte en veilige mobiliteit
- Inrichting woonomgeving stimuleert en faciliteert duurzaam mobiliteitsgebruik.
- Verbeteren en versterken netwerk van loop-en fietsverbindingen dat tevens naadloos en intuïtief aansluit op het OV
- Aantrekkelijk en toegankelijk OV
- Versterken bereikbaarheid OV binnen Zuidwest en de stad als ook naar de regio, de randstad en verder
- Verbeteren keuze-en combinatiemogelijkheden reizigers (deelmobiliteit en mobiliteitshubs)
- Verbetering verkeersveiligheid
- Meer hiërarchie en functieverdeling in het wegennetwerk
- Bundelen autoverkeer op een beperkt aantal goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen en daarmee meer woonstraten

Opgave

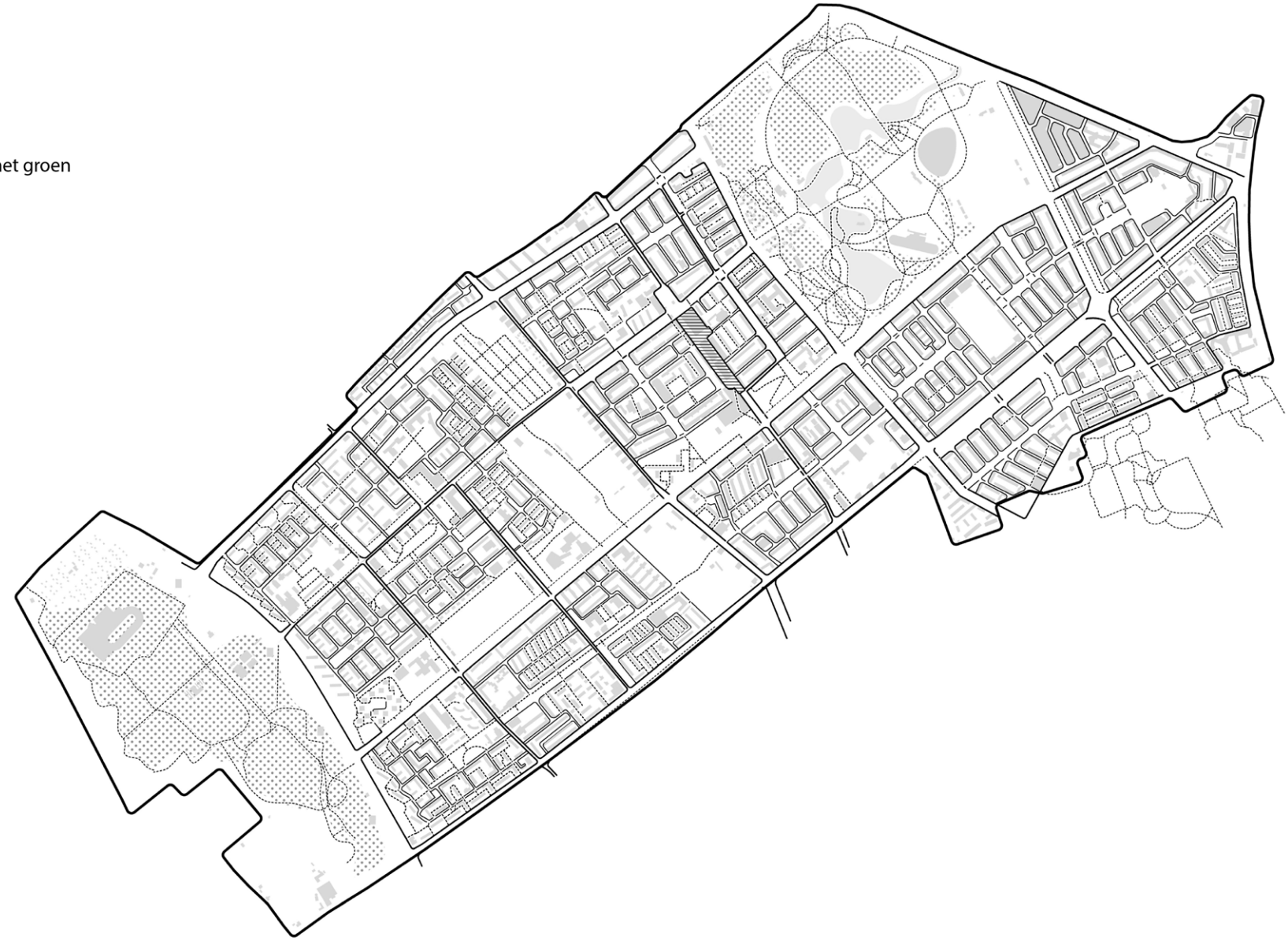
- Ontwerpen op basis van het STOMP-principe: in de eerste plaats kiezen voor de voetganger en fietser, gevolgd door het ov, deelmobiliteit en privéauto.
- Differentiatie in verkeersnetwerk aanbrengen (sommige straten van de hoofdstructuur focus op auto, andere straten focus op OV/ fiets/ lopen)
- Differentiatie aanbrengen in OV: 'Regionaal & Stedelijk Verbindend' (vrijliggens en snel) en 'Regionaal & Stedelijk Ontsluitend' (met overige verkeer geïntegreerd en fijnmazig)."
- Fijnmazig netwerk van voetpaden realiseren, door het toevoegen van paden, bruggetjes en doorsteken, verbreden van stoepen en het verbeteren van bestaande paden.
- Verbeteren oversteekbaarheid van hoofdwegen, met name bij de prioritaire voetgangersroutes en grote groengebieden
- Netwerk realiseren van aantrekkelijke fietsroutes en uitbreiding sterfietsroutes en vrijliggende fietspaden (goed verlicht, goed onderhouden, veilig)
- Meer snelle fietsverbindingen tussen belangrijke voorzieningen, centra, en werklocaties in de wijk
- Realiseren van een metropolitane fietsroute richting Westland en deze goed aansluiten op het stedelijk fietspadennetwerk
- Goede stallingsmogelijkheden voor (elektrische) fietsen en scooters, bij woningen, OV haltes en voorzieningen
- Goede voetgangers- en fietsroutes naar OV haltes en naadloze en intuïtieve aansluiting van loop- en fietsroutes op OV haltes (die mogelijkerwijs deels -lichte- herplaatsing behoeven)
- Sociaal en fysiek veilige haltes, met goede voorzieningen rondom haltes realiseren (reisinfo, bewegwijzering, last mile oplossingen)
- Betere verbinding of combineren Busstation Leyweg met hub Hagaziekenhuis
- Goede OV verbindingen tussen de belangrijke bestemmingen in Zuidwest (Hub bij Hagaziekenhuis, De Uithof, Winkelcentrum Leyweg, sportcampus) en overstappen voor belangrijke ov-routes beperken
- De OV verbindingen ‘naar buiten’ met centrum, Westland, Rijswijk en Kijkduin verbeteren (ZuidWestlandcorridor en Tangent Rijswijk-Zuidwest-Kijkduin)
- Station Moerwijk beter bereikbaar maken en realiseren goede voorzieningen voor fietsparkeren
- Ruimte voor elektrisch en innovatief vervoer bieden
- Ruimte voor deelvervoer bieden, aansluitend op de behoefte van bewoners en ondernemers
- Mobiliteitshubs realiseren, in samenhang met OV haltes en voorzieningen
- Doorstroom van autoverkeer op hoofdontsluitingswegen voldoende waarborgen
- Belangrijke voorzieningen en bestemmingen moeten voor de auto goed toegankelijk blijven (ziekenhuis, Uithof, bedrijventerrein ZKD, winkelgebieden)
- Doorgaand autoverkeer niet door de wijk, meer autoluwe straten op buurtniveau en zoveel mogelijk 30km/u straten en eventueel 15 km/u straten (te onderzoeken), waarbij Regionaal & Stedelijk Verbindend OV haar regime van 50km behoudt mits vrijliggende infrastructuur aanwezig.
- Invoeren betaald parkeren
- Ruimte voor innovatieve en collectieve parkeervoorzieningen bieden
- Ruimte van te vervallen parkeerplaatsen benutten voor andere modaliteiten en functies (sport, groen, verblijven)

Voetgangers
analysekaart

LEGENDA

— wandelpaden

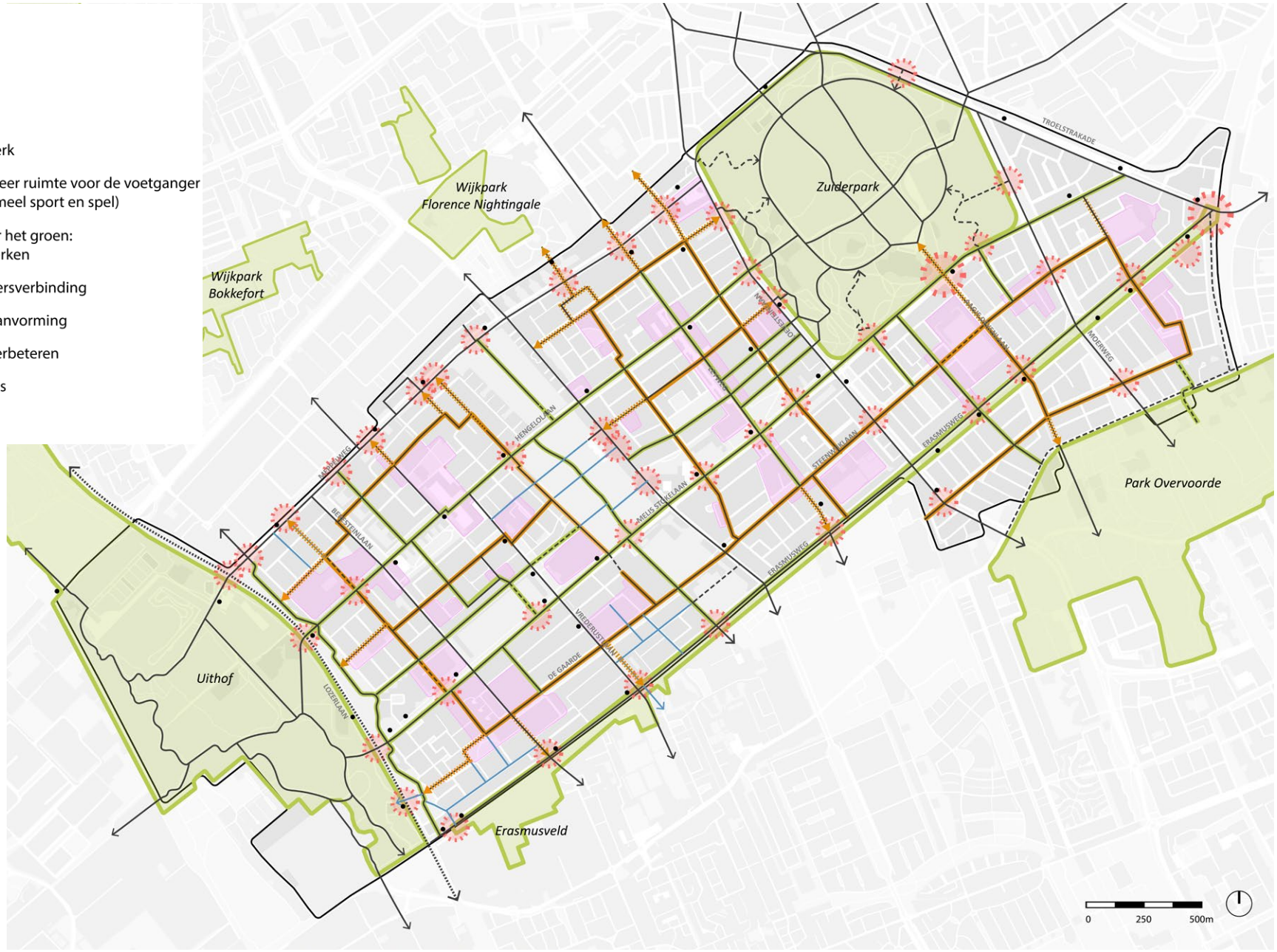
- - wandelpaden door het groen



Voetgangers
visiekaart

LEGENDA

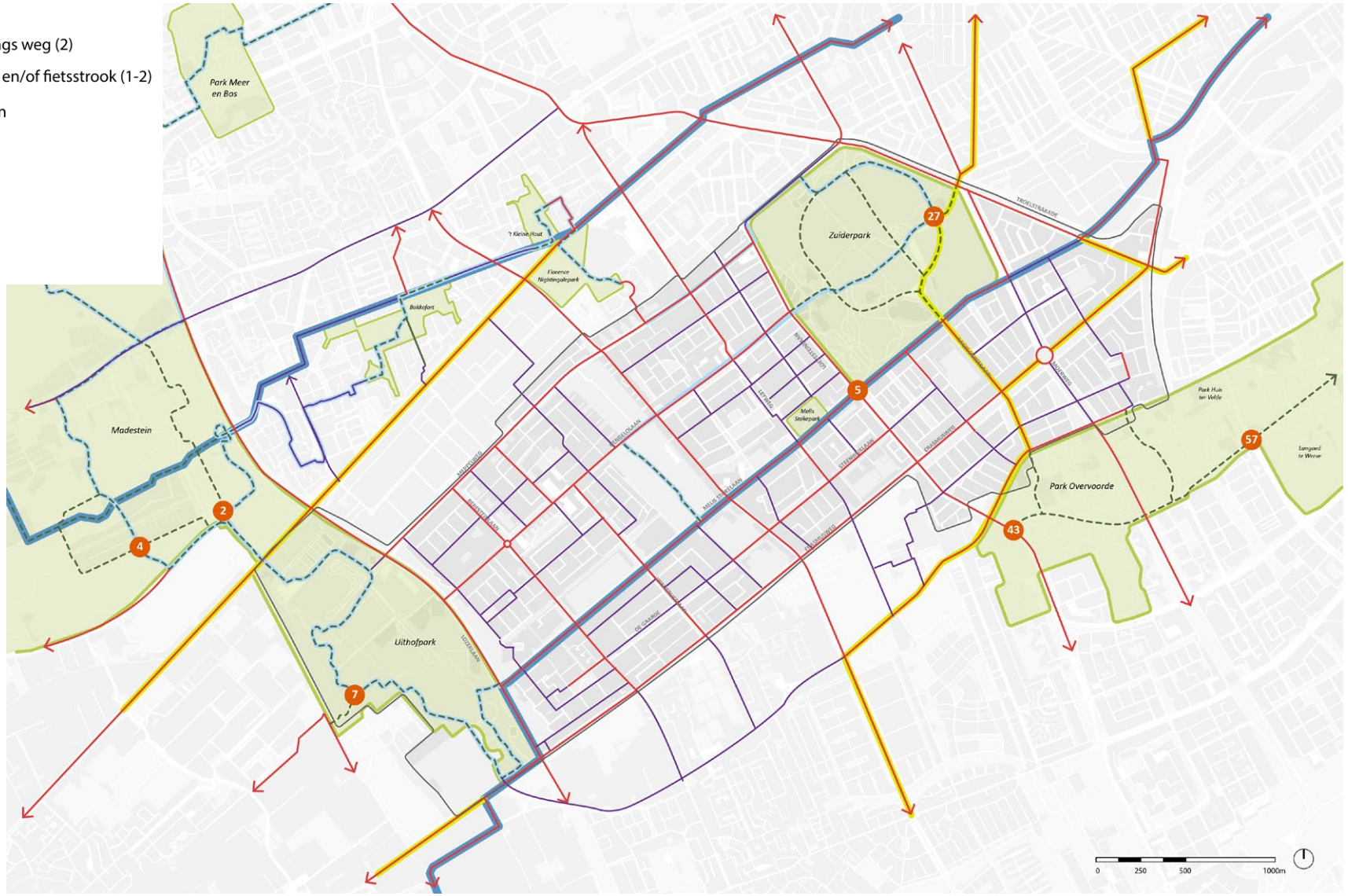
- primair wandelnetwerk
- trottoir verbreden: meer ruimte voor de voetganger (ontmoeten en informeel sport en spel)
- wandelen langs/door het groen: groenbeleving versterken
- potentiële voetgangersverbinding
- wandelnetwerk in planvorming
- oversteekbaarheid verbeteren
- voorzieningenclusters
- OV-haltes



Fiets
analysekaart

LEGENDA

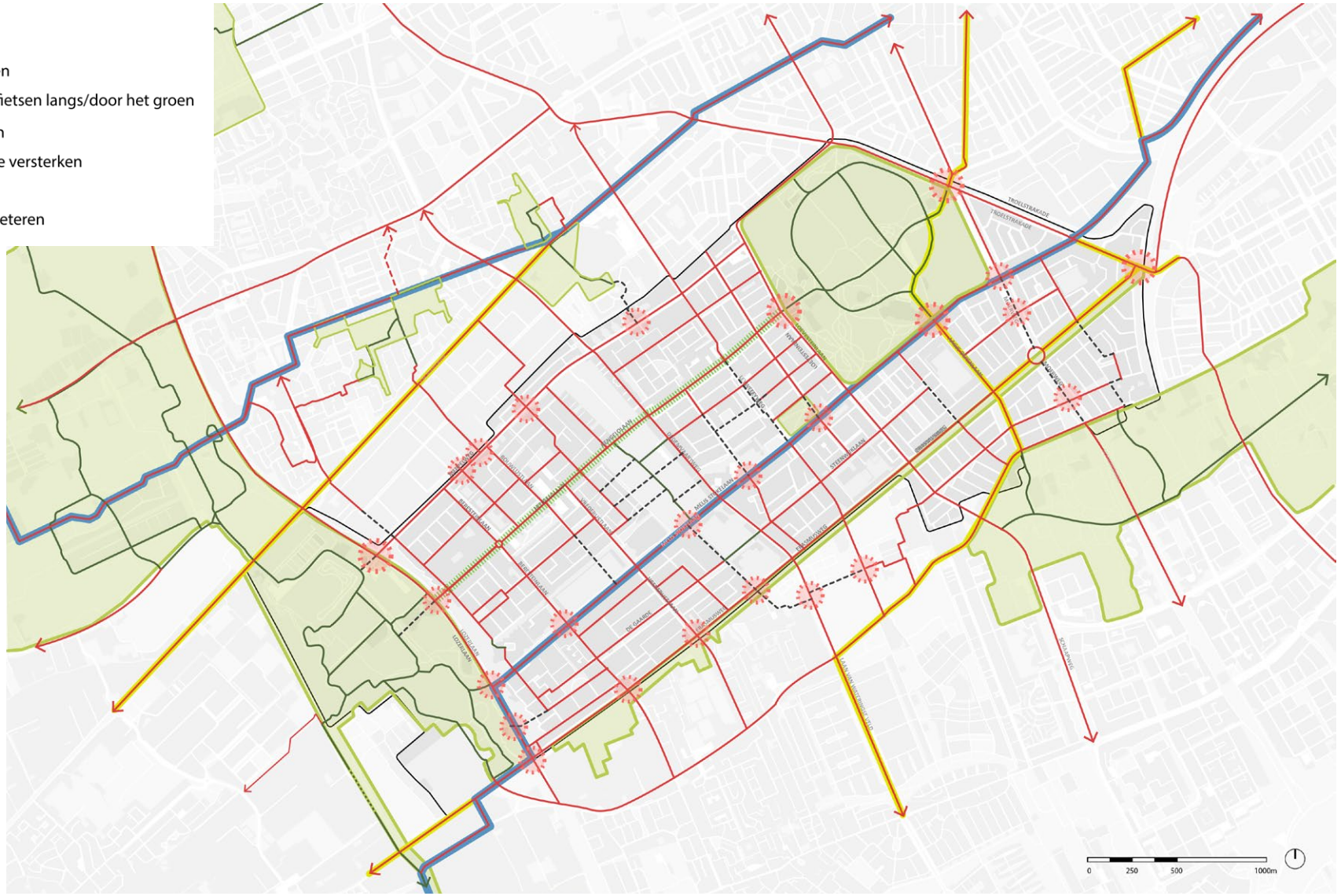
- vrijliggend fietspad langs weg (2)
- vrijliggend fietspad (1) en/of fietsstrook (1-2)
- fietspad door het groen
- gemengd profiel
- parkenroute
- sterfietsroute
- metropolitane route



Fiets
visiekaart

LEGENDA

- fietsroute
- fietsroute door het groen
- parkweg Hengelolaan: fietsen langs/door het groen
- sterfietsroute versterken
- metropolitane fietsroute versterken
- potentiële verbinding
- oversteekbaarheid verbeteren



snelfietsroutes

fietsvoorzieningen in woonstraten

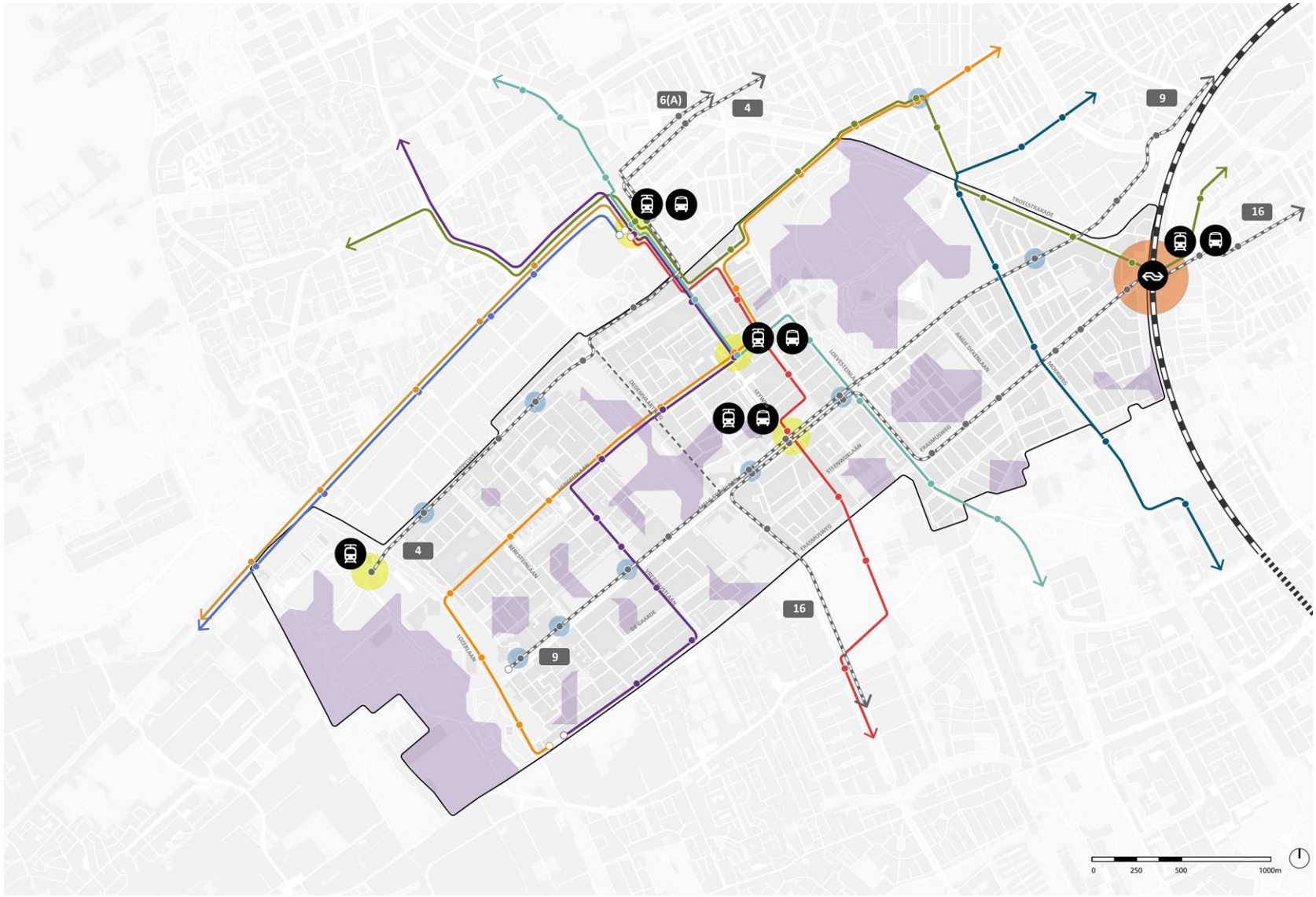
veilige oversteken

Openbaar vervoer
analysekaart

LEGENDA

bus	tram
21	4
23	6(A)
25	9
26	16
37	
51	
456	

- halte (eindstation)
- halte (tussenstation)
- tram
- bus
- trein



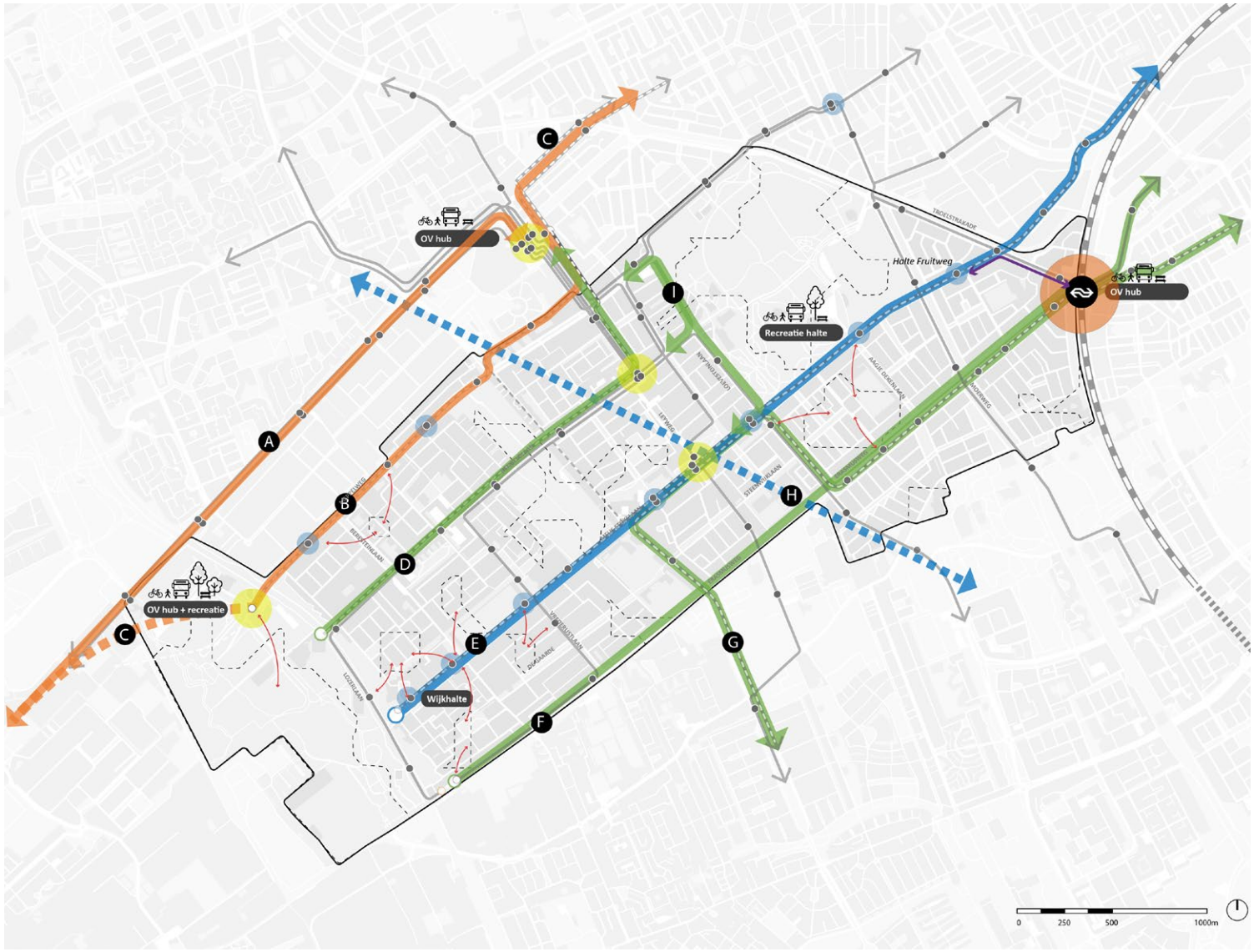
Openbaar vervoer
visiekaart

LEGENDA

- halte
- tram
- bus
- trein
- OV-knooppunt
- Tophalt/hub
- Plushalte
- > 5min lopen van halte

- routes naar de OV-haltes verbeteren
- route tussen OV-haltes versterken
- regionaal verbindende OV lijn
- stedelijk verbindende OV lijn
- ontsluitende OV lijn

- A HOV lijn over de Escamplaan: Haga ziekenhuis - Westland. Verbinding naar Westland
- B Vrijliggend lightrail lijn over de Meppelweg (= Randstadrail 4)
- C Verbeteren en versnellen verbinding naar centrum en naar Westland i.h.k.v. Zuidwestlandcorridor
- D HOV lijn over de Hengelolaan. Inpassing nader te onderzoeken in relatie met overig ruimtelijk programma
- E Vrijliggende (HOV) tram lijn over de Melis Stokelaan (= tram 9)
- F HOV lijn (n.a.w. bus) over de Erasmusweg. Langs Moerwijk en Neherkade. Startpunt Lozerlaan/Erasmusweg
- G Tramlijn (= tram 16) Wateringse Veld -station Moerwijk - station HS - Scheveningen
- H HOV lijn (n.a.w. bus). Tangent Rijswijk - Zuidwest - Kijkduin, tracé n.t.b.
- I Te onderzoeken aanpassing tracé buslijnen i.r.t. 30/50 km wegen

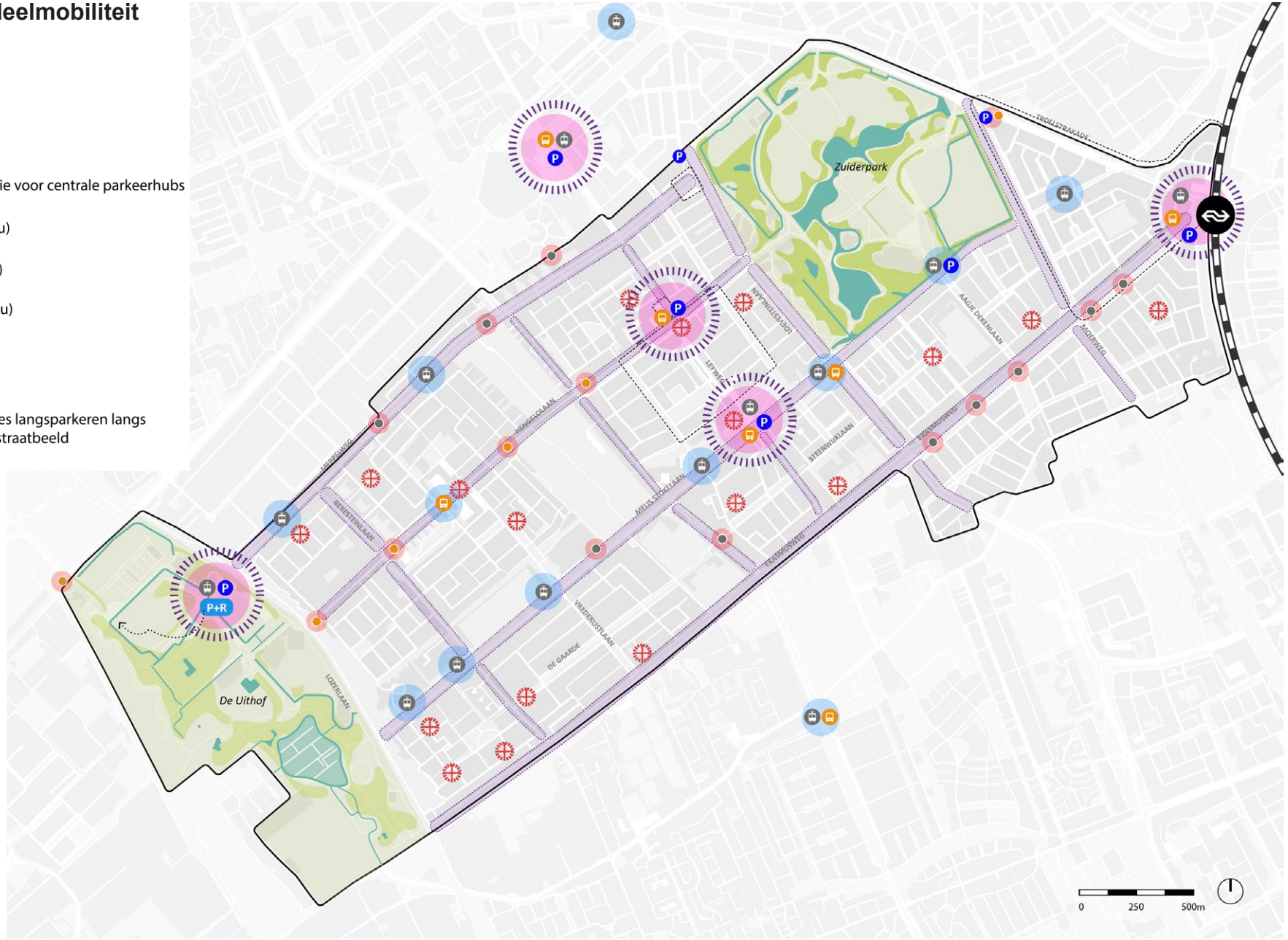


Parkeren en deelmobiliteit

visiekaart

LEGENDA

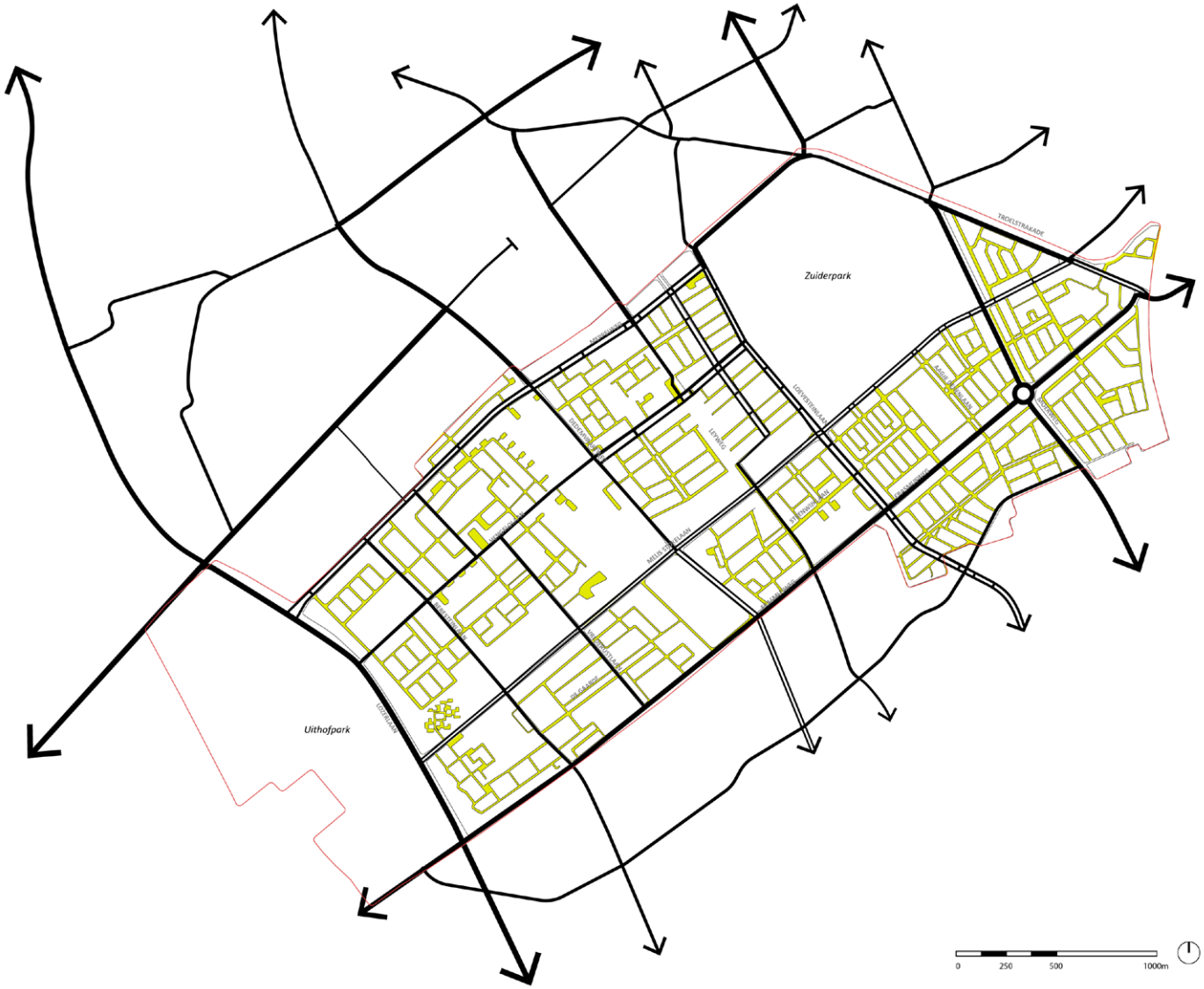
- fietsparkeren
- (potentiële) locatie voor centrale parkeerhubs
- hubs (stadsniveau)
- hubs (wijkniveau)
- hubs (buurtniveau)
- tramhalte
- bushalte
- onderzoek-locaties langsparkeren langs hoofdwegen uit straatbeeld



Auto
analysekaart

LEGENDA

- 30 km/h
- rijbaan met 2x2 rijstroken (50 km/h)
- rijbaan met 2 rijstroken (50 km/h)
- rijbaan met 2x2 rijstroken + middenberm (50 km/h)
- rijbaan met 2 rijstroken + middenberm (50 km/h)
- contour Zuidwest



Auto
visiekaart

LEGENDA

- 50 km/h
- 30 km/h
- rijbaan met 2x2 rijstroken (50 km/h)
- rijbaan met 2 rijstroken (50 km/h)
- rijbaan met 2x2 rijstroken + middenberm (50 km/h)
- rijbaan met 2 rijstroken + middenberm (50 km/h)
- contour Zuidwest

3.7. ondergrondse infrastructuur

Nu

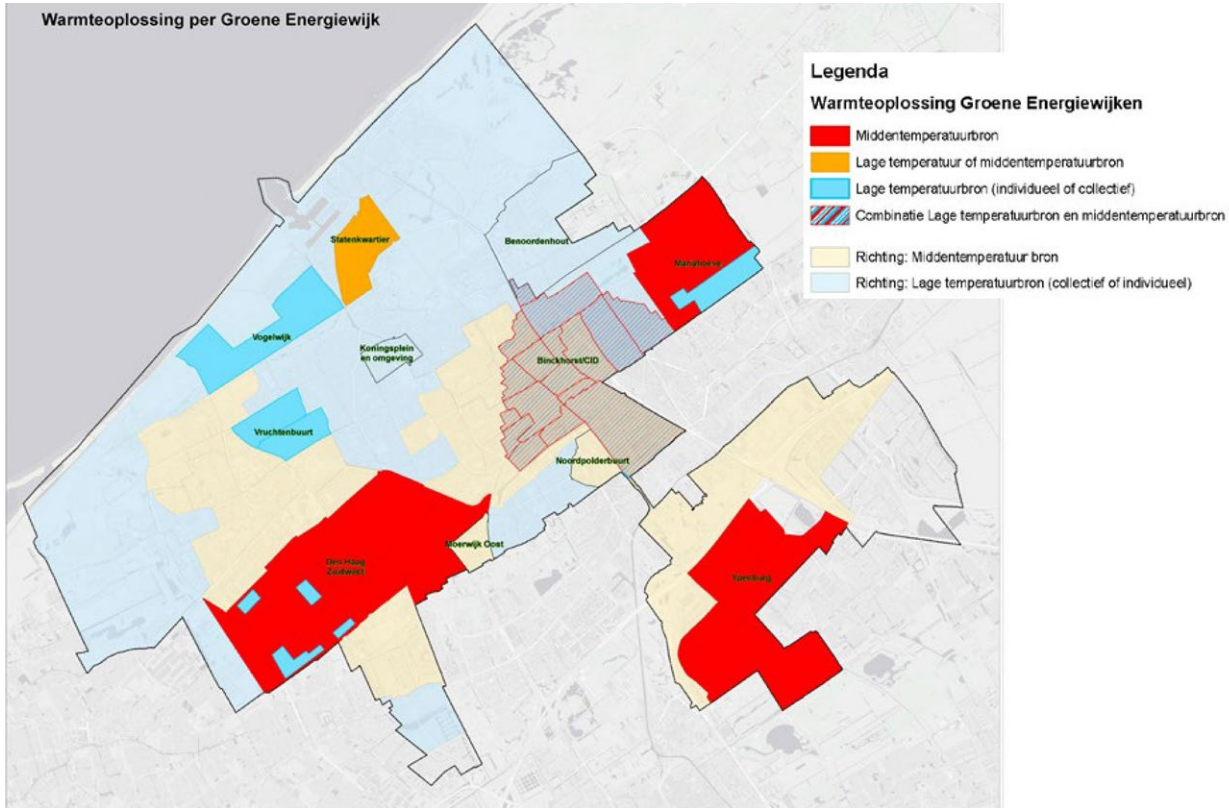
- Vastgoed heeft een laag energielabel.
- Het gasnetwerk is zeer verouderd.
- Zuidwest heeft als voorloper in Den Haag een collectief warmtenet dat duurzame warmte uit de geothermiebron levert aan woningen.
- Verouderd gemengd rioolstelsel

Ambitie

- Voor 2040 is de wijk voorzien van een schoon alternatief voor aardgas.
- Bestaande bebouwing verduurzamen
- Bestaande bouw aansluiten op een collectief warmtenet
- Op kleine schaal mogelijkheden voor WKO-netten en Warmtepompen
- Inzet van restwarmte Hergebruik restwarmte van de WarmtelinQ en geothermiewarmte uit het Westland
- Inzet van lokale bronnen als WKO en Aquathermie bronnen voor nieuwbouw
- Verzwaring van het elektranet

Opgave

- Ondergronds ruimtebeslag hoofdtracés
- Hengelolaan als verbinding Deelgebied 1 – HAL
- Leyweg als verbinding met Wateringse Veld
- Aansluiten op WarmtelinQ
- Ondergronds ruimtebeslag in de buurten
- Principeprofielen
- Per buurt verschillen afhankelijk van systeemkeuze
- Bovengronds ruimtebeslag WOS, HAL
- Aanleggen van gescheiden rioolstelsel bij nieuwbouw en renovatie
- Aanpassingen gas-en elektranet



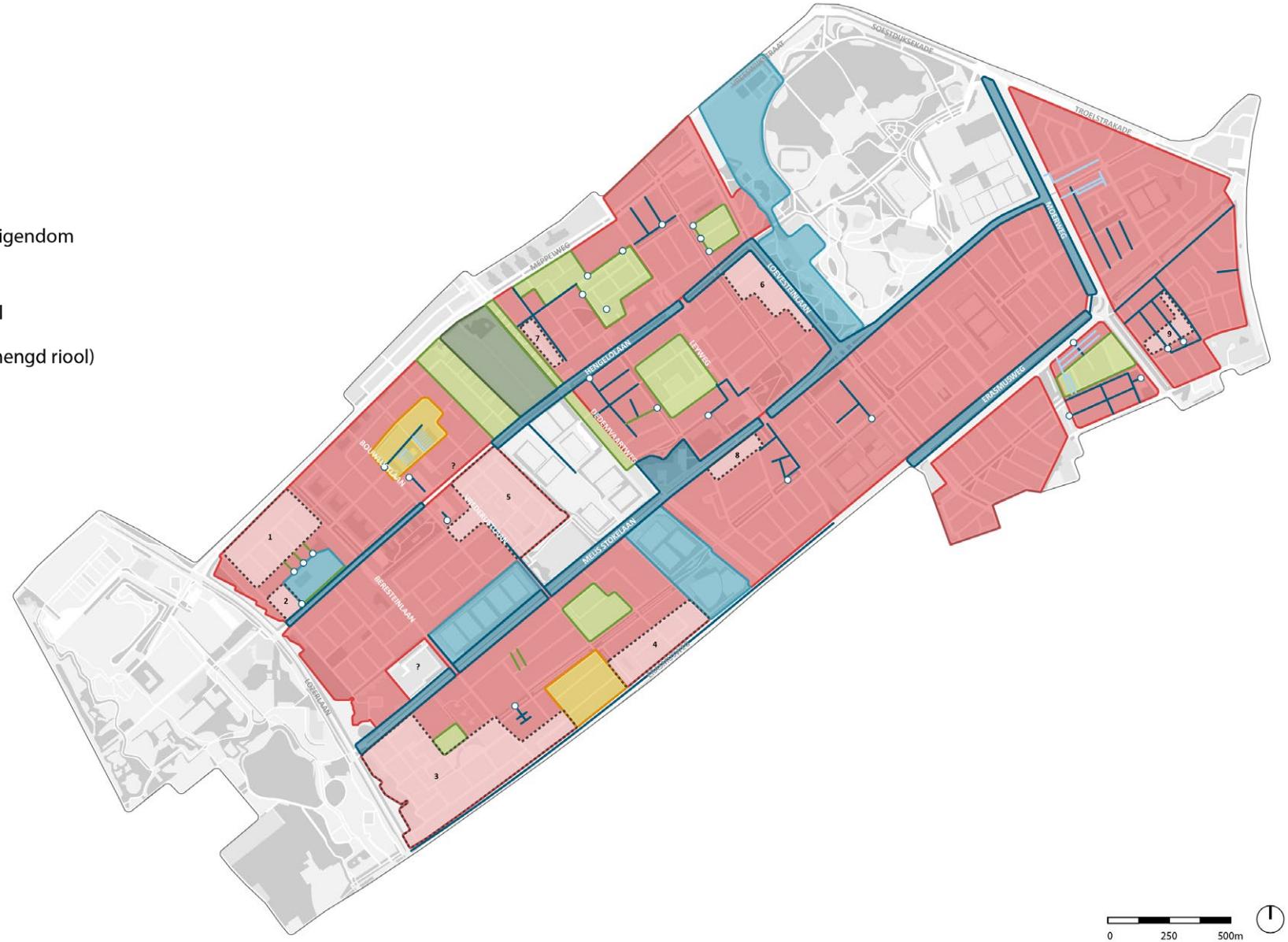
Energiekansenkaart met kansrijke energieoplossingen per wijk

Riolering

analysekaart

LEGENDA

- gemengd riool
- hemelwater riool
- gescheiden riool
- geen gemeentelijk eigendom
- vuilwater riool
- vuil hemelwater riool
- in planvorming (gemengd riool)
- hemelwater riool
- gescheiden riool
- drainage

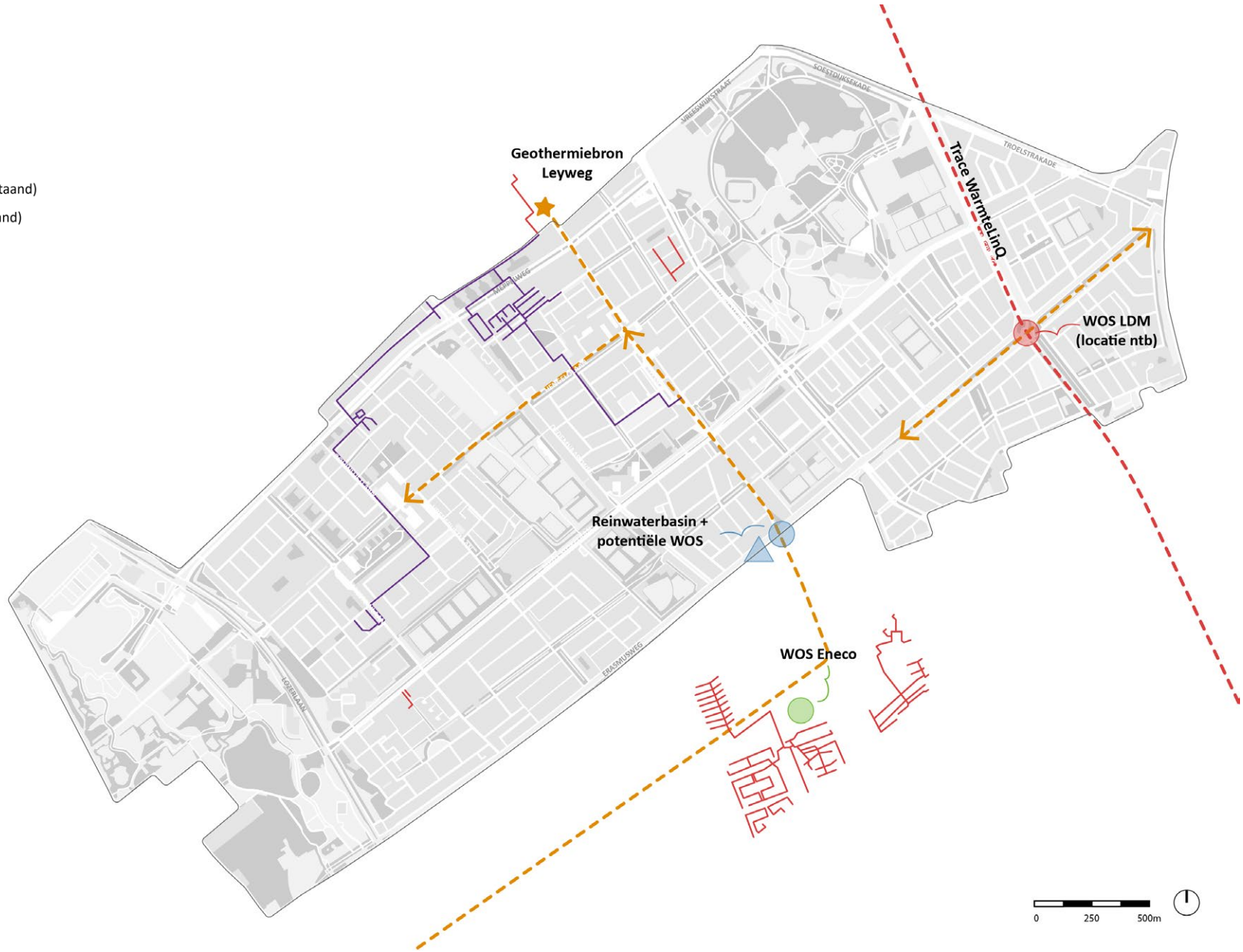


Energietransitie
visiekaart

LEGENDA

- Midden Temperatuur (bestaand)
- Hoge Temperatuur (bestaand)
- Tracé WarmtelinQ
- Mogelijke hoofdleidingen

WOS = Warmteoverdrachtstation



4. LANGE LIJNEN & DWARSVERBINDINGEN

4.1. Rol en betekenis van de lijnen

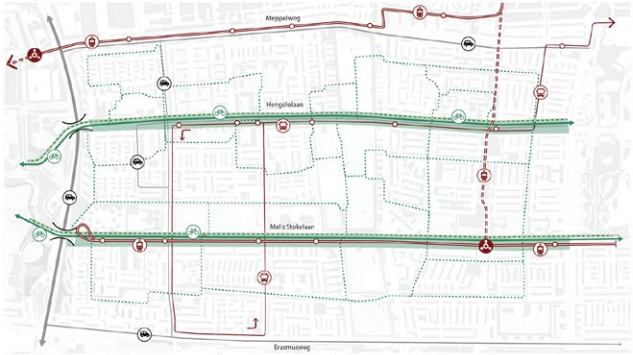
Zoals al eerder beschreven vormen de lange lijnen van Zuidwest de basis van het Ruimtelijk Raamwerk.

- Ze spelen een grote rol in de bereikbaarheid en de aansluiting op het omringende wegennetwerk
- Ze spelen een rol bij het vormgeven van de mobiliteitstransitie
- Ze zijn van betekenis bij het vergroenen, het maken van robuuste ecologische verbindingen en de klimaatadaptatie
- Ze bieden kansen om gebruik- en verblijfskwaliteit toe te voegen
- Ze hebben een duidelijke relatie met de verdichtingskansen
- Ze bieden ruimte aan het inpassen van de energietransitie

Als geheel wordt het netwerk van lange lijnen wel gekenmerkt door een grote eenvormigheid. De wegen lijken erg op elkaar. Meer differentiatie is gewenst. Dit kan omdat in de toekomst niet alle lijnen meer eenzelfde betekenis hebben in het wegennetwerk, en bijvoorbeeld sommige wegen geen directe aansluiting op het regionale hoofdwegennet (Lozerlaan) hebben. Dit biedt kansen om functies en programma toe voegen in de openbare ruimte, en komt ook de herkenbaarheid en orientatiemogelijkheden op deze nogal uniform ingerichte hoofdwegen ten goede.

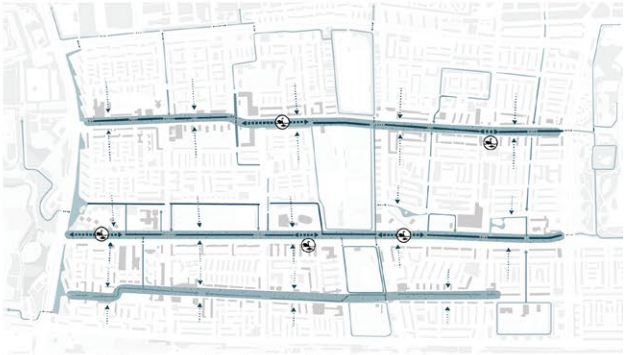
In de volgende paragrafen worden voor elke lijn de karateristieken, ambities en opgaven beschreven. Daarbij worden de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

- Benutten van kansen voor vergroening door uitbreiding en clustering van groen principe. Waar mogelijk maten van minimaal 30m groen aanbrengen.
- Voldoende ruimte voor de voetganger, vooral bij midden- en hoogbouw. Het gaat daarbij niet om minimale maten (1,5 m vrije doorloopruimte) maar om ruimelijke verhoudingen, in combinatie met de margestrook/voortuin.
- Organiseer zoveel mogelijk kansen voor natuurlijk toezicht. Geen steegjes e.d. waar het zicht op de wandelaar of fietser beperkt is.
- De eigendomssituatie van de buitenruimte moet helder zijn; openbaar/publiek of privaat. Alles ertussenin leidt tot mogelijk onveilige situaties of gebrekkig onderhoud.
- Bekijk of (dynamische) verlichting nodig is om de situatie veilig te maken

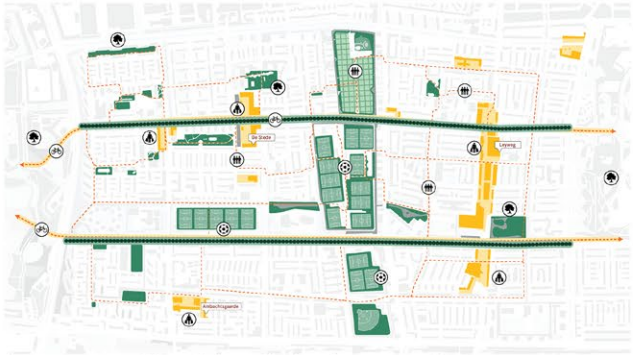


Mobiliteit: In de lanen liggen kansen voor verbeterde verbindingen en routes voor fietsers en voetgangers. Het formele netwerk van de lanen wordt verbonden met een informeel netwerk in de wijk.

Ecologie: Er is meer ruimte voor groen in de vorm van lanen, ecologische oevers en beplanting op maaiveld. De lanen vormen een ecologische structuur door Zuidwest en verbinden twee grote stadsparken.

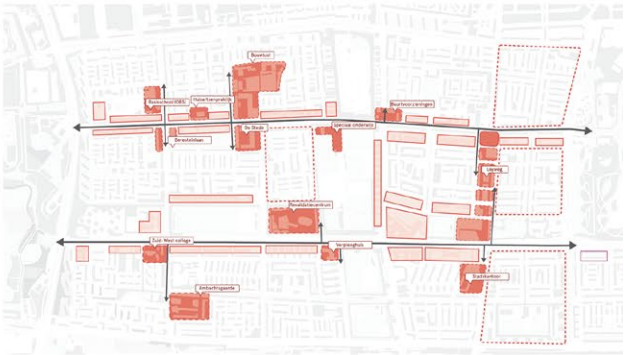


Water: Doordat de lanen ook van belang zijn in de waterstructuur liggen er kansen om hierin verbetering te brengen door waterlopen op strategische plekken te verbinden en de inrichting klimaatadaptief te maken.



Ontmoeten en verblijven: De lanen bieden ruimte voor activiteit, spelen, sport en ontmoeting.

Verdichting: De lanen bieden als lange lijnen een ultieme kans voor verdichting in de randen. Hiermee wordt de laan als structuur ruimtelijk versterkt en ontstaan er voorkanten op maaiveld met woonprogramma of andere programma's in de plinten.



Parkeren: De herinrichting van de laan biedt de kans om ook het parkeren te reorganiseren.
1. concentreren op plekken waar noodzakelijk geacht zoals winkelcentra, scholen en sportvoorzieningen. Handhaven en waar mogelijk optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen. **2.** waar mogelijk parkeren verplaatsen naar elders in de wijk. **3.** verdichting woningbouw aangrijpen voor gebouwd parkeren. **4.** inzetten op slimme mobiliteit waarin fiets-voetverbindingen en toegankelijk openbaar vervoer aanwezig is.

Bron: Den Haag Zuidwest - Groen/Blauw Icoon Project (Flux, 2021)

4.2. Meppelweg

Nu

- 50 km/u regiem, stedelijke hoofdweg
- 1+1 (zeer brede) rijstrook, parkeren langs rijbaan
- Sterk wisselend, soms asymmetrisch profiel met achterkanten van woningen en bedrijven
- Tram (lightrail) in middenberm
- Bomenrijen in middenberm ontbreken tussen Berensteinlaan en Lozerlaan

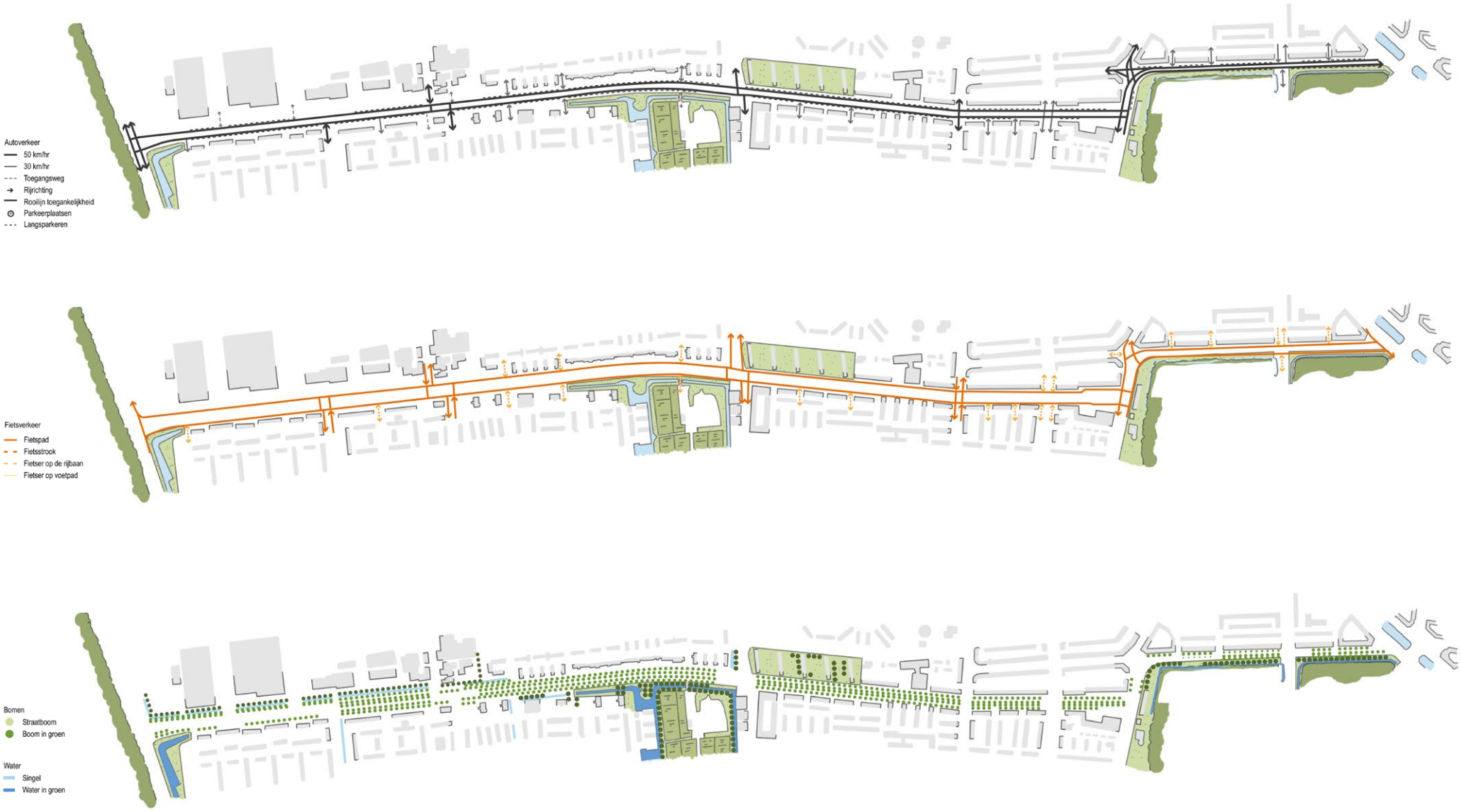
Ambitie

- 50 km/u regiem blijft, belangrijke entree voor de stad
- Vrije trambaan (lightrail) handhaven
- Minder verstoring doorstroming autoverkeer
- Achterkanten van woningen / bedrijventerrein: herstellen stedenbouwkundige symmetrie
- Versterken boomstructuur

Opgave

- Ventweg met langsparkeren bij nieuwe projecten, zo mogelijk uitbreiden bij bestaande bebouwing
- Aanvullen bomenrijen langs middenberm
- Verbeteren groeiplaatsomstandigheden bomen

Profiel huidige situatie

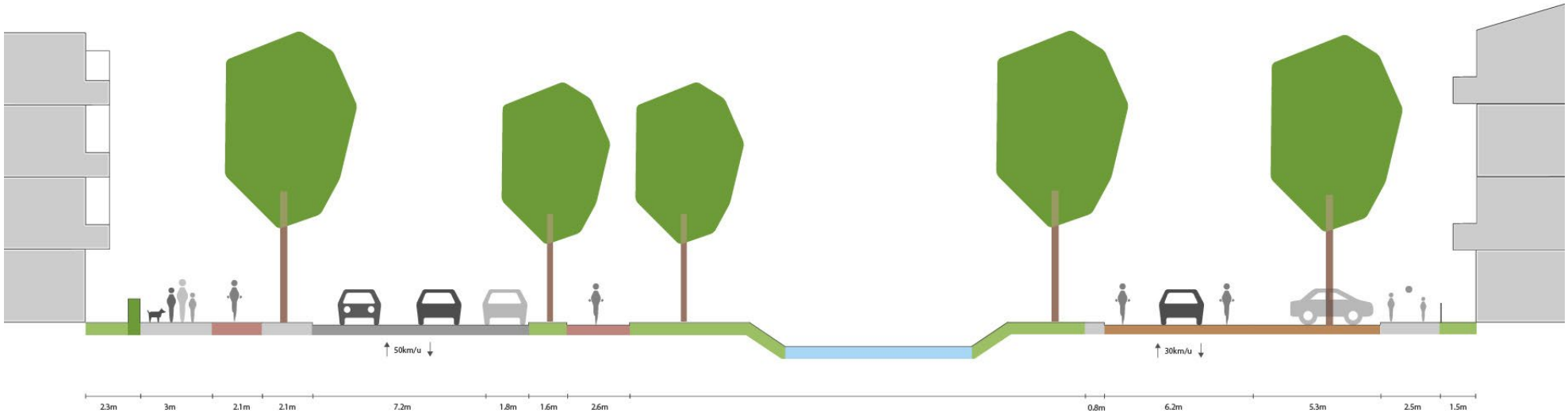

Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren
Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad
Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.3. Hengelolaan

Nu
- Sterk wisselend, soms asymmetrisch profiel
- 50 km/u regiem
- Goed gebruikte busroute
- Duidelijke laanstructuur
- Veel parkeren in het profiel
- Water geen structurerend element

Ambitie
- Van 50 naar 30 km/u, minder asfalt
- In de toekomst geen directe aansluiting meer op de Lozerlaan, minder doorgaand verkeer
- Hoogwaardig OV (bus óf tram, zo veel als mogelijk op vrijliggende baan)
- Icoonproject Hengelolaan (Flux)
- Verbeteren langzaamverkeers verbinding naar Uithof en Zuiderpark
- Versterken groenstructuur
- Verminderen ruimteclaim parkeren
- Ruimte voor de energietransitie

Opgave
- herprofilering van 50 naar 30 km/u regiem
- Vrijkomende ruimte benutten voor vergroening, spel/sport, ontmoeten en OV
- meer ruimte voor fietsers en voetgangers, zo mogelijk vrijliggende fietsroute in twee richtingen, bredere trottoirs
- Versterken boomstructuur / groeiplaatsverbetering
- Onderzoeken inpassing vrijliggende bus of trambaan
- Alternatieve parkeerlocaties onderzoeken
- Inpassen hoofdleiding energietransitie
- Afweging verschillende ruimteclaims vraagt nadere studie, niet alles gaat passen.



Profiel huidige situatie

Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren
P
P
P
Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad
Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.4. Melis Stokelaan

Nu

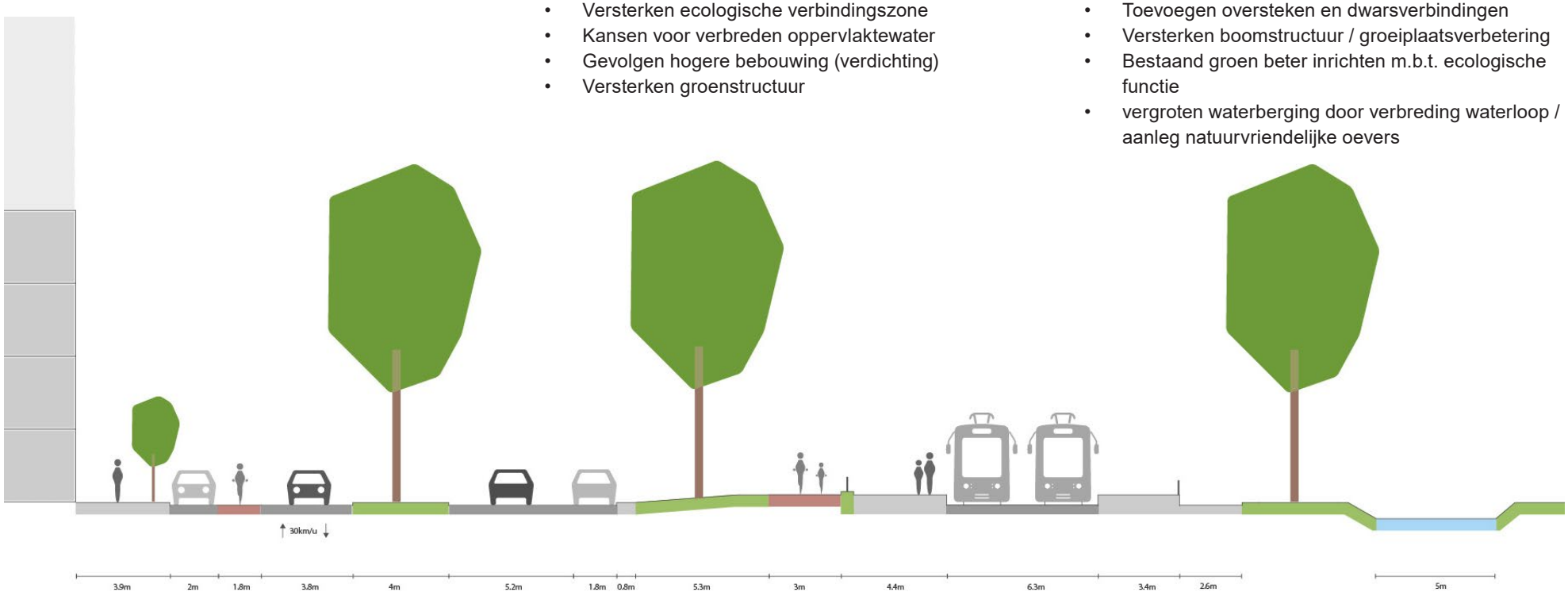
- Sterk asymmetrisch profiel
- 50 km/u regiem
- Onderdeel van een breder profiel met sportvelden / bijzondere bebouwing (Groene Assenkruis)
- In combinatie met bovenstaande functies weinig dwarsverbindingen
- Ecologische verbindingszone
- Geen vrijliggend fietspad aan de gevelzijde
- Bomenrij aan de gevelzijde matig, klein

Ambitie

- Van 50 naar 30 km/u in het gedeelte tussen Lozerlaan en Loevensteinlaan, minder asfalt
- In de toekomst geen directe aansluiting meer op de Lozerlaan, minder doorgaand verkeer
- Verminderen barrièrewerking
- Verbeteren vebinding naar Uithof en Zuiderpark voor langzaam verkeer
- Inpassen Metropolitane Fietsroute naar het Westland
- Handhaving vrijliggende trambaan
- Versterken ecologische verbindingszone
- Kansen voor verbreden oppervlaktewater
- Gevolgen hogere bebouwing (verdichting)
- Versterken groenstructuur

Opgave

- Voor de auto herprofilering van 50 naar 30 km/u regiem tussen Lozerlaan en Loevensteinlaan.
- Onderscheid aanbrengen in snelheidsregime OV/ tram (50km/u) en overig verkeer.auto (30km/u)
- Tussen Loevensteinlaan en Troelstrakade nader onderzoek nodig naar gewenst verkeersregiem (Modelberekeningen MER).
- Vrijkomende ruimte benutten voor vergroening, spel/sport en ontmoeten
- Vrijliggende fietsroute in twee richtingen
- Toevoegen oversteken en dwarsverbindingen
- Versterken boomstructuur / groeiplaatsverbetering
- Bestaand groen beter inrichten m.b.t. ecologische functie
- vergroten waterberging door verbreding waterloop / aanleg natuurvriendelijke oevers



Profiel huidige situatie

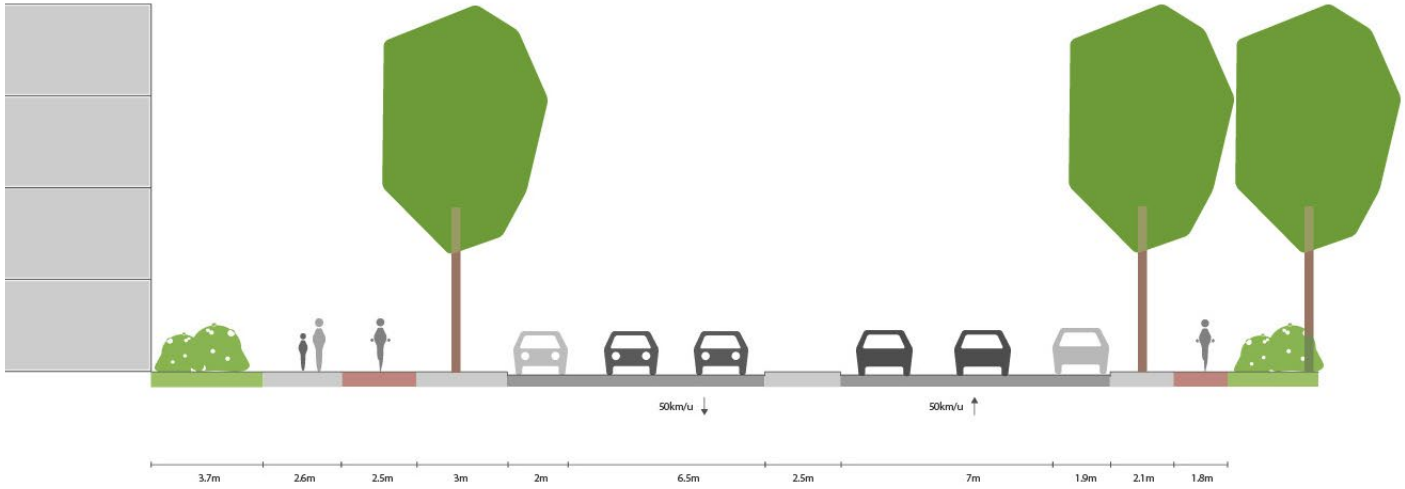
Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren
Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad
Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.5. Erasmusweg

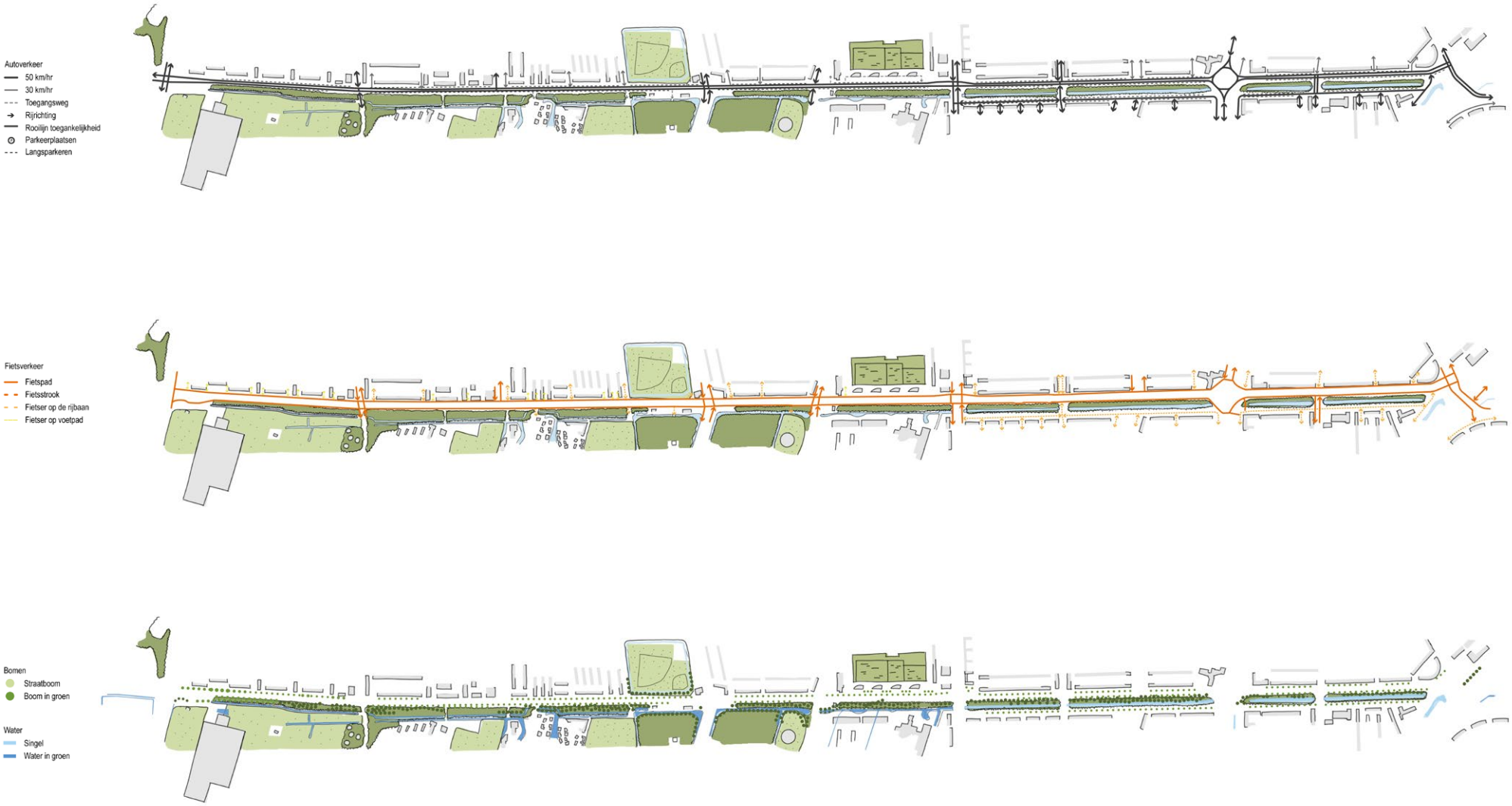
Nu
- 50 km regiem, stedelijke hoofdweg
- 2+2 rijstroken, forse barrière
- parkeren langs rijbaan
- Asymmetrisch profiel (bomen, bebouwing)
- Deels langs groene rand van de wijk
- Deels langs singel met 30 km/u straat aan andere zijde
- Boomstructuur hier en daar matig

Ambitie
- 50 km/u regiem blijft, belangrijke entree voor de stad
- Minder verstoring doorstroming autoverkeer
- Versterken boomstructuur
- Versterken ecologische verbindingszone

Opgave
- Behoud van 2+2 rijstroken
- Ventweg met langsparkeren bij nieuwe projecten, zo mogelijk uitbreiden bij bestaande bebouwing
- Streven naar eenduidig profiel
- Onderzoek naar - met overig verkeer meerijdend - HOV (bus) lijn
- Aanvullen bomenrijen langs middenberm
- Verbeteren groeiplaatsomstandigheden bomen
- Verbeteren inrichting ecologische zone



Profiel huidige situatie

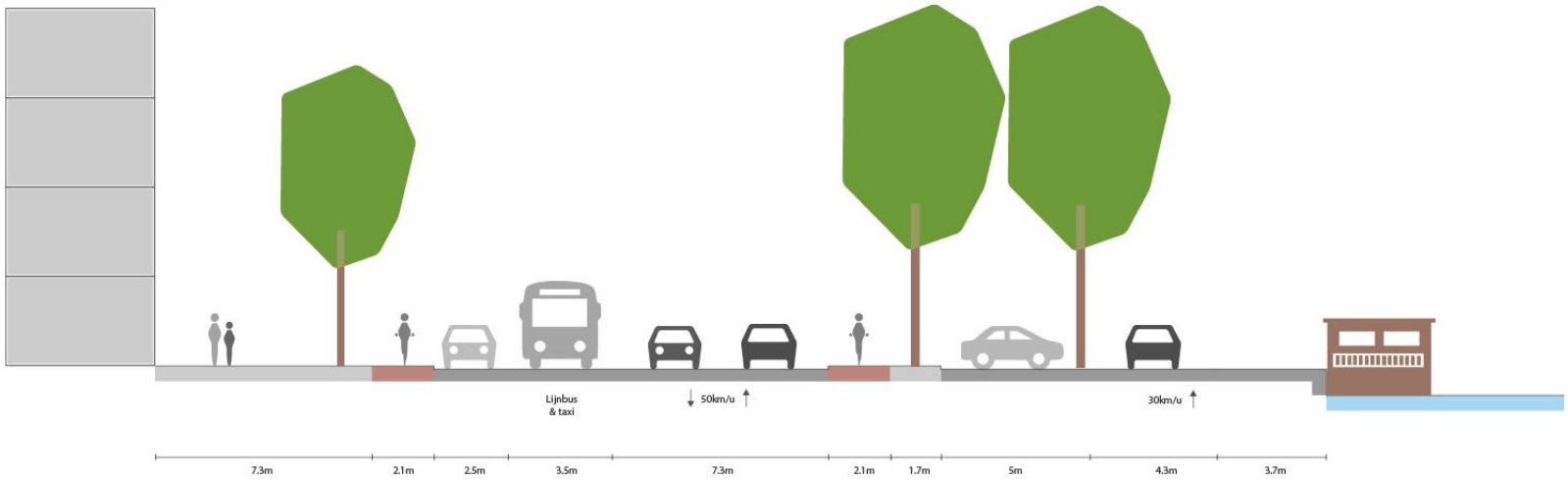

Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren
Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad
Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.6. Soestdijksekade /Troelstrakade

Nu
- 50 km/u regiem
- Soestdijkse kade = stedelijke hoofdweg, 1+1 rijstrook en aan één zijde parkeren
- Troelstrakade = wijkontsluitingsweg, 1+1 rijstrook en busbaan
- Asymmetrisch profiel, langs het Laakkanaal
- Oversteekbaarheid / barrière werking is een probleem, beperkt de toegankelijkheid van het Zuiderpark
- Water Laakkanaal deels onzichtbaar / onbereikbaar door woonboten

Ambitie
- 50 km/u regiem handhaven op de Soestdijkse kade
- 30 km/u onderzoeken op Troelstrakade
- Barrierewerking verminderen
- Minder verstoring doorstroming autoverkeer langs stedelijke hoofdweg
- Verbeteren looproute Zuiderpark - Station Moerwijk

Opgave
- Oversteek / brug toevoegen, in combinatie met nieuwe entree Zuiderpark
- Onderzoeknaar het opheffen van parkeren langs stedelijke hoofdweg
- Herinrichten Troelstrakade met aantrekkelijke looproute aan de waterzijde



Profiel huidige situatie

Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren

Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad

Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.7. Moerweg

Nu

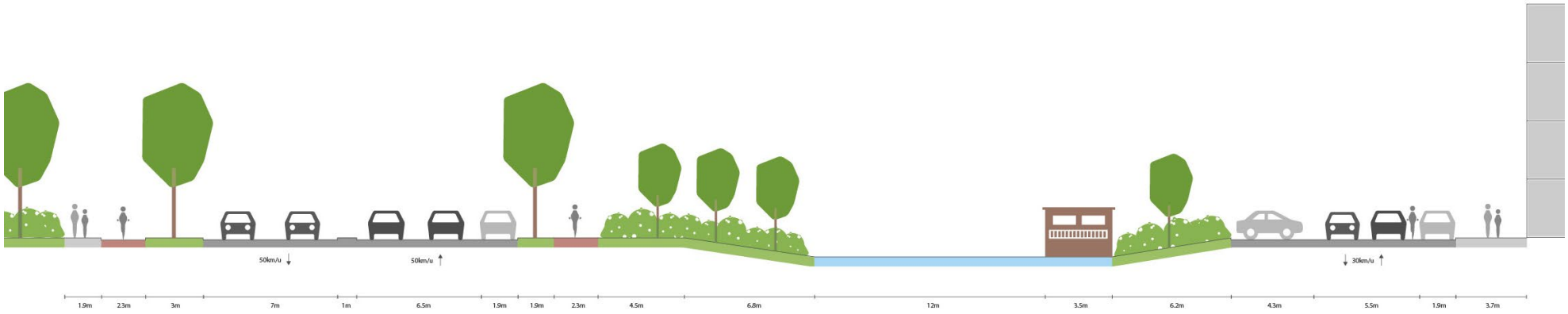
- 50 km/u regiem, stedelijke hoofdweg, 2+2 rijstroken
- In combinatie met 30 km woonstraat aan de overzijde van singel
- Asymmetrisch profiel, aan één zijde parkeren langs hoofdrijbaan
- Oversteekbaarheid / barrièrewerking is een probleem, beperkt de toegankelijkheid van het Zuiderpark

Ambitie

- 50 km/u regiem handhaven
- Barrierewerking verminderen
- Minder verstoring doorstroming autoverkeer en OV (bus)

Opgave

- Parkeren langs hoofdrijbaan opheffen
- Oversteek / brug toevoegen, in combinatie met nieuwe entree Zuiderpark



Profiel huidige situatie

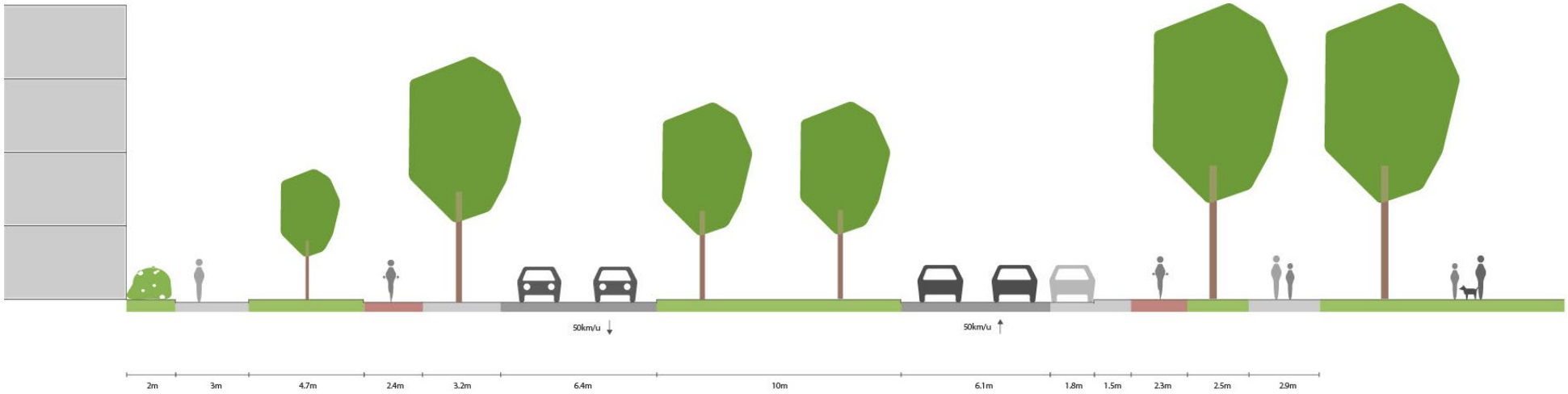
Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren
Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad
Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.8. Loevensteinlaan

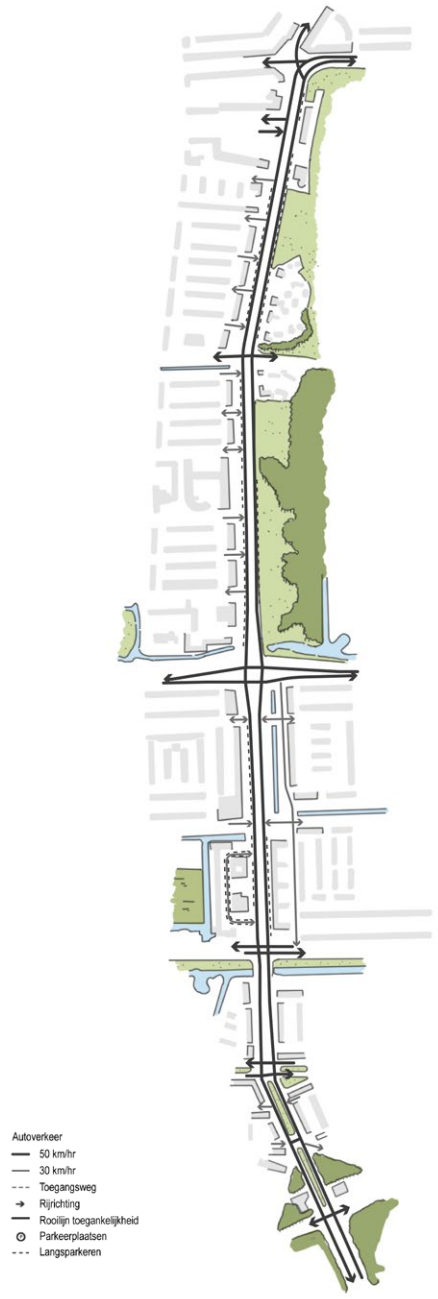
Nu
- 50 km/u regiem, stedelijke hoofdweg
- Grotendels 2+2 rijstroken, ter hoogte van het Zuiderpark 1+1 rijstrook met parkeren
- Tussen Melis Stokelaan en Cannenburglaan vrijliggende trambaan in middenberm
- Groene middenberm, deels met tram.
- Symmetrisch profiel
- Oversteekbaarheid niet optimaal
- Fraaie boomstructuur / Parkway karakter

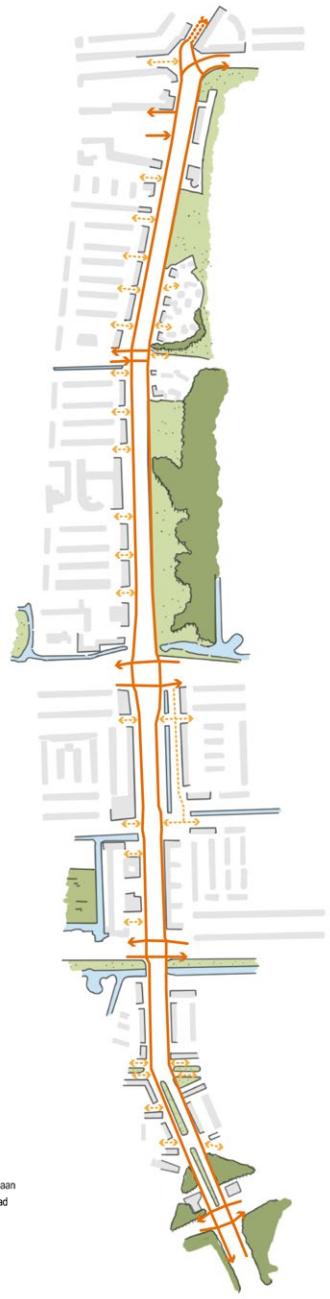
Ambitie
- 50 km/u regiem handhaven
- Barrierewerking verminderen
- Minder verstoring doorstroming autoverkeer
- Parkway karakter behouden / versterken
- Tussen Melis Stokelaan en Cannenberglaan behoud van vrijliggende trambaan in middenberm

Opgave
- Parkeren langs hoofdrijbaan ter hoogte van Zuiderpark opheffen / verminderen
- Profiel zo veel mogelijk vergroenen
- Voetgangers oversteken verbeteren / verbreden



Profiel huidige situatie


Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren


Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad

Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.9. Leyweg

Nu

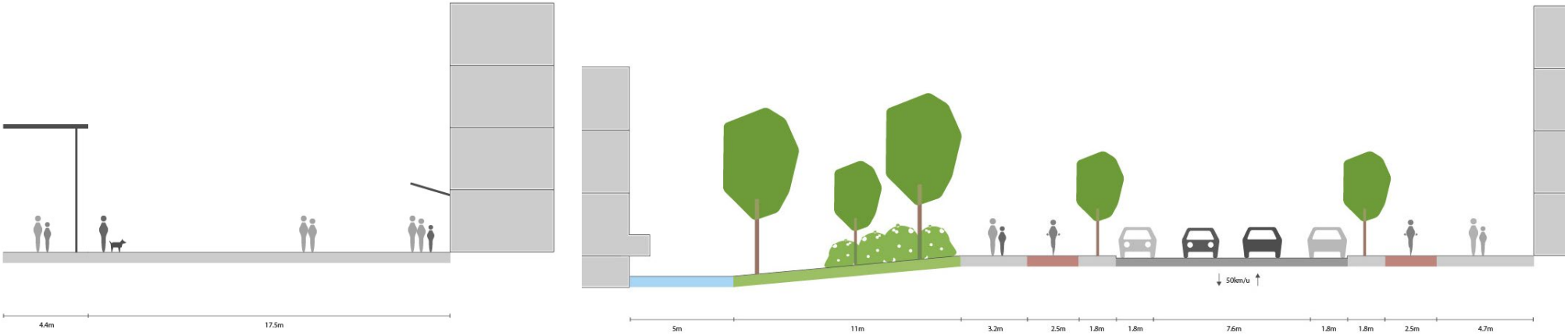
- Door positie winkelcentrum valt de Leyweg uiteen in verschillende segmenten.
- Voetgangersgebied vormt voor fietsers een barrière.

Ambitie

- Minder barrieres voor fietsers
- Aantrekkelijker verblijfsklimaat
- Hittestress tegengaan
- Meer samenhang / verbeteren overgangen tussen de verschillende segmenten
- Ruimte voor de energietransitie

Opgave

- Voetgangersgebied voor fietsers toegankelijk maken
- Voetgangersgebied vergroenen, toevoegen speel- en zitplekken
- Herontwerp kruispunt met Hengelolaan, mogelijk uitbreiden voetgangersgebied tussen Hengelolaan en Holtenstraat
- Onderzoek naar inpassing vrijliggende bus- of trambaan vanaf HagaZiekenhuis tot aan Hengelolaan
- Inpassen hoofdleiding energietransitie



Profiel huidige situatie

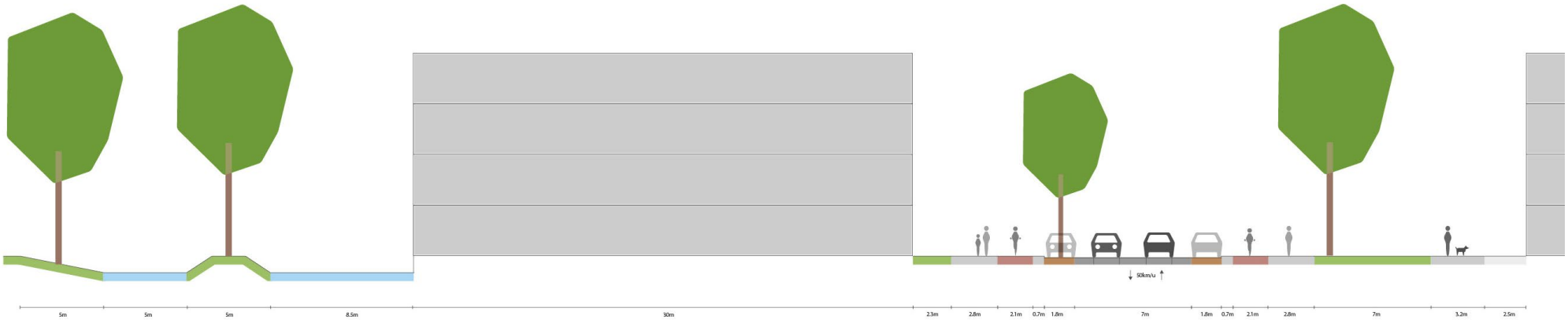
Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren
Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad
Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.10. Dedemsvaartweg

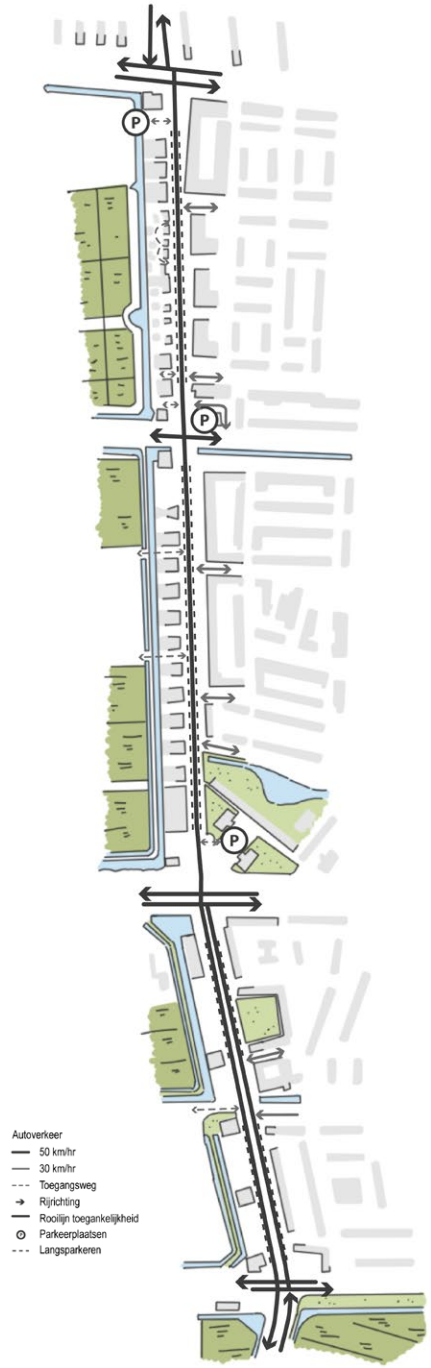
N*u*
- Relatief smal stenig 50 km/u profiel met tweezijdig langsparkeren en aangrenzend fietspad en trottoir
- Trambaan, deels vrijliggend in middenberm, deels geintegreerd in autorijbaan
- Smalle fietspaden
- Weinig voorzieningen
- boomstructuur matig, voor het grootste deel maar aan één zijde bomen, relatief ver uit elkaar
- In combinatie met de bebouwing vormt de weg een barriere tussen de sportvelden van Escamp I & II en Morgenstond

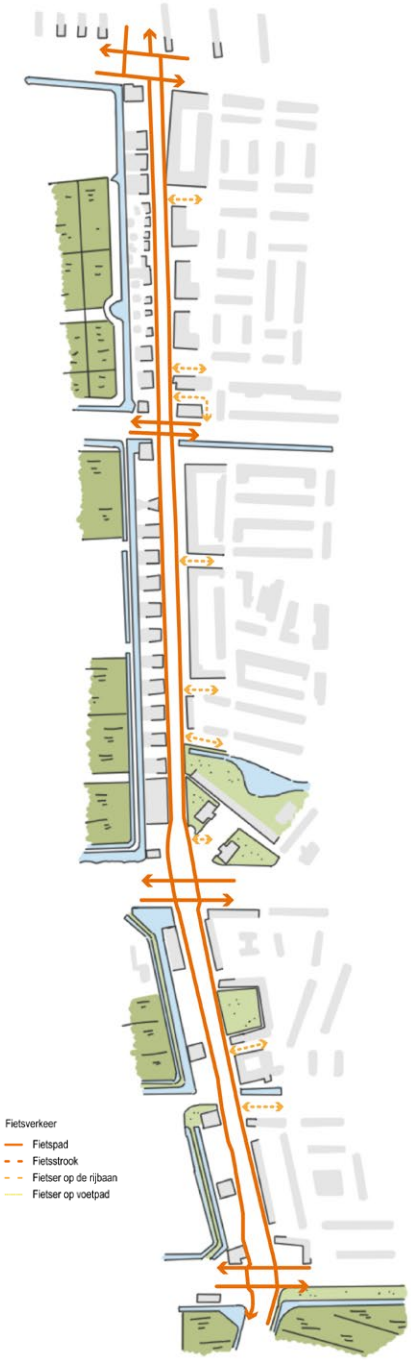
Ambitie
- Meer ruimte voor voetganger en fietser
- Versterken groene karakter
- Verminderen barrierewerking
- Handhaving trambaan

Opgave
- Als buurtontsluitingsweg handhaving 50 km/u
- Waar mogelijk fietspaden verbreden
- Vergroenen waar mogelijk
- Versterken boomstructuur door groeiplaatsverbetering en toevoegen bomen
- Toevoegen oversteken en verbindingen naar Escamp I & II.



Profiel huidige situatie


Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren


Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad

Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.11. Vrederustlaan

N*u*

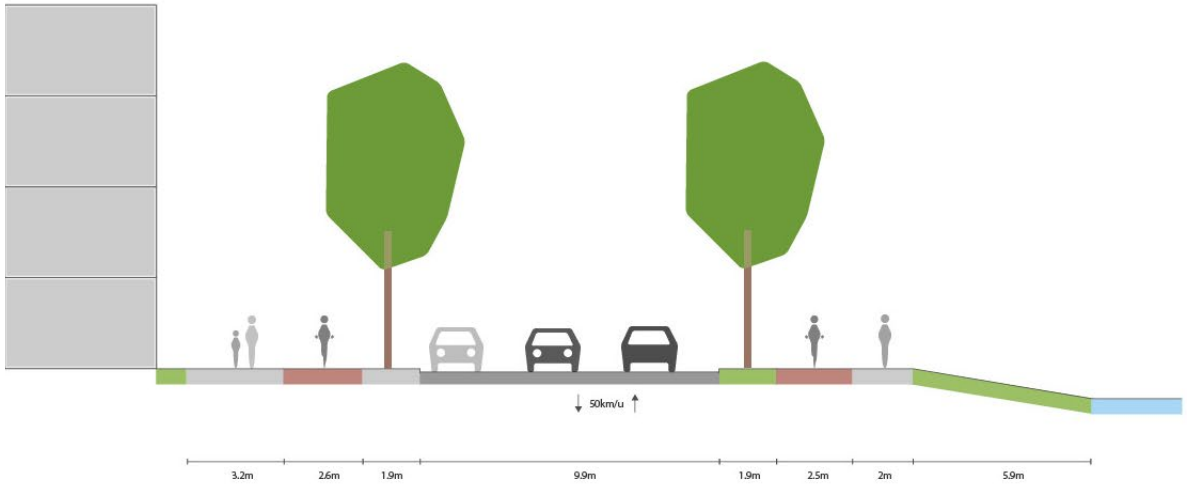
- Stenig 50 km/u profiel met tweezijdig langsparkeren en aangrenzend fietspad en trottoir
- Tussen Hengelolaan en Melis Stokelaan singel met groene oevers aan één zijde
- voor de rest alleen groenzone / voortuinen langs de woningen
- Brede trottoirs
- Verbindt voorzieningen, o.a winkelcentrum, scholen, kerk, moskee
- Busroute
- Aanvoerroute winkelcentrum de Stede

Ambitie

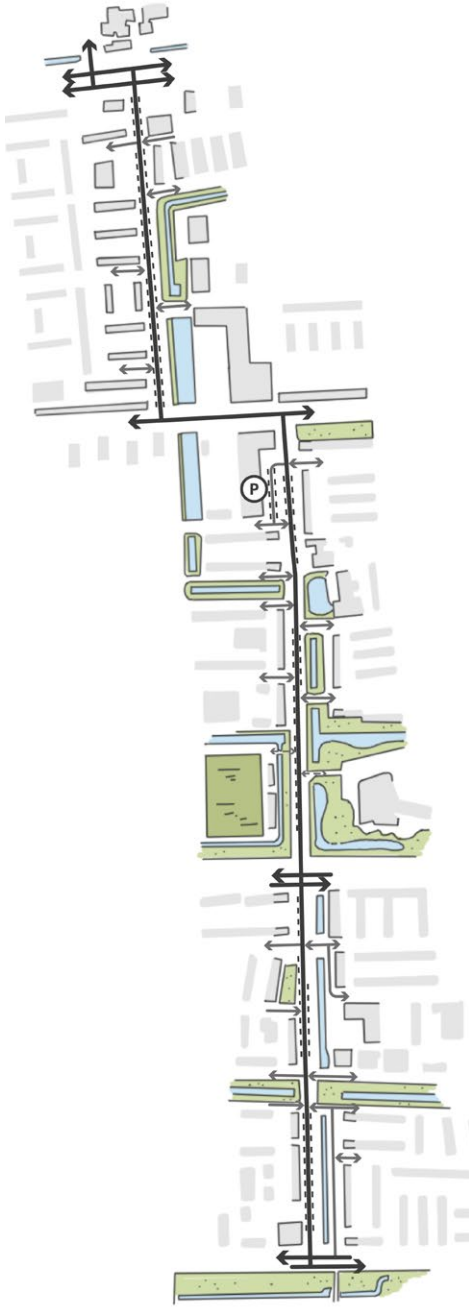
- Meer ruimte voor voet en fiets gewenst.
- Veilige loop- en fietsroute naar school
- Meer ruimte voor ontmoetingsplekken bij voorzieningen
- Minder doorgaand verkeer
- Versterken groene karakte

Opgave

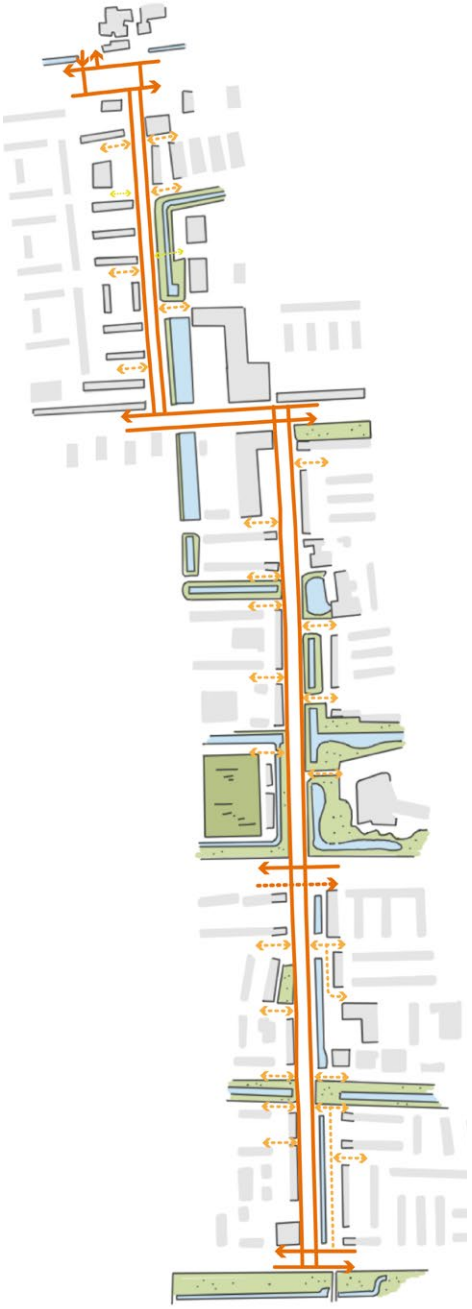
- Herprofilering, omvorming naar 30 km /u regiem
- Onderzoek naar knip voor autoverkeer (niet OV)
- Aanleg bredere stoepen
- Meer fietsparkeerplekken



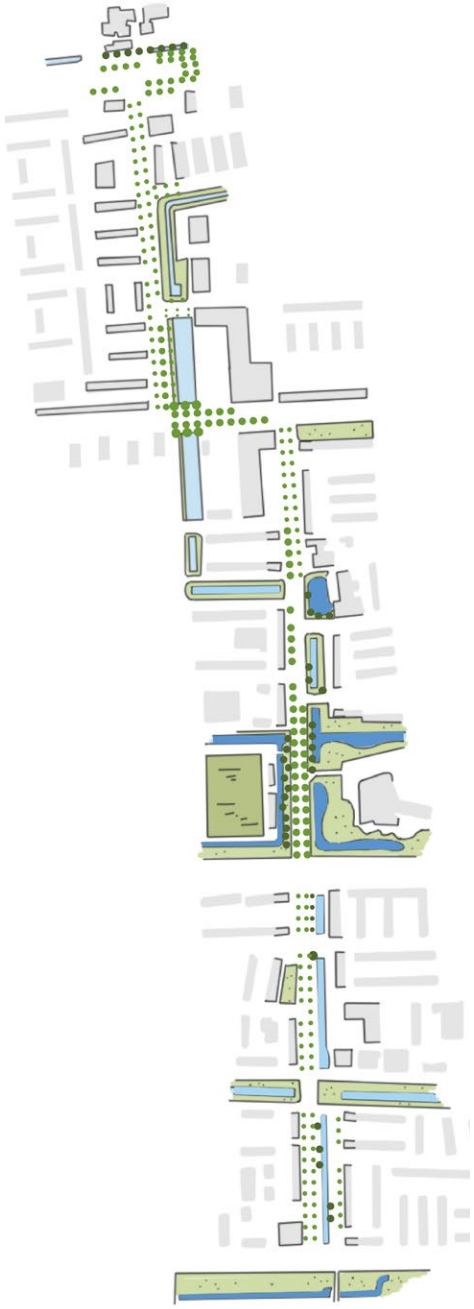
Profiel huidige situatie



Autoverkeer
- 50 km/hr
- 30 km/hr
- Toegangsweg
- Rijrichting
- Rooilijn toegankelijkheid
- Parkeerplaatsen
- Langsparkeren



Fietsverkeer
- Fietspad
- Fietsstrook
- Fietser op de rijbaan
- Fietser op voetpad



Bomen
- Straatboom
- Boom in groen

Water
- Singel
- Water in groen

4.12. Beresteinlaan

Nu

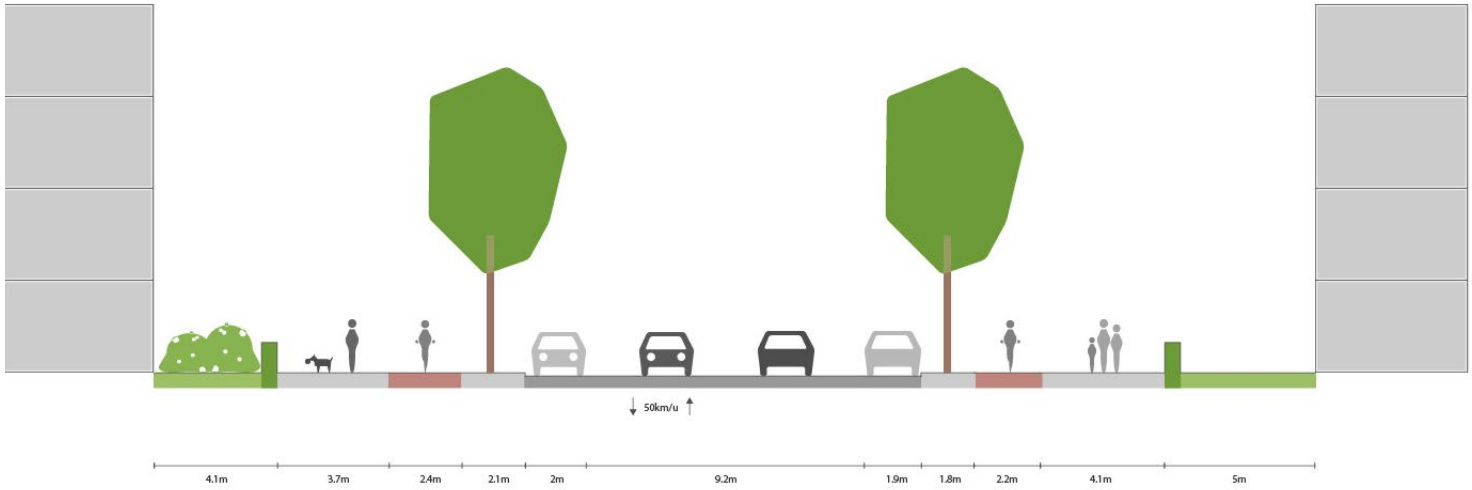
- Stenig 50 km/u profiel met tweezijdig langsparkeren en aangrenzend fietspad en trottoir
- Tussen Meppelweg en Hengelolaan singel met groene oevers aan één zijde
- voor de rest alleen groenzone / voortuinen langs de woningen
- Ontsluit veel voorzieningen, m.n. scholen

Ambitie

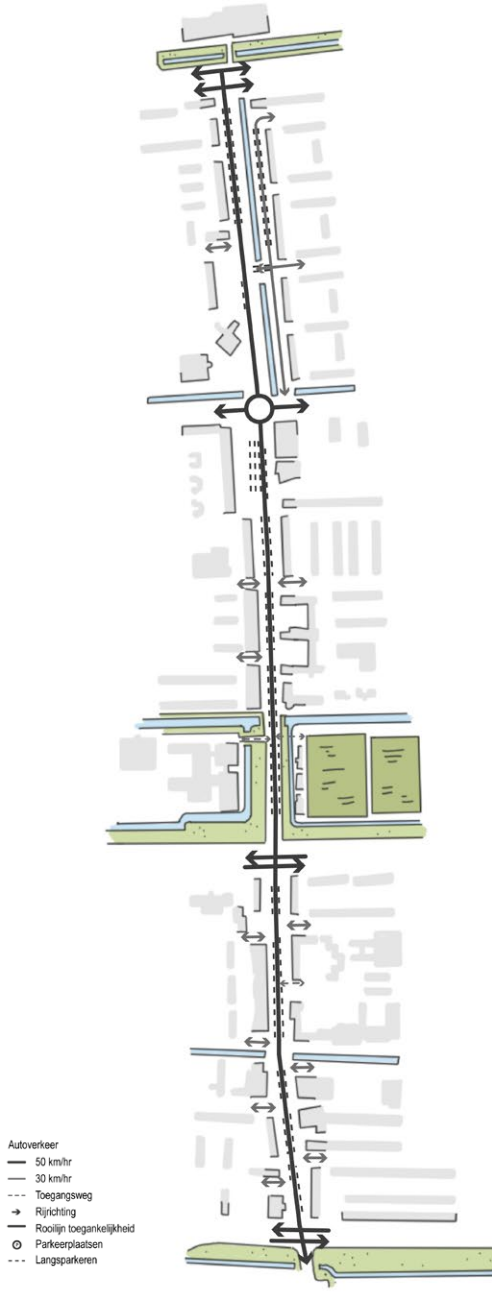
- Meer ruimte voor voet en fiets gewenst.
- Veilige loop- en fietsroute naar school
- Meer ruimte voor ontmoetingsplekken bij voorzieningen
- Minder doorgaand verkeer
- Versterken groene karakter

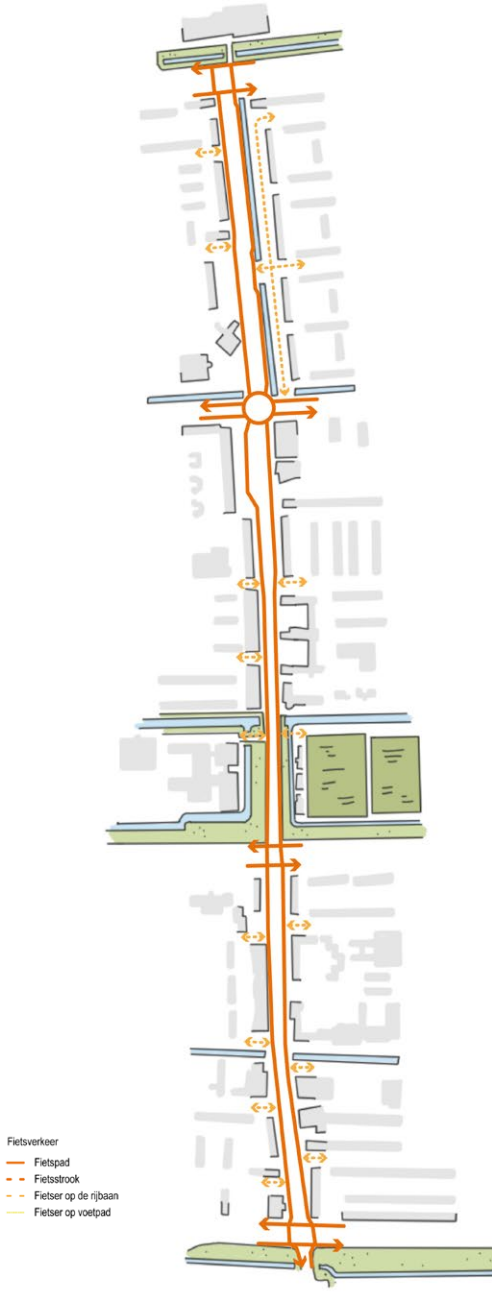
Opgave

- herprofilering naar 30 km/u
- onderzoek naar knip om doorgaand verkeer te weren
- Aanleg bredere stoepen
- Meer fietsparkeerplekken
- Onderzoek of (stedelijk ontsluitende) bus wenselijk is op een stukje Berensteinlaan



Profiel huidige situatie


Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren


Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad

Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

4.13. Lozerlaan

Nu

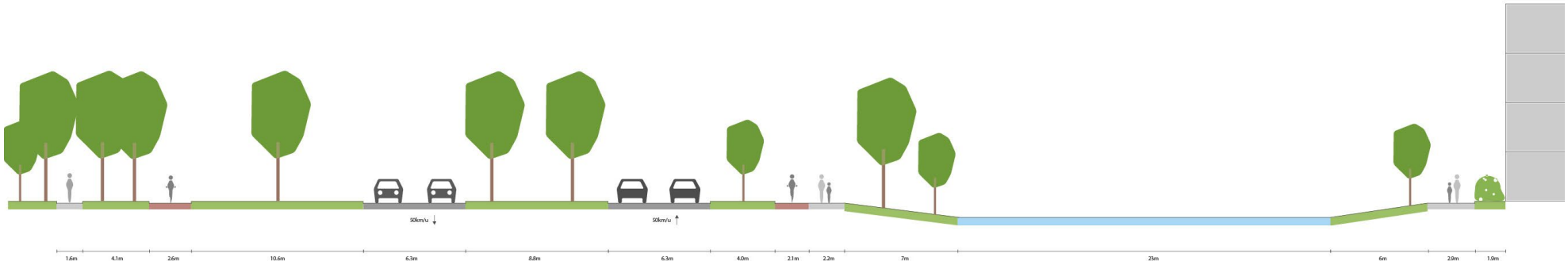
- Regionale hoofdweg, 70/50 km profiel met brede middenberm en veel groen.
- Markeert de rand van de wijk. Vormt een barriere naar de aan de andere kant gelegen Uithof
- Relatief veel aansluitingen op het wegennet van Zuidwest.

Ambitie

- Doorstroming autoverkeer op regionaal / stedelijk niveau garanderen.
- Barriere werking voor langzaam verkeer verminderen.
- Barriere werking voor ecologie verminderen
- Versterken / behouden groene 'Parkway' karakter

Opgave

- Ongelijkevloerse kruising met Erasmusweg
- Loskoppelen van Melis Stokelaan en Hengelolaan
- Verbeteren oversteekbaarheid door toevoegen ongelijkvloerse kruisingen voor langzaamverkeer (brug, zo mogelijk in combinatie met (half) verdiepteligging rijbaan)
- Verbeteren ecologische verbindingen in combinatie met ongelijkvloere kruisingen langzaamverkeer (ecoduct)



Profiel huidige situatie

Autoverkeer
50 km/hr
30 km/hr
Toegangsweg
Rijrichting
Rooilijn toegankelijkheid
Parkeerplaatsen
Langsparkeren

Fietsverkeer
Fietspad
Fietsstrook
Fietser op de rijbaan
Fietser op voetpad

Bomen
Straatboom
Boom in groen
Water
Singel
Water in groen

5. ONTWERPPRINCIPES

Naast de meer thematische uitgangspunten en de uitgangspunten voor de lange lijnen, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, bevat het Ruimtelijk Raamwerk ook een aantal andere ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verschillende projecten in de wijk. Naast cultuurhistorie, materialisering en detaillering van de openbare ruimte komen daarbij ook de ontwerpprincipes in de directe woningomgeving aan de orde, namelijk de overgang openbaar-privé en de gemeenschappelijke binnentuinen.

5.1. Karakteristieken Zuidwest

Den Haag Zuidwest kent als geslaagd voorbeeld van de naoorlogse wederopbouw een duidelijke cultuurhistorische betekenis, In het rapport 'Cultuurhistorische Verkenning - herijking cultuurhistorische waarden van Den Haag Zuidwest' (Crimson, 2021) zijn deze waarden ook met betrekking tot de openbare ruimte en het groen beschreven:

- *Na bestudering van Den Haag Zuidwest luidt de conclusie dat de ruimtelijke hoofdstructuur, inclusief de integraal mee ontworpen groene en blauwe structuren, nog volledig intact is en van grote waarde. Zuidwest bestaat uit drie afzonderlijke wijken die in fases zijn ontworpen van oost naar west en worden samengehouden door een orthogonaal stelsel van hoofd- en secundaire verkeerswegen en een groen assenkruis. De continue lange lijnen die Zuidwest ordenen komen voort uit de Haagse stadsstructuur. Het groene assenkruis heeft naast het bieden van groene longen voor de wijk een belangrijke ordenende functie.*
- *Het in samenhang ontworpen groen in en om Zuidwest, maar ook op kleiner schaalniveau in de buurten is van grote waarde, niet alleen vanwege de ordening en geleding die het groenlandschap biedt maar ook vanwege de rijke tot wasdom gekomen beplanting.*
- *De wijken Moerwijk, Morgenstond en Bouwlust-Berestein-Vrederust hebben elk een eigen ruimtelijk karakter. De wijken kwamen in verschillende periodes en onder invloed van meerdere stedenbouwkundige visies tot stand en hebben als gevolg daarvan zeer specifieke eigen ruimtelijke karakteristieken: bepaald door het traditionele halfopen gesloten bouwblok met daartegenover een overwegend open verkaveling.*
- *Het groen van het assenkruis heeft een belangrijke ordenende functie maar is niet nadrukkelijk ingericht op verblijf, door de beslotenheid van sportclubs en de beperkte toegankelijkheid functioneert het groen eerder als barrière dan een uitnodigende voorziening.*

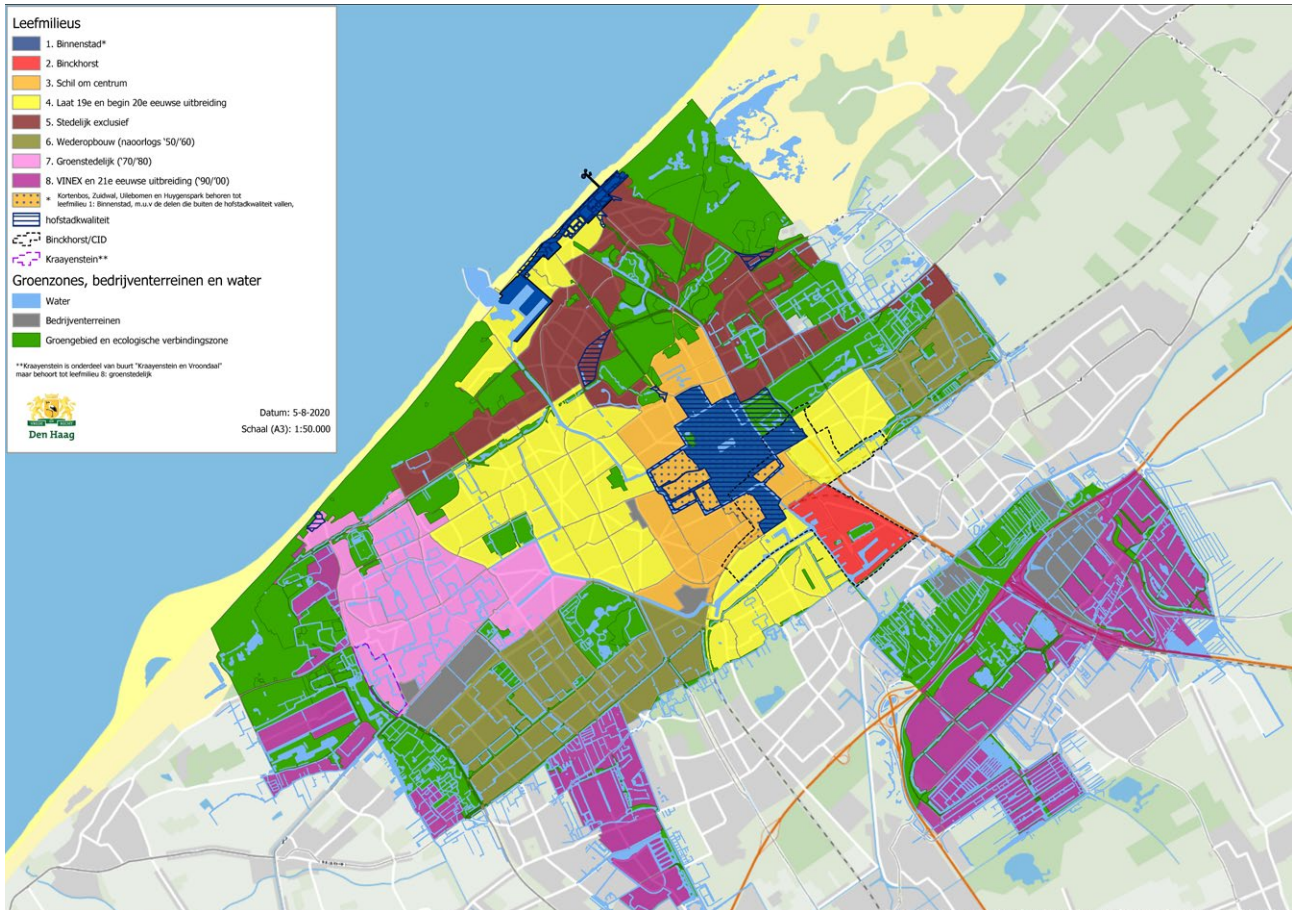
Mede op basis van dit onderzoek heeft het Ruimtelijk raamwerk dan ook de doelstelling om deze bestaande kwaliteiten in de openbare ruimte te koesteren en te versterken. De singels en de lange lijnen vormen de basis van het raamwerk en worden gebruikt om deze identiteiten te versterken.Daarbij vormt de vormentaal van de naoorlogse stedenbouw en de samenhang met de gebouwde omgeving een belangrijk gegeven.

5.2. Ontwerpprincipes en beeldkwaliteit openbare ruimte

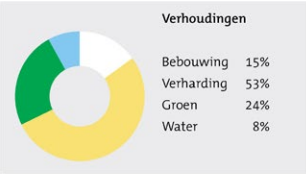
De ontwerpprincipes en de beeldkwaliteit voor de openbare ruimte zijn voor heel Den Haag vastgelegd in het Handboek Openbare Ruimte en de bijbehorende Kadernota. Daarin is voor Zuidwest het ambitieniveau van Residentiekwaliteit vastgelegd, inclusief de daarbij behorende materialen, kleuren, wegenbouwdetails en type straatmeubilair. Dit betekent dat er voor Zuidwest géén afwijkende, specifieke materialen, objecten of kleuren worden voorgesteld.

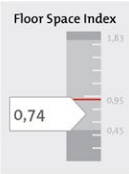
In de Kadernota 2020 wordt wel wat specifieker ingegaan op de beleidsdoelen en ambities voor de openbare ruimte in de naoorlogse wijken.

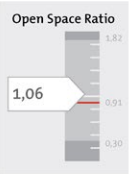
Voor Zuidwest houdt dit in dat de focus ligt op behoud en versterking van de bestaande groenstructuren, het beperken van de ruimtedruk door het instellen van een parkeerregime en het toevoegen van functies in de openbare ruimte. Het bewaken van de balans tussen openbare ruimte en bebouwing en vooral het bieden van kansen voor de bewoners in de ondersteuning van de grote maatschappelijke opgave voor deze wijken is daarbij een belangrijke opgave.

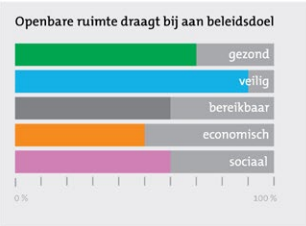


Bron: CONCEPT Kadernota Openbare Ruimte Den Haag (2020)









Bron: CONCEPT Kadernota Openbare Ruimte Den Haag (2020)

6 Wederopbouw

Naoorlogse jaren '50 / '60 **wijken**

Gebiedskenmerken

Eenzijdige samenstelling wijken; voornamelijk wonen. Winkels in winkelcentra (niet overal goed draaiend). Gestapelde bouw / veel sociale woningbouw, gemengd met grondgebonden. Ruimtelijker van opzet/meer groen: ontworpen met aandacht voor ruimte voor de auto. Strokenbouw (geen gesloten bouwblokken). De gebieden hebben een belangrijke groene basisstructuur (assenkruis en grote (landschaps)parken). De wijken zijn groen, maar dit groen is onderling slecht verbonden (als gevolg van woningbouw en de aanleg van sportvelden). Deze wijken kennen mooie waterstructuren, maar de waterbeleving kan hier en daar worden verbeterd. De tevredenheid in deze wijken met de leefomgeving is zeer matig. Men is wel tevreden met de hoeveelheid groen. De wijken zijn ruim opgezet en volgens een strak raamwerk. Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen ontstaat er snel druk op de openbare ruimte. De speelplaatsen zijn grotendeels afgestemd op doelgroepen. Soms ontbreken voorzieningen voor de oudere jeugd.

Kaders voor ontwikkeling

- Grote maatschappelijke opgave en stimulering kansen voor bewoners
- Zorg voor een parkeerregime, met inpandig parkeren vanwege de ruimtedruk
- Behoud en versterk bestaande groenstructuren
- Bewaak de balans tussen de openbare ruimte en bebouwing
- Vorm openbare ruimte om naar openbare functies

Moerwijk
Morgenstond
Bouwlust/Vrederust
Mariahoeve

5.3. Overgangen openbaar- privé

Voor een goed functionerende openbare ruimte en een prettige woonomgeving is een helder vormgegeven overgang van privé-buitenruimte naar gemeenschappelijke of openbare buitenruimte van groot belang. Het bijzondere karakter van Zuidwest, met de vele gemeenschappelijke binnentuinen en gemeenschappelijke voortuinen, vraagt hierbij extra aandacht. Nu is de situatie vaak diffuus: wat is nu echt openbaar toegankelijk, wat is gemeenschappelijk, en voor wie is dat dan toegankelijk, en wat is privé?

Voor de bestaande, te handhaven bebouwing vraagt dit om afspraken met de vastgoedeigenaren, meestal de woningcoorperaties. Bij renovatie en vooral bij nieuwbouw kan een nieuwe overgang van openbaar / privé mee worden genomen in het ontwerp. Hiervoor worden regels opgenomen in de beeldkwaliteitsplannen die voor deze projecten worden gemaakt. Voor de Dreven, Gaarden en Zichten zijn deze beeldkwaliteitsplannen al in voorbereiding. De daarin gebruikte principes zijn ook goed in andere projecten toe te passen. Daarbij wordt gezocht naar een nieuwe balans tussen de openheid van de plint, privacy in de woning, toe-eigenbaarheid, afbakening en interactie met de openbare ruimte en dit alles in combinatie met het in stand houden van het groene karakter van de buurt.

In de basis wordt elk bouwblok omringd door een zone voor privaat of collectief toe te eigenen buitenruimte:

- ofwel een margestrook van 1,5 meter
- ofwel een voortuin van 3 à 4 meter.

Bron: Beeldkwaliteitsplan De Dreven (Palmbout, 2021)

Deze zone kan op twee verschillende manieren aan de openbare ruimte grenzen:

- Direct aan het trottoir
- Gescheiden van het trottoir door een publieke groen-strook, eventueel met haag

Bron: Beeldkwaliteitsplan De Dreven (Palmbout, 2021)

5.4. Binnentuinen

De gemeenschappelijke binnentuinen zijn kenmerkend voor Zuidwest en de naoorlogse stedenbouw. Ze vormen de meest directe woonomgeving en daarmee de basis voor de leefbaarheid in de wijk. Nu is er soms te weinig betrokkenheid: afval, overlast. Er zijn slechte en goede voorbeelden.

In de binnentuinen komen verschillende ambities samen: ontmoeten, klimaat, spelen, ruimte voor bewegen, biodiversiteit, gezond voedsel.

Het is de plek waar je je buren ontmoet. Stimuleren van 'eigenaarschap' is daarbij belangrijk. Afsluiten in de avond en nacht kan een optie zijn om meer betrokkenheid en minder anonimiteit te organiseren. Uitgangspunt is dat de binnentuinen overdag openbaar toegankelijk zijn. Volgens de uitgangspunten uit de nota ‘Eyeline Skyline’ en de motie natuurinclusief bouwen zijn de collectieve tuinen overdag publiekelijk toegankelijke buitenruimtes waardoor zij resulteren in een hoogwaardige groenkwaliteit, die daadwerkelijk bijdraagt aan de gezondheid, het voorkomen van hittestress en een aangenaam leefklimaat in de stad.

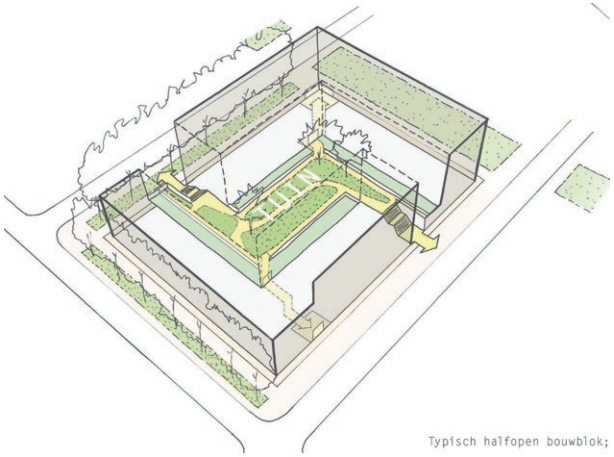
Bij nieuwbouw is meestal sprake van dubbel grondgebruik, vaak in combinatie met parkeer-oplossingen. Dit vraagt om extra investeringen om het groene karakter te creëren / waarborgen: Voldoende gronddekking (meer dan 60 cm, voor bomen 1 meter) zodat het groen goed kan wortelen. Alternatieven zijn creatieve combinaties met bomen op maaiveld terwijl hun kronen boven de collectieve tuinen kunnen groeien via gaten in het dek.

De binnentuinen zijn bij uitstek veilige, autovrije speelruimtes, met name voor de jongste kinderen. Ze spelen in het speelruimtebeleid van de gemeente een essentiele rol. In Zuidwest liggen de meeste speelplekken voor 0-6 jarigen nu en in 2040 op het terrein van de corperaties en VVE's. Dit betekent dat er afspraken met deze partijen gemaakt moeten worden om de toegankelijkheid, kwaliteit en continuiteit van deze speelvoorzieningen te borgen.

Sommige binnentuinen worden gebruikt voor moestuinen. Ook bij nieuwbouw met dubbel grondgebruik moet dit mogelijk blijven, voldoende gronddekking is ook hiervoor een randvoorwaarde.

Omdat het parkeren vanwege de hoge kosten meestal niet of slechts gedeeltelijk verdiept kan worden aangelegd ligt er een belangrijke ontwerpopgave in het vormgeven van de hoogteverschillen. Dit komt ook terug in de beeldkwaliteistplannen. In de binnentuinen zal ook ruimte nodig zijn voor paden, zitplekken en ontsluitingen van de onderliggende garages.

Collectieve binnentuinen bij bestaande of te renoveren complexen vragen een iets andere aanpak dan die bij nieuwbouw. Er is geen sprake dubbel grondgebruik, er is al een bestaande inrichting en vaak zijn er ook bestaande gebruikers waar rekening mee moet worden gehouden. Maar ook bij bestaande binnentuinen speelt de vraag hoe bewoners, corperaties en gemeente samen de vele ambities kunnen vastleggen en beheren. Dit vraagt ook van de gemeente een actieve betrokkenheid.



Bron: Beeldkwaliteitsplan De Dreven (Palmbout, 2021)

VERBODEN VOOR
HONDEN

6. INTEGRALE AANPAK

6.1. Samenvoegen bouwstenen

Vanuit de verschillende thema's, ambities en ontwerpprincipes komen verschillende ruimteclaims, die soms ook overlappen. Ze kunnen elkaar versterken, maar maken ook keuzes nodig. Voor de hoofdstructuur zijn concrete voorstellen en kansen in beeld gebracht. Voor de secundaire structuur worden door middel van voorbeelduitwerkingen en ontwerpprincipes de kansen en keuzes verbeeld. De belangrijkste opgaven worden hieronder samengevat:

1. Transformatie Hengelolaan en Melis Stokelaan

Voor twee hoofdwegen in Zuidwest wordt een transformatie voorgesteld. Voor de auto geen doorgaande 50 km/u wegen meer maar rustigere 30 km/u wegen, waar voetgangers en fietsers en het OV centraal staan en die de wijk goed verbinden met Uithof en Zuiderpark. Beiden niet meer aangesloten op de Lozerlaan. Bij de Hengelolaan ligt de focus op sport, spel en ontmoeten, bij de Melis Stokelaan naast spel en ontmoeten ook veel ruime voor waterberging, natuur en biodiversiteit.

2. Herwaardering van de collectieve binnentuinen

Geen hybride, anonieme, onduidelijke semi-openbare ruimte, maar een goed ingerichte en goed beheerde gemeenschappelijke ruimte voor de direct omwonenden. Veilig, 's nachts afsluitbaar, hoogwaardig ingericht. Ruimte voor ontmoeten, spelen en klimaatadaptatie.

3. Prioriteit voor voetganger en fietsers en het OV

Rondjes door het groen, routes naar school, haltes of winkels worden voor voetgangers en fietsers aantrekkelijker en directer. Bredere stoepen, meer doorsteken, bruggetjes en verbindingen.
Routes worden aantrekkelijker ingericht, met meer voorzieningen (bankjes, fietsenstallingen). Daarbij wordt zoveel mogelijk aangehaakt bij de aantrekkelijke groenstructuren in de buurten, met name de singels.
De hiervoor benodigde ruimte ontstaat deels door in de buurten een aantal 50 km/u wegen om te vormen naar 30 km/u, het instellen van éénrichtingsverkeer, of het autovrijmaken van een aantal straten.
Ruimte wordt ook gecreëerd voor het OV, dat in beginsel groen wordt uitgevoerd. De regionaal & stedelijk verbindende lijnen zijn snel (50km/u) en vrijliggend van het overige verkeer, de regionaal en stedelijk ontsluitende lijnen mengen zich met het overige verkeer en kennen een grotere fijnmazigheid.

4. Het groene assenkruis als wijk-sportpark

Het groene assenkruis, met zijn vele sportvelden, wordt getransformeerd tot Sportpark 2.0: een kloppend sporthart voor de wijk, ingericht als een centrale, goed ontsloten parkzone in plaats van een met hekken afgesloten barrière die de buurten van elkaar scheidt. Meer een combinatie van sport met park- en speelfuncties.

5. Meer ruimte voor sport en spel

Ruimte voor sport beperkt zich niet meer tot de exclusief daarvoor ingerichte sportterreinen. De (groene) openbare ruimte in de buurten wordt beter ingericht voor (ongeorganiseerde) sporten, door de aanleg van hardlooptracks, sport- en spelaanleidingen, fitnessplekken.

6. **Meer ruimte voor de natuu**r

De ecologische hoofdstructuur wordt met name langs de Melis Stokelaan robuuster gemaakt door deze optimaal in te richten, en waar deze te smal is, uit te breiden, zo mogelijk tot minimaal 30 m breed. De biodiversiteit wordt vergroot door in de buurten de bermen en singels meer op ecologische wijze in te richten en te beheren. Ook dit maakt het netwerk van ecologische verbindingen in de wijk sterker.

7. Meer ruimte voor ontmoeten

Bij voorzieningen, scholen en buurtparken worden meer banken geplaatst en verblijfsplekken ingericht.
Er wordt aandacht besteeed aan zon, schaduw, wind, luwte en levendigheid, zodat er een meer aantrekkelijke openbare ruimte ontstaat die uitnodigt tot verblijven en ontmoeten.

8. Betere verbindingen met de grote groengebieden

Wandel- en fietsroutes naar de groengebieden in de omgeving worden verbeterd: extra entrees voor het Zuiderpark, ongelijkvloerse kruisingen van de Lozerlaan zodat de Uithof beter bereikbaar is. Ook worden extra routes naar de Voordes in Rijswijk, vanuit Moerwijk, toegevoegd.

6.2. Exemplarische uitwerkingen

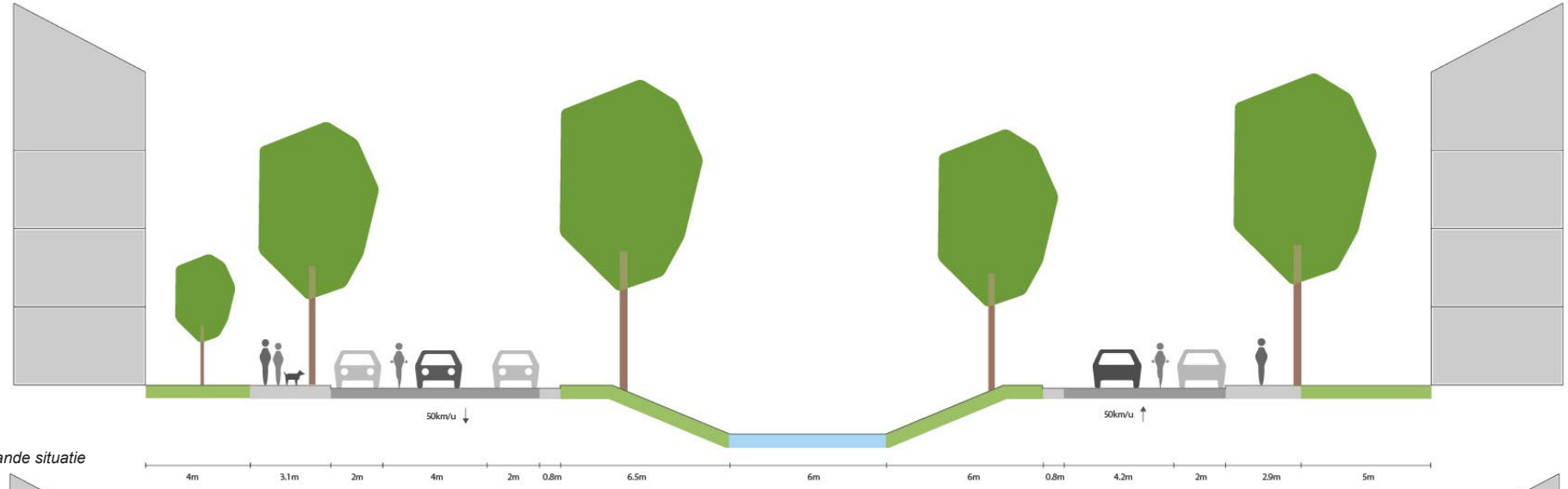
In het jaar 2040 zal er in Zuidwest veel zijn veranderd. Om dit beter te verbeelden, zijn er impressies en voorbeelduitwerkingen gemaakt van een aantal karakteristieke plekken. Het zijn geen volledig uitgewerkte plannen, maar ze laten wel een mogelijke uitwerking zien.

wandelrondje
Bouwlust-Vredenrust

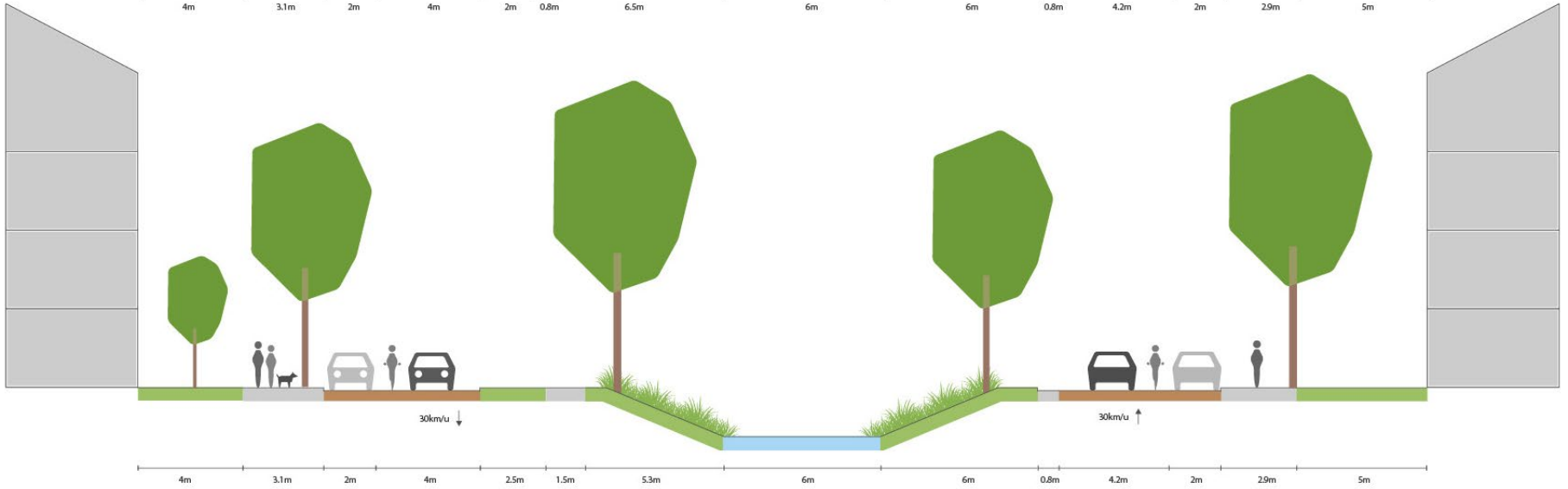
Singelpark

Voorbeelduitwerking voor een deel van Bouwlust-Vrederust: Het verbeteren van het voetgangersnetwerk, in combinatie met het versterken van de groenstructuur langs de singels en het toevoegen van speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken komen hier samen in het wandelrondje Bouwlust-Vrederust. Omdat de singels de belangrijkste drager van dit rondje vormen, is de naam singelpark hier van toepassing.

Maartensdijklaan



Bestaande situatie



Nieuwe situatie (indicatief)

Maartensdijklaan

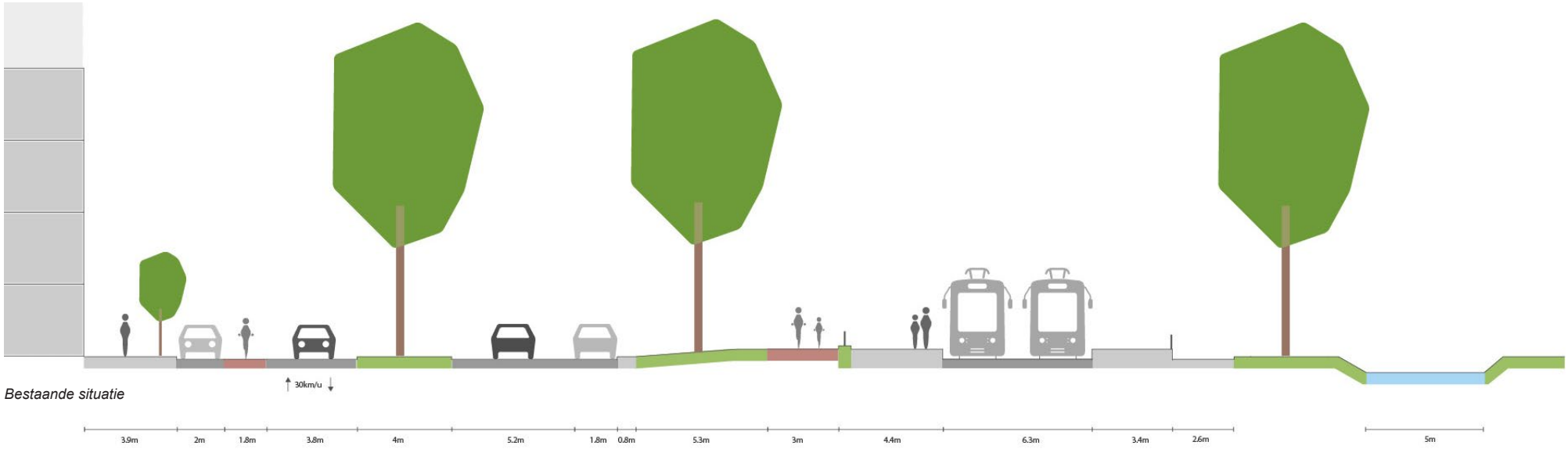
Door de omvorming van 50 naar 30km en het laten vervallen van parkeerplaatsen aan de waterzijde ontstaat er ruimte voor vergroening en een vrijliggend wandelpad. Een aangepaste route voor de bus en ruimte voor een centrale parkeeroplossing zjn daarbij randbvoorwaarde,

Impressie Maartensdijklaan

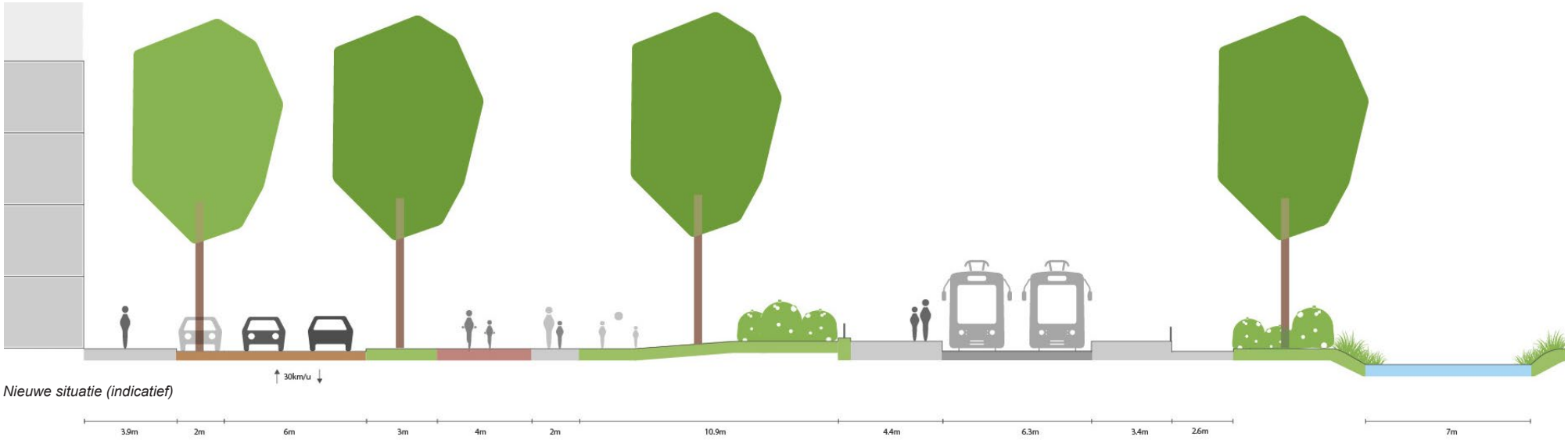
Huidige situatie

Nieuwe situatie

Melis Stokelaan



Bestaande situatie



Nieuwe situatie (indicatief)

Melis Stokelaan

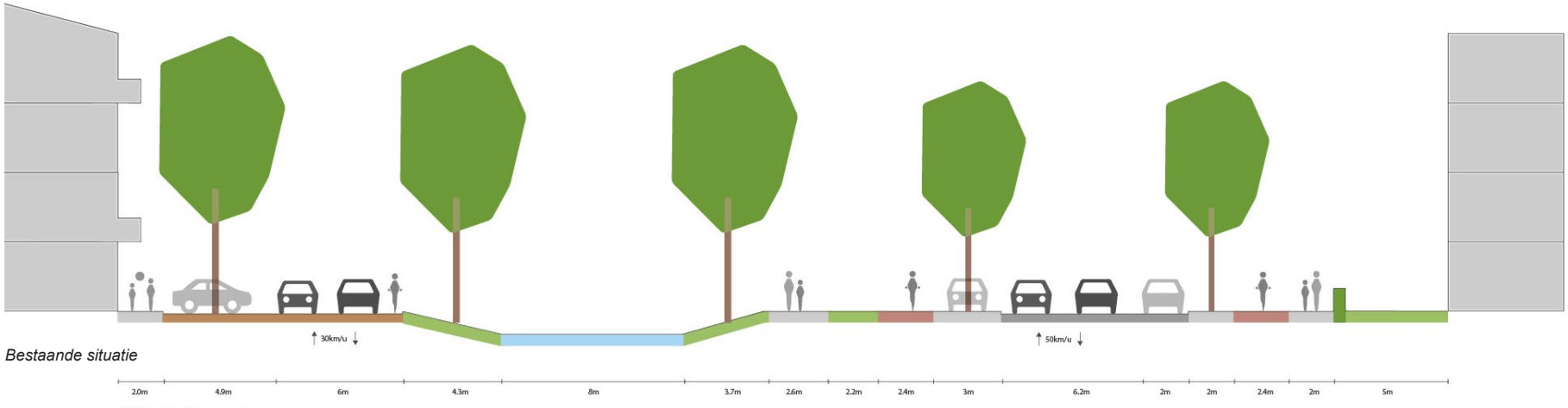
Door de omvorming van 50 naar 30 km/u voor de auto en het laten vervallen van parkeerplaatsen ontstaat er ruimte voor vergroening, ecologie, en waterberging. Voet- en fietspaden kunnen aantrekkelijker in het groen worden ingepast. Ook kunnen voorzieningen voor spelen, bewegen en ontmoeten ingepast worden.

Impressie Melis Stokelaan

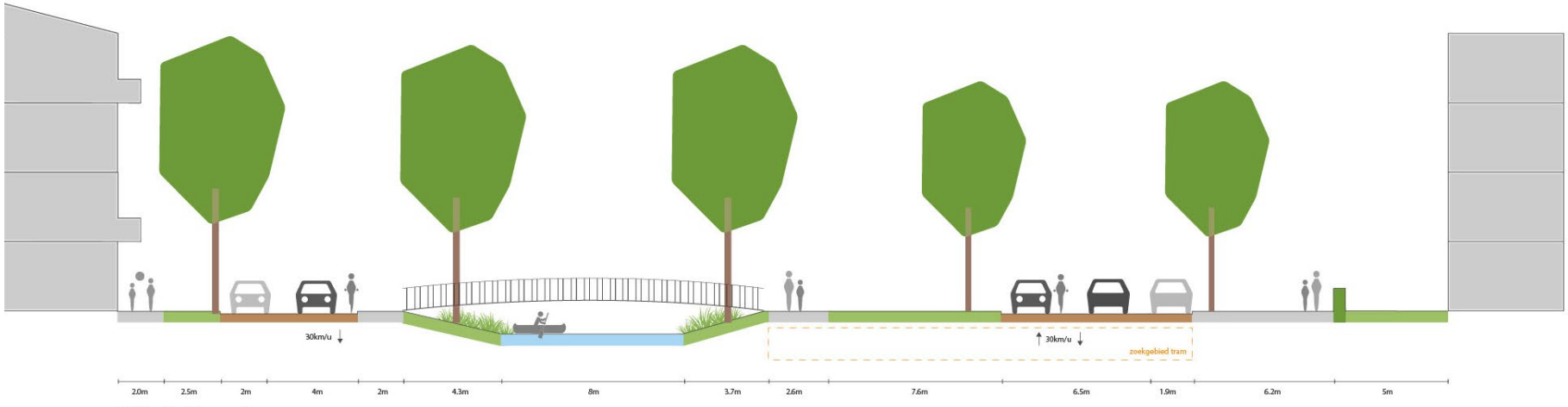
Huidige situatie

Nieuwe situatie

Hengelolaan



Bestaande situatie



Nieuwe situatie (indicatief)

Nieuwe situatie

Impressies: Den Haag Zuidwest - Groen/Blauw Icoon Project (Flux, 2021)

Nieuwe situatie

Hengelolaan

Voor de Hengelolaan zijn er veel ruimteclaims, zowel vanuit groen, mobiliteit (OV) en energietransitie als voor ontmoeten en gezondheid. Deze ruimteclaims overlappen elkaar deels in de beperkte beschikbare ruimte. Het is op dit noment te vroeg om al een definitieve keuze te maklen. Nader onderzoek is nodig.

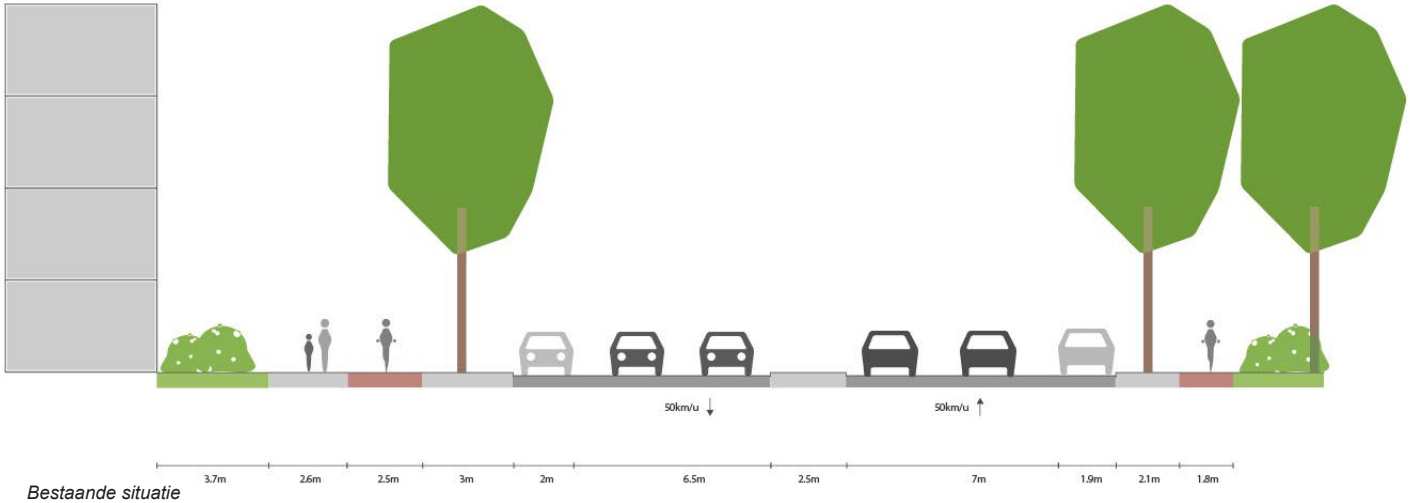
Door de omvorming van 50 naar 30 km/u en het laten vervallen van parkeerplaatsen ontstaat er ruimte. In het Groen/Blauw Icoon project (Flux, 2021) is deze vrijkomende ruimte benut voor voor vergroening en het langzaamverkeer. Ook kunnen voorzieningen voor bewegen en ontmoeten ingepast worden. Het versterken van het openbaar vervoer (vrije busbaan, tram) is in deze impressies echter nog niet meegenomen.

Huidige situatie

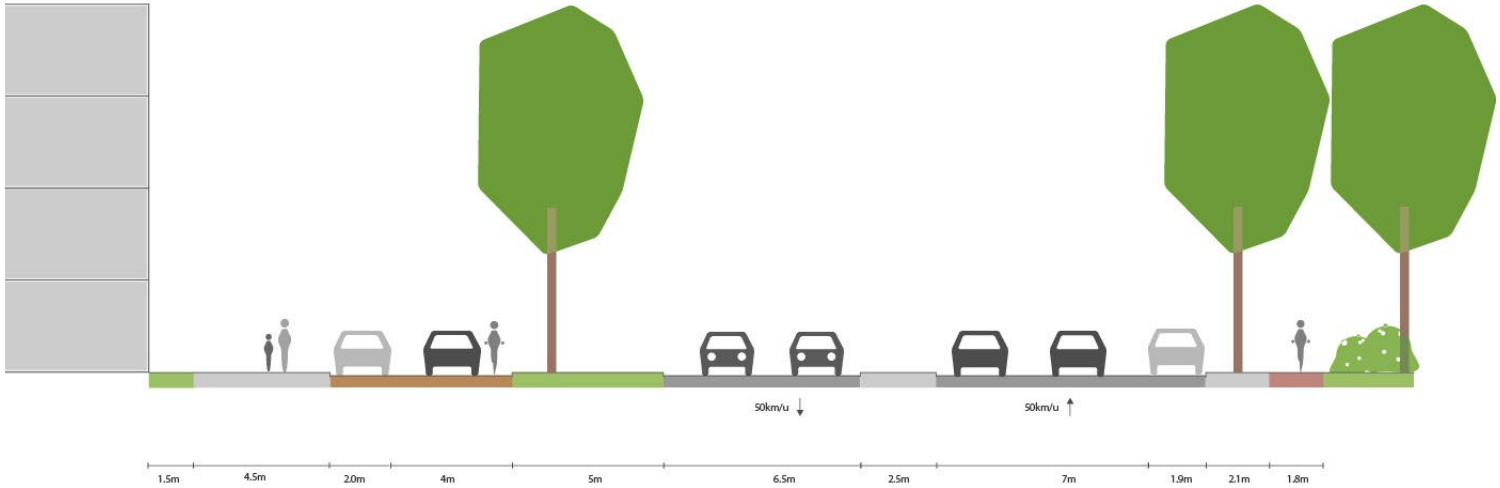
Nieuwe situatie

Leyweg (winkelcentrum)

De grote overmaat aan verharding in het voetgangersgebied leent zich voor vergroening en het toevoegen van verblijfsruimte. Het wordt daardoor een meer aantrekkelijke ontmoetingsplek en helpt tevens om de hittestess tegen te gaan.



Bestaande situatie



Nieuwe situatie (indicatief)

Erasmusweg

In de stedenbouwkundige plannen voor de Dreven en de Gaarden is ruimte gemaakt voor het aanleggen van een ventweg langs de Erasmusweg.

Colofon

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Stedenbouw & Planologie

Dienst Stadsbeheer
Ingenieursbureau Den Haag
Cluster Integraal Ontwerpen

30 maart 2022