

## Achtergrondinformatie ontwerp straten Bezuidenhout-Oost

In deze folder staat enige achtergrondinformatie over de herinrichting van Bezuidenhout-Oost. Allereerst zal kort worden ingegaan op het handboek openbare ruimte dat de gemeente als uitgangspunt voor de ontwerpen hanteert. In het tweede deel zal het proces beschreven worden hoe de gemeente samen met de bewoners tot ontwerpen komt en hoe de besluitvorming gaat.

Hebt u nog vragen naar aanleiding van dit document, dan kunt u deze mailen aan:

[bezuidenhout-oost@denhaag.nl](mailto:bezuidenhout-oost@denhaag.nl)

### DEEL 1

#### *Handboek Openbare Ruimte*

Het Handboek Openbare Ruimte is één van de belangrijkste instrumenten bij het werken op straat, oftewel de openbare ruimte. Binnen de gemeente Den Haag werken veel mensen aan de openbare ruimte. Van de ontwikkeling van nieuwe openbare ruimte, het opnieuw inrichten van bestaande openbare ruimte, en grootschalig onderhoud tot aan het dagelijkse beheer.

De kwaliteit van de openbare ruimte moet goed zijn en goed blijven. Daarom is het belangrijk dat iedereen weet hoe we daar aan werken. In het Handboek Openbare Ruimte wordt beschreven welke eisen er gelden voor het inrichten van die openbare ruimte. Het handboek bestaat uit verschillende onderdelen:

- Kadernota Openbare Ruimte
- Technische Eisen Inrichting Openbare Ruimte
- Handboek wegenbouwdetails
- Handboek straatmeubilair

#### *Doel en inhoud*

In dit Handboek Openbare Ruimte liggen een aantal waarden vast, bijvoorbeeld belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Er wordt ook beschreven hoe lang iets mee moet gaan.

In de *Kadernota* ([www.denhaag.nl/kadernota](http://www.denhaag.nl/kadernota) openbare ruimte) staat het gemeentelijk beleid voor de openbare ruimte.

In de *Technische Eisen Inrichting Openbare Ruimte* staan de technische eisen voor het ontwerp en uitvoering. Dit zijn eisen op het gebied van (verkeers)veiligheid, duurzaamheid en beheerbaarheid, maar ook eisen op het gebied van ecologie en groen.

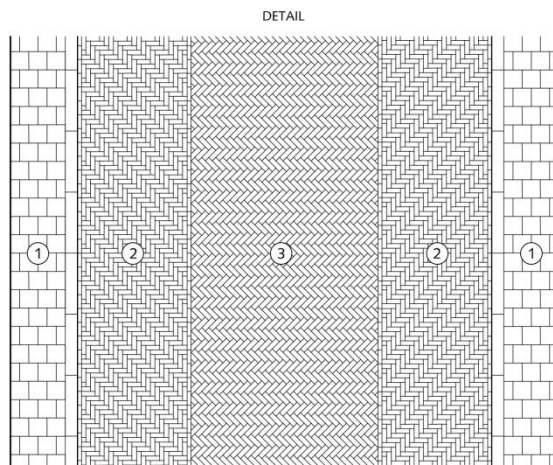
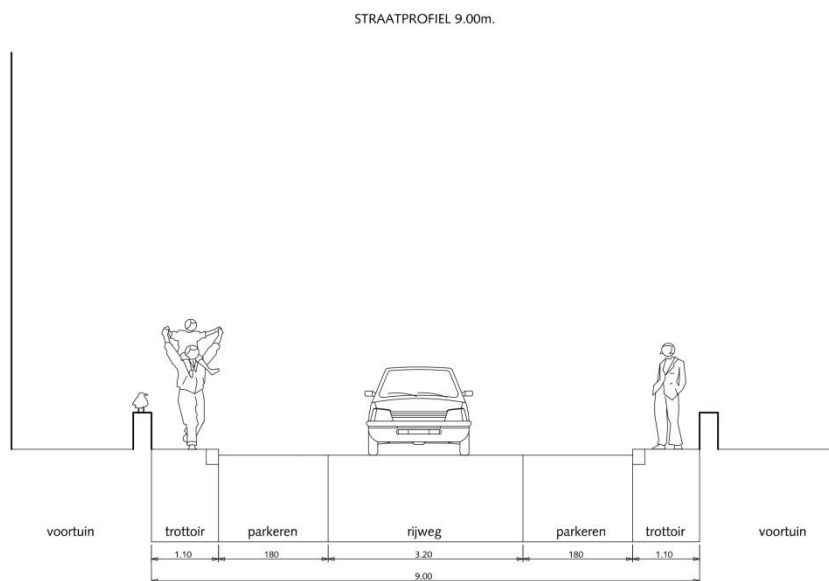
In het *Handboek Wegenbouwdetails* staan de standaardinrichtingen voor straten, wegen en pleinen. De detailtekeningen geven aan hoe de verschillende eisen en materialen in de uitvoering moeten worden toegepast.

Het *Handboek Straatmeubilair* bevat al het standaard straatmeubilair dat Den Haag gebruikt. Alle banken, afvalbakken, anti-parkeerpaaltjes en lichtmasten inclusief gebruikte kleuren en materialen staan in dit handboek.

Al deze eisen zijn besproken en goedgekeurd door verschillende instanties en gemeentelijke afdelingen die in de openbare ruimte actief zijn. Denk dan aan hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance), beheerders, openbaar vervoerbedrijven, ontwerpers en beleidsmakers. Het handboek is vastgesteld door de gemeenteraad.

Er kunnen redenen zijn om af te wijken van de eisen uit het handboek, maar dat zijn wel echte uitzonderingen. Soms is de beschikbare ruimte te beperkt en moet er andere oplossing worden gevonden bij het opnieuw inrichten van een straat. Bijvoorbeeld een smaller trottoir, geen bomen, of geen parkeerplaatsen. Het ontwerpen van een straat blijft natuurlijk maatwerk.

Voorbeeld van een standaardprofiel uit het handboek openbare ruimte



## STRAATPROFIELEN

### ERFTOEGANGSWEG 2-5-2 STRAAT

#### STANDAARD

partieel éénrichting tweezijdige bebouwing

- ① Trottoir betongegels met uitgewassen deklaag van natuursteensplit of grijs hoogovencement\*
- ② Parkeren straatbaksteen elleboogverband rood dikformaat
- ③ Rijweg straatbaksteen keperverband rood dikformaat

\* grijs hoogovencement met kleurstelling gelijkwaardig aan portlandcement



Gemeente Den Haag



december 2013

RESIDENTIEKWALITEIT

blad: RSE 07

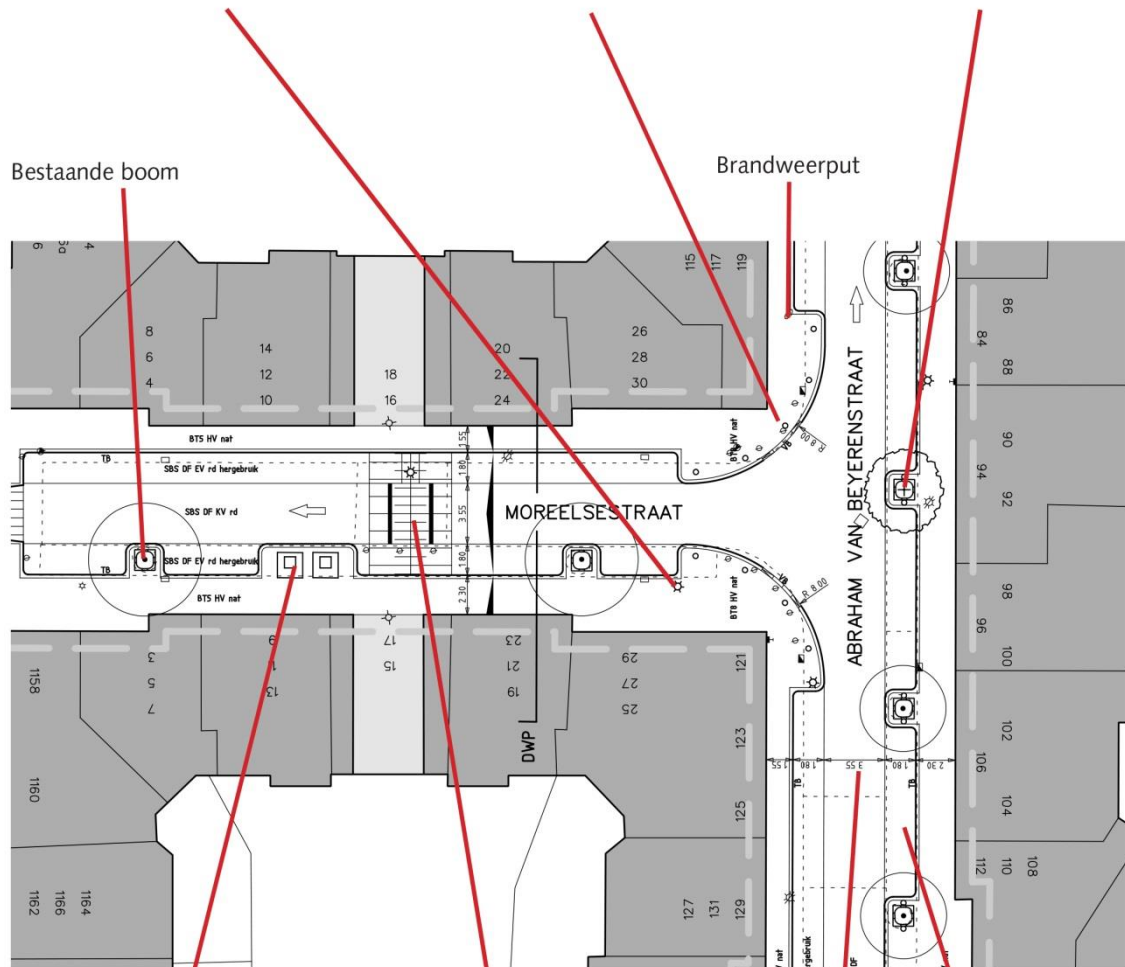
HANDBOEK OPENBARE RUIMTE  
STANDAARD WEGENBOUWDETAILS

## VOORBEELD van een Voorlopig ontwerp-tekening met toelichting

Verlichting staat op regelmatige afstand van elkaar, bij voorkeur op de trottoirs, maar in smalle straten soms ook in de parkeerstrook. Er zijn verschillende types, langs hoofdwegen staan hogere masten dan in woonstraten. Het handhaven of herintroduceren van historische lichtmasten is vooral in de beschermde stadsgezichten van belang.

Om parkeren op de hoeken van de straten te voorkomen worden zogenaamde 'oren' aangelegd, voorzien van paaltjes. De bochten zijn zo ruim dat ook brandweer- en vuilniswagens de bocht kunnen maken.

Nieuw te planten bomen moeten niet alleen bovengronds maar ook ondergronds voldoende ruimte hebben om goed te kunnen groeien. Soms kunnen door de vele kabels- en leidingen geen bomen geplant worden.



Bestaande boom

Brandweerput

Ondergrondse RestAfval Containers (ORAC's), worden zo geplaatst dat de loopafstand voor de gebruikers niet meer dan ca. 75 meter is.

Verkeersdrempels zijn snelheidsremmende maatregelen, bedoeld om in 30 km gebieden het hard rijden tegen te gaan. Ze liggen maximaal 60- 70 meter uit elkaar. 30 km straten zijn vrijwel altijd uitgevoerd in klinkers. Wegen waar 50 km mag worden gereden hebben geen verkeersdrempels, en zijn meestal uitgevoerd in asfalt.

Parkeren in duidelijk aangegeven parkeervakken, nooit in de bocht.

Rijbaanbreedtes voor woonstraten 3,5 meter éénrichtingsverkeer, 5 meter tweerichtingen. Trottoir is bij voorkeur 2 meter of breder, maar in heel smalle straten kan hier van worden afgeweken. In de trottoirs liggen ook de meeste kabels- en leidingen, zoals elektra, water, gas, telecom, kabelTV etc.

## DEEL 2

### *Het ontwerpproces*

Voor het maken van het ontwerp voor de openbare ruimte in Bezuidenhout Oost heeft de gemeente in samenwerking met het wijkberaad Bezuidenhout een participatieproces opgesteld.

In dit proces wordt het ontwerp in verschillende stappen gemaakt. Bij elke stap wordt het ontwerp steeds meer uitgewerkt en gedetailleerd.

**Stap 1)** Bewoners kunnen per straat (of soms clusters van straten) een straatwerkgroep instellen. De gemeente biedt de gelegenheid voor een overleg tussen de straatwerkgroep en de ontwerpers.

In het eerste overleg tussen de straatwerkgroep en de gemeente (ontwerpers en beheerders van de openbare ruimte) wordt een wensenlijst opgesteld. De bewoners geven aan wat zij belangrijk in hun straat vinden, zoals: parkeerplaatsen, bomen, fietsvoorzieningen, geveltuinen of andere zaken in hun straat. De gemeente heeft in vele gevallen al een quickscan gemaakt voor hun straat of buurt. Deze quickscan laat het aantal parkeerplaatsen zien die volgens het handboek openbare ruimte mogelijk zijn. Een quickscan is geen ontwerp van de straat. Eén van de opgaven in Bezuidenhout-Oost is namelijk het waar mogelijk toevoegen van extra parkeerplaatsen.

**Stap 2)** Op basis van de wensenlijst maakt de gemeente een concept Voorontwerp (VO). In dit VO worden de wensen van de bewoners zo veel mogelijk meegenomen/ uitgewerkt. Dit concept Voorontwerp wordt aan de straatwerkgroep voorgelegd. Indien nodig volgt eventueel een overleg. Het ontwerp wordt aan de hand van eventuele opmerkingen nog bijgesteld.

**Stap 3)** Dit bijgestelde Voorontwerp wordt intern bij de gemeente getoetst door 2 adviescommissies en door de beheerders van de openbare ruimte. Het VO wordt vervolgens in de buurt, tijdens een inloopbijeenkomst, gepresenteerd. Alle wijkbewoners kunnen tijdens en na de inloopbijeenkomst op een formulier opmerkingen kenbaar maken. Waar mogelijk wordt het ontwerp aangepast.

### *Besluitvorming*

Het Voorontwerp wordt ter goedkeuring aan het College en de gemeenteraad aangeboden. Ook alle gemaakte opmerkingen die naar aanleiding van de inloopbijeenkomst zijn gemaakt gaan mee naar het College.

### *Definitief ontwerp en uitvoering*

Nadat het College het Voorontwerp heeft goedgekeurd, wordt het Definitief ontwerp (DO) gemaakt. Dit definitief ontwerp wordt in de wijk gepresenteerd. Kleine wijzigingen zijn soms nog mogelijk.

Tenslotte wordt van het DO een bestek (technische uitwerking van het ontwerp) gemaakt. Als het bestek is gemaakt kan het ontwerp niet meer aangepast worden. Het bestek vormt namelijk de basis voor het contract met de aannemer die het werk uitvoert.