



## Een aantrekkelijk Den Haag in 2030 vraagt nu al om scherpe keuzes

Hoe ziet de ruimtelijke toekomst van Den Haag eruit? Platform STAD analyseerde de partijprogramma's van negen Haagse politieke partijen en vond grootse en ambitieuze visies. Maar hoe zien de partijen de weg daar naartoe? Welke concrete politieke keuzes zijn er op dit moment al nodig om deze visie te verwezenlijken? Tijdens het Platform STAD Verkiezingsdebat op 8 maart gingen de lijsttrekkers van PvdA, VVD, CDA, D66, de Haagse Stadspartij, GroenLinks, Islam Democraten, Groep de Mos en ChristenUnie hierover met elkaar in debat.

Ze deden dit aan de hand van zes stellingen op drie belangrijke thema's voor de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag; tweedeling, groen en mobiliteit. De kennis die Platform STAD vergaarde in de STADgesprekken van de afgelopen 2 jaar vormde de basis voor het gesprek.

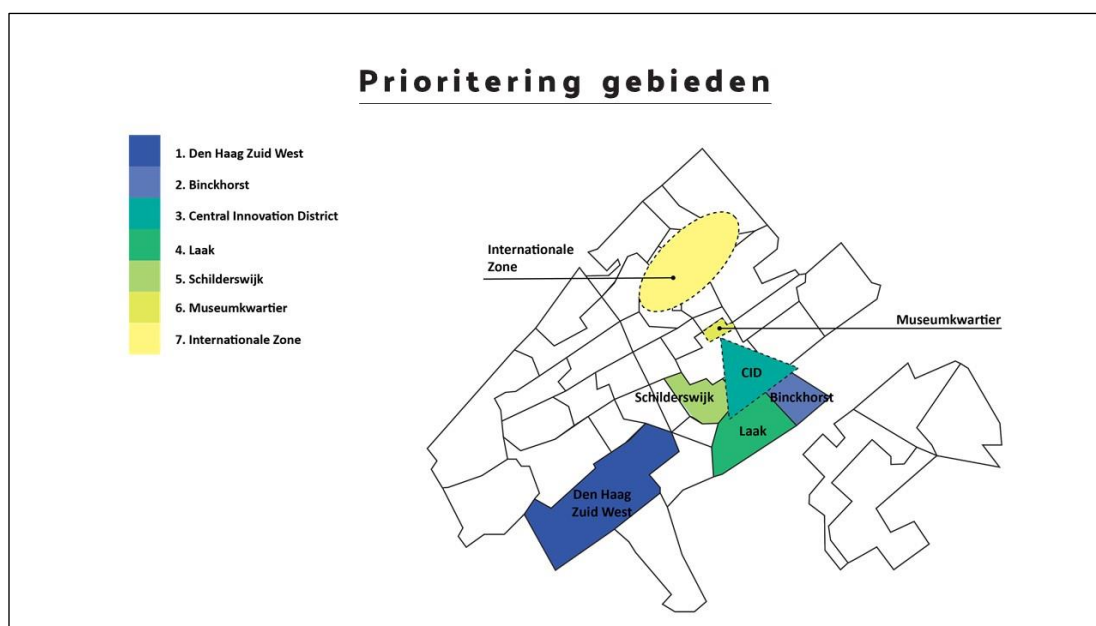
*Graag een volledig overzicht van de toelichtingen van alle partijen per stelling? Klik dan hier voor de uitgebreide pdf.*



## Prioritering gebieden: Den Haag Zuidwest met stip op 1

Naast hun reactie op de zes stellingen vroegen we de lijsttrekkers op welk Haags gebied zij de komende vier jaar de focus willen leggen als het gaat om ruimtelijk ontwikkeling. Ze mochten zeven gebieden rangschikken op prioriteit voor de stad. De zeven gebieden beslaan niet de hele stad, maar werden voorgelegd aan de lijsttrekker omdat ze veelvuldig terugkomen in lokale media, in beleidsdocumenten en visies van de gemeente, en in de STADgesprekken van Platform STAD.

Opvallend was dat acht van de negen partijen Den Haag Zuidwest op 1 zetten. Hier ligt volgens de meeste partijen de grootste opgave voor de komende collegeperiode. Alleen de VVD koos voor het CID (Central Innovation District) als belangrijkste gebied voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Een duidelijk verschil in strategie. Begin je met het verbeteren van de wijken waar het minder goed gaat of focus je juist op innovatie en groei, in de hoop dat dit de rest van de stad vanzelf zal meetrokken?





## Stelling 1

**Mijn partij gaat werken aan een evenwichtiger verdeling tussen sociale huur en vrije sector woningen in heel Den Haag. In elke wijk willen wij 30% sociale woningbouw.**

Den Haag is de meest gesegregeerde stad van NL. Het STADgesprek 'Verdichting in een Gedeelde Stad' ging over tweedeling en mocht rekenen op grote belangstelling.

Centrale vraag was of de groei van Den Haag, met de bijbehorende bouwplannen, de segregatie in de stad zal gaan versterken of kan verminderen. We hebben het gehad over de vraag of segregatie erg is. Volgens de experts is het zeker onwenselijk als hele wijken kampen met slecht imago en concentratie van problematiek. Onderwijs en zorg zijn belangrijke sleutel in verbeteren daarvan, maar ook met fysieke ingrepen en beleid (woningbouw, investeringen in de openbare ruimte) kun je de tweedeling versterken of juist verminderen.

Als we dat echt willen betekent dat meer mengen, en dat werkt twee kanten op. Door alleen duurdere woningen toe te voegen 'op het veen' worden de andere wijken niet meer gemengd. Voor een inclusieve stad moeten ook meer sociale huurwoningen worden gebouwd 'op het zand'. Of zoals een van de sprekers zei: 'Segregatie is een proces dat in heel Den Haag speelt en je niet aan één kant van de stad oplost'.

In het STADgesprek kwam ook naar voren dat de keuze om segregatie tegen te gaan met ruimtelijk beleid en fysieke ingrepen vooral een politieke keuze is. Hoe staan de lijsttrekkers tegenover deze keuze? **Martijn Balster** (PvdA), **Arjen Dubbelaar** (GroepdeMos), **Michel Rogier** (CDA) gingen met elkaar in gesprek. Op dit punt verschillenden de partijen sterk van mening en dit leidde tot een krachtig debat over actieve regie door de overheid versus marktwerking met minimaal ingrijpen.

1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS
 	  			 



## **STANDPUNTEN DEBAT DEELNEMERS:**

**PvdA:** "Om te zorgen voor een betere spreiding en groei van sociale woningbouw over de hele stad wil de PvdA dat bij elk nieuwbouwproject minimaal 40% uit sociale woningbouw en 40% uit middeldure huur en koop bestaat: in wijken waar op dit moment minder dan 30% sociale woningbouw is, wordt dat 40% sociaal en 40% middeldure huur en koop."

**Groep de Mos:** "Groep de Mos wil bij gemeentelijke grond een bouwnorm van 30% voor sociale huurwoningen en 40% voor betaalbare vrijesectorwoningen."

**CDA:** "Met goedkopere koopwoningen voor het middensegment in de wijken waar nu relatief veel sociale woningbouw is, kun je doorstroming bevorderen en behoud je de sterke schouders in de wijk waardoor deze wijken vanzelf ook sterker worden."

## **OVERIGE STANDPUNTEN (ALLEEN PDF)**

**D66:** "Er is een grote behoefte aan middenhuur woningen om starters een kans te geven een woning te betrekken en om vanuit sociale huur door te stromen. D66 is zeker voor gemixte wijken maar elke wijk 30% sociaal maken is een onhaalbare ontwikkeling."

**CU:** "Toenemende segregatie los je niet van één kant op. We moeten dus werk maken van meer gemengde wijken. Er móet een evenwichtiger verdeling komen, dus meer (middeldure) vrije sector huur- en koopwoningen in Zuidwest en ook sociale woningbouw in de Vogelwijk en Benoordenhout. Maar niet precies in elke bestaande wijk 30% sociale woningbouw. Dat is niet realistisch."

**VVD:** "Sociale huur op dure grond = minder sociale huur. Meer koop in Zuidwest gaat niet per se ten koste van de voorraad sociale huur."

**Islam Democraten:** "De noodzaak voor meer sociale huurwoningen is evident; wij zien een betere spreiding van sociale huurwoningen als middel om onder andere segregatie tegen te gaan tevens te zorgen voor een betere sociaaleconomische karakter van bepaalde wijken."

**Haagse Stadspartij:** "In elke wijk is dat niet mogelijk, maar een evenwichtiger verdeling over de stad is zeker noodzakelijk; daarom juist ook sociale woningen bouwen in duurdere wijken (bv ter plaatse van het ziekenhuis aan het Rode Kruisplantsoen in de Vogelwijk)."

**GroenLinks:** "GroenLinks streeft naar eerlijke verdeling van woonruimte, met van alle nieuw gebouwde woningen 40% sociale huur, 40% middeldure huur en koopwoningen en 20% vrije sector."



## Stelling 2





**In de wijken met een sterke woningmarkt moet de gemeente maximaal verdienen aan de verkoop van grond.**

Deze stelling blijft in hetzelfde thema maar richt zich op woningbouw in het hogere huur en koopsegment. Om te zorgen dat er koopwoningen worden toegevoegd in wijken met minder vraag daarnaar, en sociale huurwoningen worden gebouwd op populaire locaties, moet de gemeente eigenlijk zorgen dat er markt-contrair gebouwd wordt. Dat kost – in het huidige financieringsstelsel – echter wel veel extra geld, mede omdat de opbrengst van grond is hoger als er in een duurder segment op gebouwd mag worden.

Marktpartijen hebben in deze tijd van een groeiende stad en een groeiende woningvraag in Den Haag vooral belangstelling voor gewilde locaties. Zij zullen niet snel kiezen voor bouwen in minder populaire wijken; voor hen is investeren in bijvoorbeeld de Binckhorst nu interessanter.

Een zorg die vaak opkomt tijdens de STADgesprekken en STADconsults van Platform STAD is dat ook de gemeente vooral lijkt te focussen op de kansrijke locaties in Den Haag, en dat er veel wordt overgelaten aan het initiatief en de inzet vanuit marktpartijen.

Het dilemma is dat sturen op marktcontrair bouwen de segregatie in Den Haag op lange termijn wellicht kan tegengaan, maar wel veel geld kost, terwijl de gemeente nu goede inkomsten kan verkrijgen als ze gewilde locaties bestemd voor duurder segment woningen. Tijdens het debat gingen **Boudewijn Revis** (VVD), **Arjen Kapteijns** (GroenLinks), **Pieter Grinwis** (CU) met elkaar in gesprek. De afweging van rendement op de korte termijn en effecten op de lange termijn stond centraal.

1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS
	 		 	   



## **STANDPUNTEN DEBAT DEELNEMERS:**

**VVD:** *"Opbrengsten zijn niet het belangrijkste. Goed functionerende wijk met voorzieningen en divers aanbod wel. Maar het is onverstandig de ogen te sluiten voor verdien capaciteit"*

**GroenLinks:** *"GroenLinks wil sociale woningbouw door de hele stad, alleen al om de segregatie een halt toe te roepen."*

**ChristenUnie:** *"Deze stelling is penny wise, pound foolish. Op korte termijn verdient de gemeente daaraan, op lange termijn betalen we met z'n allen de rekening. (...) Om een sterke samenleving te krijgen is onder meer gedifferentieerde bouw nodig, en dus kan de gemeente niet altijd maximaal verdienen aan de grondverkoop."*

## **OVERIGE STANDPUNTEN:**

**Haagse Stadspartij:** *"We moeten juist ook sociaal bouwen in duurdere wijken, en de stelling impliceert dat ook andere kwaliteiten als groen en ruimtelijke structuur ondergeschikt zijn aan maximaal verdienen, en daar is de HSP het pertinent mee oneens."*

**Groep de Mos:** *"Groep de Mos wil bij gemeentelijke grond een bouwnorm van 30% voor sociale huurwoningen en 40% voor betaalbare vrijesectorwoningen."*

**PvdA:** *"De PvdA staat voor een betere spreiding en groei van sociale woningbouw over de hele stad, om op die manier te voorkomen dat sociale woningbouw straks weer enkel geconcentreerd wordt in bepaalde wijken."*

**D66:** *"Daarmee creëer je geen diverse wijken en duw je sociale woningbouw naar de minder courante stukken van de stad."*

**Islam Democraten:** *"De noodzaak aan meer sociale huurwoningen is evident; voor ons is meer sociale huurwoningen bouwen meer een prioriteit dan het behouden van grond bijvoorbeeld rond het Centraal Station."*

**CDA:** *"Eens, maar de opbrengsten hoeven niet alleen door te vloeien naar in sociale woningbouw maar ook naar verbeteren van openbare ruimte voor ontmoetingen en verbeteren van Openbaar Vervoer."*



### Stelling 3

**Om de negatieve effecten van tweedeling in de stad tegen te gaan moet er niet in woningen maar juist in verbindingen en openbare ruimte geïnvesteerd worden.**

Een gemengde stad, waarin verschillende bevolkingsgroepen en generaties elkaar ontmoeten, krijg je niet door alleen op woningen te focussen. Het vraagt ook investeringen in de ov-verbindingen tussen wijken.

Daarnaast speelt openbare ruimte een sleutelrol bij het tegengaan van segregatie, en bij het verhogen van de leefkwaliteit in de stad. De Deense ontwerper Jan Gehl zegt daarover: *'if you design for cars, you get cars. If you design for people, you get public space'*.

Platform STAD organiseerde in 2017 een tweedaagse Ontwerpmanifestatie waarin drie ontwerpteam inzoomden op drie openbare ruimtes in Den Haag en ontwerpvoorstellen deden voor een inrichting die meer uitnodigt tot ontmoeting en verblijven.

Over deze stelling zijn de meeste partijen gematigd positief - verbindingen zijn belangrijk, maar voor de meeste partijen is investeren in sociale huur woningen het startpunt. De openbare ruimte lijkt toch vaak het sluitstuk in begroting en besluitvorming. Wordt het belang van de openbare ruimte in de ontwikkeling van de stad wellicht onderschat? **Robert van Asten** (D66), **Hasan Küçük** (IslamDem), **Joris Wijsmuller** (HSP) gingen in gesprek over het belang van verbindingen als het gaat om toegang tot onderwijs en werk en het stimuleren van ontmoeting in de openbare ruimte.

1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS



## **STANDPUNTEN DEBAT DEELNEMERS:**

**D66:** *"Mensen in de hele stad moeten worden uitgenodigd/uitgedaagd om bij te dragen aan de stad en daar zijn toegankelijke openbare ruimtes zeker voor nodig."*

**IslamDemocraten:** *"Evenwichtigere verdeling sociale huurwoningen én investeren in verbindingen; wij zijn voorstander van stimuleren van dialoog en ontmoeting om vooroordelen en discriminatie tegen te gaan."*

**HSP:** *"[Er moet wel worden geïnvesteerd in woningen] want we moeten zeker wel sociaal bouwen in duurdere wijken; daarnaast is het ook goed om in ontmoeting/verbindingen in de openbare ruimte te investeren."*

## **OVERIGE STANDPUNTEN (ALLEEN PDF)**

**CDA:** *"Openbare ruimtes moeten als ontmoetingsplek fungeren en Openbaar Vervoer moet als sociale verbinder verschillende stadsdelen met elkaar verbinden."*

**Groep de Mos:** *"Groep de Mos zet in op een Deltaplan Bereikbaarheid en wil met de Den Haag-wet een variant van de Rotterdamwet invoeren om de onbalans van de bevolkingssamenstelling in achterstandswijken aan te pakken."*

**PvdA:** *"Er moet in beide geïnvesteerd worden: het is en-en: ja er moet geïnvesteerd worden in de leefomgeving, maar de urgentie is te hoog om daarom niet te investeren in woningbouw."*

**VVD:** *"Het moet allebei, maar verbindingen en openbare ruimte zijn afhankelijker van overheidsinvesteringen."*

**GroenLinks:** *"Je moet beiden doen"*

**ChristenUnie:** *"Beide is nodig. Betere (OV-)verbindingen en (aantrekkelijk groene) plekken waar we elkaar kunnen ontmoeten in de openbare ruimte zijn van groot belang, maar het aanpakken van de scheve woningverdeling en slechte woningen is absoluut prio 1. We moeten met voorrang de 10 jaar terug stilgevallen herstructurering van Moerwijk c.s. weer oppakken."*





## Stelling 4

**Mijn partij wil meer groen in de dagelijkse leefomgeving van elke Hagenaar. Daarom investeren we meer in verblijfsgroen in versteende wijken (zoals Laak) dan in al groene wijken (zoals de Vogelwijk).**

Het belang van groen komt terug in alle STAD gesprekken die gaan over verdichting en klimaat. Groen is een essentieel onderdeel van een aantrekkelijke leefomgeving. Dat wordt ook door alle partijen onderkend, blijkt uit hun reacties op deze stelling. Tegelijk is Den Haag helemaal niet de groene stad die sommige ranglijstjes ons willen doen geloven.

Het groen is oneerlijk verdeeld over de stad. Veel wijken zoals de Schilderswijk maar ook het centrum, zijn behoorlijk versteend. Op andere plekken is veel groen, maar is het kijkgroen, geen verblijfsgroen.

Als je niet in het groen wilt bouwen, maar tocht een groot aantal woningen wilt realiseren, zul je moeten sturen op bouwen in hoge dichtheid. Hoogbouw is daarbij een middel, dat wordt in de Hoogbouwvisie ook geschetst. Ook het overkluzen van wegen en sporen, bijvoorbeeld rond station CS, is een manier waarop er ruimte ontstaat voor woningen en groen. Kostbaar is dit wel. De vraag is ook of het reëel is om van de bouwers te verlangen dat zij bij hoogbouw investeren in verblijfsgroen of dat dat vooral de taak van de gemeente is.

Aangezien de meeste partijen volmondig eens zijn met deze stelling, ging het gesprek ter plekke vooral over de vraag HOE we deze ambitie dan gaan realiseren. **Arjen Kapteijns** (Groenlinks), **Martijn Balster** (PvdA), **Hasan Kücük** (Islam Democraten) gingen in gesprek over ruimtegebrek in versteende wijken en kosten. Gaat groen bijvoorbeeld ten koste van parkeerplaatsen in de versteende wijken? De drie lijsttrekkers in het debat konden zich dit voorstellen. De lijsttrekker van bijvoorbeeld Groep de Mos stond daar minder positief tegenover. Uit inbreng van de deelnemers in de zaal bleek duidelijk dat groen realiseren en onderhouden in een dichtbevolkte stad als Den Haag toch ingewikkelder is dan gedacht. Echt goed functionerend groen vergt investering en committent van de gemeente voor de lange termijn.



1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS
     	  			

## STANDPUNTEN DEBAT DEELNEMERS:

**GroenLinks:** "GroenLinks wil de komende periode 15.000 bomen planten, met name in de meest versteende wijken."

**PvdA:** "Een deel van de stad is heel groen en een (dichtbevolkt) deel van de stad is heel kaal: de PvdA wil daarom dat de gemeente een offensief start voor meer water, vergroening en het tegengaan van verstening, met name in versteende wijken."

**Islam Democraten:** "De Vogelwijk heeft groen genoeg en het dichtbevolktere Laak veel minder; recentelijk is een motie waarin wij het college verzochten om versteende wijken zoals Laak, Schilderswijk en Transvaal te vergroenen door de raad aangenomen."

## OVERIGE STANDPUNTEN (ALLEEN PDF)

**Groep de Mos:** "Groep de Mos legt de ambitie neer om ervoor te zorgen dat er jaarlijks 2.000 bomen bijkomen in onze stad en wil extra investeren in groenbeheer."

**D66:** "Investeren in groen betekent ook zorgen voor goed onderhoud van groen. D66 trekt 8 miljoen uit voor achterstallig groenonderhoud en heeft met het initiatief Dat kan Groener ook de versteende plekken in de stad op de kaart gezet."

**HSP:** "Natuurlijk, de noodzaak voor groen in versteende wijken is uiteraard groter (klimaatadaptatie en kwaliteit leefomgeving) en vergt ook meer investeringen."

**VVD:** "In moeilijke wijken kost het meer geld, maar moet wel"

**CDA:** "Kleine wijkparkjes, minder verharding en meer grachten in de binnenstad open."

**CU:** "Extra groen toevoegen is van groot belang, zeker in versteende wijken, maar net zo belangrijk is goed grondonderhoud van bestaand groen en dat is in elke wijk nodig. Hopelijk hebben we onze les geleerd van al het achterstallige onderhoud in wijken als Kraayenstein en Houtwijk in Loosduinen."



## Stelling 5A & 5B

**A: De beste oplossing om bereikbaarheid in Den Haag te verbeteren is de parkeernorm verlagen. Voor het centrum moet de norm zelfs naar 0.**

**B: De beste oplossing om bereikbaarheid in Den Haag te verbeteren is investeren in de kwaliteit van het fietsennetwerk desnoods ten koste van de ruimte voor de auto.**

Dat auto's op het Binnenhof mochten parkeren is nog maar een paar decennia geleden maar lijkt nu ondenkbaar. Met de verdichting van Den Haag neemt ook het verkeer toe; qua autoverkeer slibt de stad dicht.

Er zijn alternatieven; hoogwaardige openbaar vervoer en fietsnetwerken, maar de investeringen daarin kosten veel geld. Nieuwe tramlijnen naar Scheveningen en de Binckhorst zijn kostbaar.

Uit onderzoek blijkt echter dat het op lange termijn de investering waard is. Een stad die uitnodigt tot lopen, fietsen en ov gebruik is qua woonkwaliteit aantrekkelijker, ook voor bedrijven, is gezonder voor de inwoners en stimuleert ontmoeting.

Een van de uitkomsten van het STADgesprek 'Verdichten, vergroenen en parkeren' was dat leefkwaliteit, wonen en parkeren onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Veel inwoners van Den Haag zijn nu nog aangewezen op of gewend aan zich verplaatsen met hun auto.

Ruimte is schaars in Den Haag en geparkeerde auto's maar ook bredere fietspaden nemen veel ruimte in beslag. Bij deze stelling zijn we benieuwd naar de keuzes van de lijsttrekkers: welk vervoersmiddel krijgt prioriteit, zowel qua investeringen als qua ruimtegebruik?

**Arjen Dubbelaar** (GroepdeMos), **Robert van Asten** (D66), **Pieter Grinwis** (CU) voerden een debat dat zich toespitste op nieuwe manieren van vervoer. Is het nog wel relevant om te eisen dat bouwers grote parkeergarages maken als het autogebruik de komende jaren alleen maar afneemt en dit door deelauto's en geautomatiseerde elektrisch rijden nog verder wordt versterkt? Daarnaast kwam de opgave voor een hoogwaardige OV verbinding naar de Binckhorst en Scheveningen aan de orde. Alle lijsttrekkers vinden dit van groot belang maar wie is komende college periode al bereid om de nodige investeringen te maken als het resultaat pas over tien jaar zichtbaar is? En kunnen we fietsen in Den Haag wel echt stimuleren zonder de ruimte voor de auto in te perken? Of blijft investeren in de bereikbaarheid van de stad met de auto essentieel voor de economische groei van Den Haag?



### Stelling 5a

De beste oplossing om bereikbaarheid in Den Haag te verbeteren is de parkeernorm verlagen. Voor het centrum moet de norm zelfs naar 0.

1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS

### Stelling 5b

De beste oplossing om bereikbaarheid in Den Haag te verbeteren is investeren in de kwaliteit van het fietsennetwerk desnoeds ten koste van de ruimte voor de auto.

1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS



## STANDPUNTEN DEBAT DEELNEMERS:

**Groep de Mos:** *“Groep de Mos wil voldoende parkeerfaciliteiten voor fietsen, motoren en auto's volgens de huidige toetsing bij nieuwbouw – dus behoud van parkeernorm voor auto's.”*

*Groep de Mos is van mening dat wegversmallingen [ten behoeve van meer ruimte voor fiets] de doorstroming van het autoverkeer belemmert en wil deze versmallingen, zoals nu ook gepland aan de Machiel Vrijenhoeklaan, stoppen.”*

**D66:** *“Met 100.000 extra inwoners is het onmogelijk de auto zo te faciliteren als nu”  
“Fietsen is snel en gezond”*

**ChristenUnie:** *“Ten behoeve van bereikbaarheid en leefbaarheid kan de parkeernorm flexibeler. Dat hoeft niet perse gehalveerd of naar 0, maar kan per project verschillen. Bovendien betekent alleen een parkeernorm verlagen nog niet direct een verbetering van de bereikbaarheid. Daarvoor zijn vooral investeringen nodig in hoogwaardig OV, en fietsvoorzieningen. Fietsen moet inderdaad veel veiliger en gezonder worden. Daarom scooters en snorfietsen van het fietspad af. Daarom meer vrijliggende fietspaden. En het zou voor iedere bevolkingsgroep in Den Haag net zo vanzelfsprekend moeten zijn om op de fiets te springen. En dat betekent dat de fiets in wijken als Laak en de Schilderswijk aan terrein mag winnen.”*

## OVERIGE STANDPUNTEN (ALLEEN PDF)

**PvdA:** *“Daar waar er goede ov-alternatieven zijn worden de parkeernormen bij nieuwbouw losgelaten, bij herinrichting wordt rekening gehouden met het fiets-parkeren en krijgt dit goede en voldoende plek bij nieuwe projecten: per slot van rekening kom je met de fiets dichterbij dan met de auto.”*

**VVD:** *“De parkeernorm beschermt de stad tegen auto's op straat. Effect op bereikbaarheid is nihil, effect op leefbaarheid is groot” [Investeren in] fietsnetwerk is prima, maar effect is klein.”*

**GroenLinks:** *“Lagere parkeernorm maakt bouwen beter betaalbaar, het centrum van de stad is prima bereikbaar met OV en deelauto.”” GroenLinks zet de fiets op 1, het tijdperk van de auto is voorbij.”*

**Islam Democraten:** *“Wij zijn voor een sociaal parkeerbeleid; redelijke venstertijden geen 17 uur betaald parkeren per dag in bepaalde wijken. Het ene [vervoermiddel] hoeft niet ten koste te gaan van het andere, als er bij nieuwbouw rekening wordt gehouden met ondergronds parkeren ontstaat er in de buitenruimte extra ruimte voor auto en fietser.”*

**CDA:** *“Je kunt de ruimte beter benutten en woningbouw aanjagen door de parkeernorm te verlagen in gebieden die goed met OV ontsloten is, die al vergunningen-parkeren hebben en mits het goed wordt gecommuniceerd met toekomstige bewoners. Scooters en andere tweewielers met gemotoriseerde ondersteuning moeten naar de rijbaan, daar waar OV onder de grond kan, moet de ruimte gegeven worden aan voetganger en fiets”*

**Haagse Stadspartij:** *“Het verlagen van parkeernormen is vooral effectief in combinatie met het verhogen van de parkeertarieven en investeringen in alternatieven als fietsverkeer, OV en deelau*



## Stelling 6

**Het volgende college moet op vlak van stedelijke ontwikkeling de koers van Haagse kracht voort zetten en doorontwikkelen.**

Platform STAD bespreekt in publiek debat voortdurend hoe de stad tot stand komt en welke inbreng verschillende partijen daarin kunnen doen. Er komen steeds twee belangrijke aanbevelingen naar voren die het proces van samen stadmaken in Den Haag verder kunnen versterken en ontwikkelen: er is behoefte aan transparantie en aan visie.

Zorg dat duidelijk is waarom beslissingen worden genomen in de gebouwde omgeving. Bijvoorbeeld vanwege kwaliteit, veiligheid, gezondheid, energiezuinigheid of financieel rendement. Dit soort afwegingen verlopen in veel gevallen niet geheel transparant.

Uiteindelijk hebben alle partijen (bewoners, ondernemers, markt) baat bij een stedenbouwkundige visie op de stad. Dan zijn de grote ruimtelijke kaders waarbinnen er flexibiliteit en ruimte is helder. Deze visie en sturing op de grote lijnen ontbreekt. De 'Agenda Ruimte voor de stad' is zeker een lovenswaardige eerste aanzet, maar het uiteindelijke document dient vooral als een inspiratiedocument. Voor allerlei cruciale ruimtelijke keuzes wordt erin genoemd dat die in een Hoogbouwvisie of een Woonvisie verder uitgewerkt zullen worden. Maar in de betreffende visies wordt vervolgens terugverwezen naar de Agenda Ruimte voor de STAD, en daarnaast zijn ze bovendien geen echte visies op de toekomst van Den Haag, maar meer ambitiedocumenten.

Voor verdere uitwerking verwijzen de Hoogbouwvisie en de Woonvisie op hun beurt weer naar uitwerkingsplannen per deelgebied, maar in de meeste van deze plannen is de samenhang, de visie op de grotere opgaven van Den Haag, en de relatie tot andere wijken verdwenen.

Het is een ingewikkelde balans: die tussen visie enerzijds, en ruimte geven aan wat ontstaat anderzijds, en tussen aan de ene kant participatie, en aan de andere kant als stadsbestuur ook gevoelige knopen durven doorhakken. De twee huidige wethouders **Joris Wijsmuller** (HSP), **Boudewijn Revis** (VVD) reflecteerden op de afgelopen vier jaar en waren voorzichtig positief. Ze keken samen met **Michel Rogier** (CDA) ook naar de toekomst elk met hun eigen politieke accenten.



1- EENS	2	3	4	5 - ONEENS
<p>Groep de Mos Hart voor Den Haag</p> <p>ISLAM democraten</p> <p>GROEN LINKS DEN HAAG</p> <p>Haagse Stads Partij</p> <p>Den Haag D66</p> <p>VVD Den Haag</p> <p>Christen Unie SGP</p>	<p>PvdA Den Haag</p> <p>CDA</p>			

## STANDPUNTEN DEBAT DEELNEMERS:

**VVD:** "Veel geleerd [en deze aanpak] zeker doorontwikkelen. Naast bewoners ook de markt beter betrekken!"

**HSP:** "We zijn pas net begonnen en daar moeten we absoluut mee doorgaan."

**CDA:** "Laat burgers in hun eigen wijk woningen ontwikkelen maar voor de massa die gemaakt moet worden zal vooral een beroep gedaan moeten worden op corporaties en investeerders."

## OVERIGE STANDPUNTEN (ALLEEN PDF)

**Groep de Mos:** "Groep de Mos wordt door vriend en vijand omschreven als de partij waar de ombudsmanpolitiek hoogtij viert. En daar zijn wij trots op!"

**PvdA:** "Iedereen heeft recht op een betaalbare én fatsoenlijke woning, wat begint bij voldoende bouwen: daar lijkt – na lang aandringen van de Haagse PvdA – eindelijk aandacht voor te komen bij het gemeentebestuur, maar nu komt het eropaan het bouwen door te zetten en hier voldoende geld voor te reserveren."

**D66:** "De groei van de stad moet dienen om de stad beter te maken, dat moet dus samen met de huidige bewoners gebeuren!"

**Islam Democraten:** "Democratie dichterbij het volk brengen door burgers meer invloed en meer macht te geven en beter te betrekken bij besluitvormingsprocedures en uitvoering van beleid."

**Groenlinks:** "Huidige beleid is nog met horten en stoten (bijv. internationaal park), we moeten de aarzelingen laten varen en hier vol mee doorgaan."

**Christen Unie:** "Voortzetten en verbeteren. Nu worden bewoners nog te vaak te laat betrokken bij projecten, bijvoorbeeld pas vlak voor de vergunningsaanvraag door een initiatiefnemer. Vervolgens ontstaat er natuurlijk vaak rumoer, meestal terecht. De koers van Haagse kracht moet verder worden verbeterd en uitgebouwd. Tegelijk blijft de raad het gremium dat uiteindelijk beslist."