

Eerste inventarisatie,
13 mei 2020

Corona- maatregelen in de openbare ruimte

Inleiding

De coronapandemie vraagt om gedragsaanpassingen in de openbare ruimte. Op veel plekken gaat afstand houden vanzelf en ontstaan nieuwe vormen van straatballet. De overheid doet een beroep op het gezond verstand van Nederlanders: geef elkaar de ruimte. En dat werkt. Maar daar waar veel mensen samenkomen ontstaan soms knelpunten: fietsers op een kluitje voor een verkeerslicht, voetgangers die elkaar nauwelijks kunnen passeren, wachtende ouders die elkaar voor de voeten lopen bij het schoolplein. Voor die knelpunten, die gemeenten ieder voor zich kunnen inventariseren, doen wij een aantal ontwerpsuggesties.

We raden aan om op de korte termijn tijdelijke maatregelen toe te passen, die ook weer terug te draaien zijn. Daarbij beroepen we ons enerzijds op recente studies die gedaan zijn in opdracht van het CRa - 'Naar een schaa sprong op de fiets' en het nog in ontwikkeling zijnde advies 'Naar een gezonde stad te voet' - en anderzijds op aansprekende voorbeelden uit binnen- en buitenland.

De anderhalvemetersamenleving is wat ons betreft niet het 'nieuwe normaal', maar een tussenfase die ruimte biedt voor experiment en reflectie: hoe willen we dat onze openbare ruimte er straks uitziet? En hoe kan de openbare ruimte bijdragen aan een aantrekkelijke, toegankelijke en gezonde stad? Sommige maatregelen kunnen bijdragen aan doelstellingen op de lange termijn, zoals gezonde stedelijkheid, klimaatadaptatie en het verhogen van de verblijfskwaliteit in dorpen en steden.



“Cities have the capacity of providing something for everybody, only because and only when they are created by everyone.”

Beeld: Monocle (#75, aug. 2014)

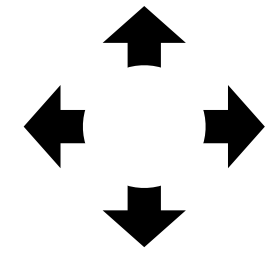
Jane Jacobs



Tijdelijke ingrepen voor de korte termijn

TYPEN

Dit keuzemenu kan helpen om coronamaatregelen in de openbare ruimte te doseren en in samenhang te bekijken



Ruimte maken voor afstand houden

Max.

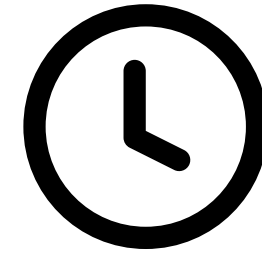
Autovrij

Autoluw

Fietsvrij

Min.

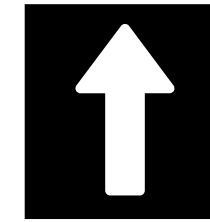
Fietsluw



Venstertijden & doelgroepen

Kwetsbaren
Kinderen
Volwassenen

Bijvoorbeeld:
Ouderenuurtje
Kindermiddag
Jongerenavond



**Eénrichtings-
verkeer / houd rechts**

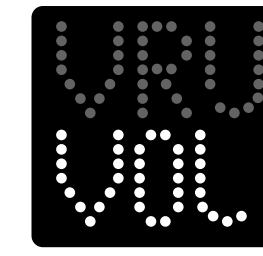
Organiseren en geleiden van mensenstromen, zodat men niet tegen elkaar opbotst en makkelijk afstand kan houden

Max.

Eénrichtingsverkeer

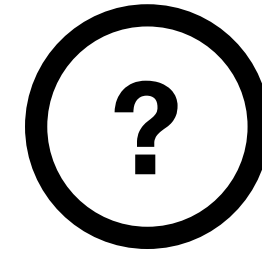
Min.

Houd rechts



Toegang dosering

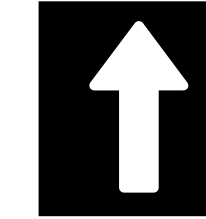
Toegangscontrole tot potentieel (te) drukke plekken. Dit vergt ook buffercapaciteit net buiten deze zone.



Overig

Maatregelen die niet in deze typering zijn onder te brengen

Winkelstraat



Eénrichtings-
verkeer / houd rechts

Richtingsverkeer

Duidelijk gemarkeerde looproutes kunnen opstoppingen in het winkelgebied voorkomen.

Het getoonde ontwerp is van Shift Architecture + Urbanism.

Een ander voorbeeld zijn de hartjes op het wegdek die door de winkeliersvereniging van Zutphen zijn ontworpen.

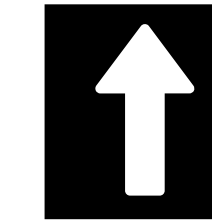
Voordelen:

Door looprichtingen aan te geven hoeft winkelend publiek minder na te denken over afstand houden.

Nadelen:

Je zou mensen niet moeten dwingen eerst de straat uit te lopen om de winkelstraat over te steken. Laat mensen oversteken als de ruimte en situatie dat toelaten en doe een beroep op het gezond verstand.

Winkelstraat



Eénrichtings-
verkeer / houd rechts

Opstelstroken

Om de drukte in de Rotterdamse Koopgoot (Beurstraverse) in goede banen te leiden wordt de winkelstraat in tweeën gedeeld. Strepen op het plaveisel geven de looprichting aan.

Aan beide ingangen van de Koopgoot staan beveiligers, net als bij de ingang naar de metro.

Wanneer iemand de trap naar beneden loopt, staat er een paal met desinfectiemiddel, zodat iedereen zijn handen voor en na het winkelen kan schoonmaken.

Voordelen:

Vergemakkelijkt het in- en uitlopen van de winkel, duidelijke markering voor wachtrijen.

Het winkelend publiek hoeft minder na te denken over afstand houden.

Nadelen:

Hiervoor is voldoende ruimte nodig.

Als alternatief kan eenrichtingsverkeer overwogen worden.

Woonstraat



Vakantiestraat

Omdat we dit jaar waarschijnlijk de zomervakantie in eigen land vieren, bedachten Humankind, Drift, Happy Mobility en Soigneur Active Mobility het idee van de vakantiestraat: een (gedeeltelijk) autovrije straat met ruimte voor sport, spel, ontspanning en ontmoeting.

Het concept van de vakantiestraat kan in verschillende gradaties uitgevoerd worden. De bedenkers bieden verschillende thematische pakketten aan.

Het idee sluit aan bij 'autovrije zondagen' en bij 'leefstraten'.

Voordelen:

Laagdrempelig, kan door bewoners zelf opgepakt en uitgevoerd worden.

Stimuleert interactie en beweging.

Meer ruimte voor klimaatadaptatie (groen en water) en verbetering van de gezondheid van bewoners.

Nadelen:

Verminderde bereikbaarheid.

Niet alle buurtbewoners zullen er even blij mee zijn.

Woonstraat



Leefstraten

Leefstraten (ontstaan in Gent) zijn straten die tijdelijk autoluw of autoloos worden gemaakt en een nieuwe invulling krijgen. Buurtbewoners richten hun straat op een creatieve en leefbare manier in.

Er kunnen zowel spontane als georganiseerde activiteiten plaatsvinden. Zo ontstaat meer ruimte voor ontmoeting, ontspanning en spelen. Elke straat- en buurtbewoner kan deelnemen of genieten van de Leefstraat.

Voordelen:

Laagdrempelig, kan door bewoners zelf opgepakt en uitgevoerd worden.

Stimuleert interactie en beweging.

Meer ruimte voor klimaatadaptatie (groen en water) en verbetering van de gezondheid van bewoners.

Nadelen:

Verminderde bereikbaarheid.

Niet alle buurtbewoners zullen er even blij mee zijn.

Stadsstraat



 Ruimte maken
voor afstand houden

Tijdelijke Woonerven

Brussel voert tijdens de coronapandemie tijdelijke woonerven in, zoals hier op een van de drukste straten in het centrum, de Anspachlaan (die al eerder autoluw gemaakt is).

Auto's mogen niet harder dan 20 km p/u en voetgangers hebben voorrang.

Ook in andere delen van de stad worden de woonerven nu versneld 'uitgerold'.

Voordelen:

Meer ruimte voor langzaam verkeer en spelende kinderen.

Draagt bij aan gezonde stedelijkheid en verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Automobilisten moeten hun snelheid aanpassen.

Stadsstraat



Ruimte maken
voor afstand houden

Tijdelijke autovrije straten

De Rue de Rivoli, een belangrijke oost-west verkeersader is tijdelijk autovrij gemaakt. De Rue de Rivoli volgt een van de drukste Parijse metroverbindingen, Ligne 1.

De bedoeling is dat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen op deze belangrijke verbindingen door de stad.

Het autovrij maken van deze straat is een tijdelijke ingreep, die bij succes permanent gemaakt kan worden.

Voordelen:

Relatief eenvoudige manier om ruimte voor de fiets en voetganger te creëren. Met deze tijdelijk ingreep kan getest worden hoe het verkeer reageert.

Draagt bij aan gezonde stedelijkheid en verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Verminderde autobereikbaarheid.

Mogelijk drukte door autoverkeer elders.

Stadsstraat



 Ruimte maken
voor afstand houden

Maximumsnelheid van 30 km p/u in de stad

Een maximumsnelheid van 30 km p/u in de stad maakt het makkelijker om fietsers en gemotoriseerd verkeer te mengen.

Fietsers kunnen dan naar de rijbaan, waardoor meer ruimte ontstaat voor voetgangers.

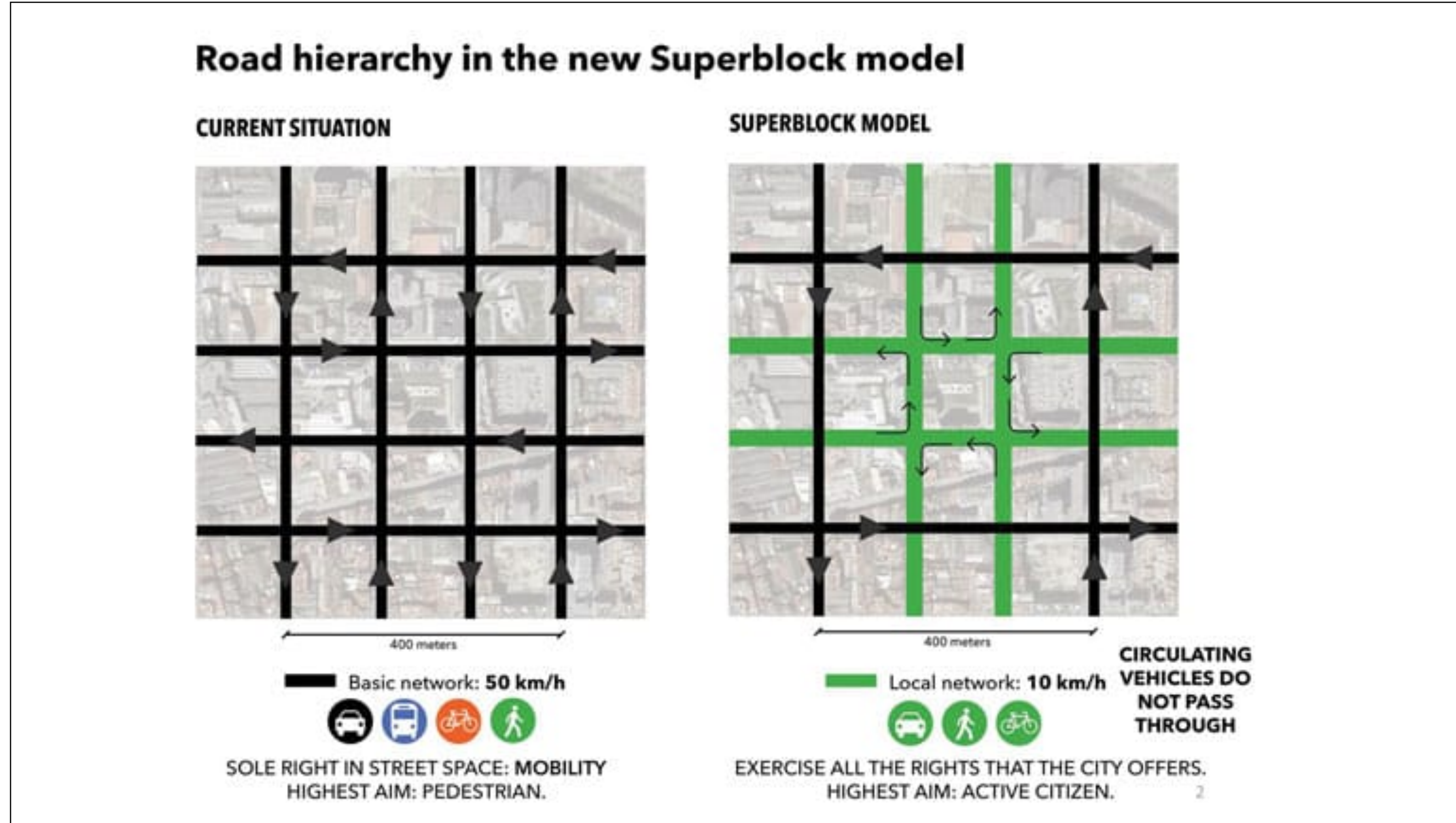
Voordelen:

Veel steden hebben al langer de ambitie om fietsstraten te implementeren en meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren. Met simpele, tijdelijke ingrepen kan getest worden hoe het verkeer reageert. Draagt bij aan gezonde stedelijkheid en verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Het kan tijdelijk verwarring opleveren.

Stadsstraat



 Ruimte maken voor afstand houden

Superblock

Het superblock-concept uit Barcelona gaat uit van meer hiërarchie in het stratennetwerk. Het doorgaande verkeer wordt tot de buitenste straten van het blok beperkt.

De binnenste straten van het blok zijn voorbehouden aan bestemmingsverkeer.

Hier ontstaat ruimte voor meer verblijfskwaliteit, fietsen en wandelen.

Voordelen:

Veel Nederlandse steden kennen al een sterke hiërarchie in het stratennetwerk. Hier kan men systematisch op voortbouwen. Dit kan ook door middel van tijdelijke verkeersmaatregelen: het autoluw maken van sommige straten en doorgaand verkeer concentreren.

Nadelen:

Verminderde autobereikbaarheid.

Mogelijk drukte door autoverkeer elders.



Overige maatregelen

Uitschakelen verkeerslichten

In Antwerpen worden 50 verkeerslichten tijdelijk op knipperstand gezet.

Door verkeerslichten op drukke kruispunten uit te schakelen gaan de normale voorrangsregels gelden, waarbij voetgangers en fietsers vaak voorrang hebben op de auto.

Wethouder van Mobiliteit Koen Kennis hoopt hiermee dat lange wachttijden, fietsfiles of groepsvorming wordt voorkomen.

Voordelen:

Betere doorstroming voor fietsers en voetgangers.

Minder opstopping = minder besmettingsgevaar.

Draagt bij aan gezonde stedelijkheid.

Nadelen:

Automobilisten moeten langer wachten.

Het vraagt om meer oplettendheid van de verkeersdeelnemers.

Kruispunt



? Overige maatregelen

Eerder groen voor fietsers en voetgangers

Rotterdam geeft fietsers en voetgangers voorrang op drukke kruispunten om lange wachttijden, fietsfiles of groepsvorming te voorkomen. In verschillende steden zijn sensoren geïnstalleerd zodat fietsers eerste groen krijgen.

In Eindhoven loopt een proef waarbij voetgangers bij drukte eerder groen krijgen. De drukte wordt gemeten aan de hand van mobiele telefoonsignalen.

Voordelen:

Betere doorstroming voor fietsers en voetgangers.

Minder opstopping = minder besmettingsgevaar.

Draagt bij aan gezonde stedelijkheid.

Nadelen:

Automobilisten moeten langer wachten.

Kruispunt



Ruimte maken
voor afstand houden

Verbreden zebrapad

Op drukke oversteeplaatsen zou het zebrapad waar mogelijk verbreed kunnen worden zodat voetgangers minder snel tegen elkaar opbotsen. Een goed voorbeeld hiervan is het zebrapad voor Rotterdam Centraal station.

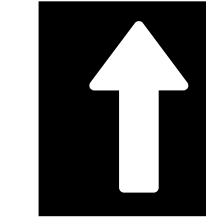
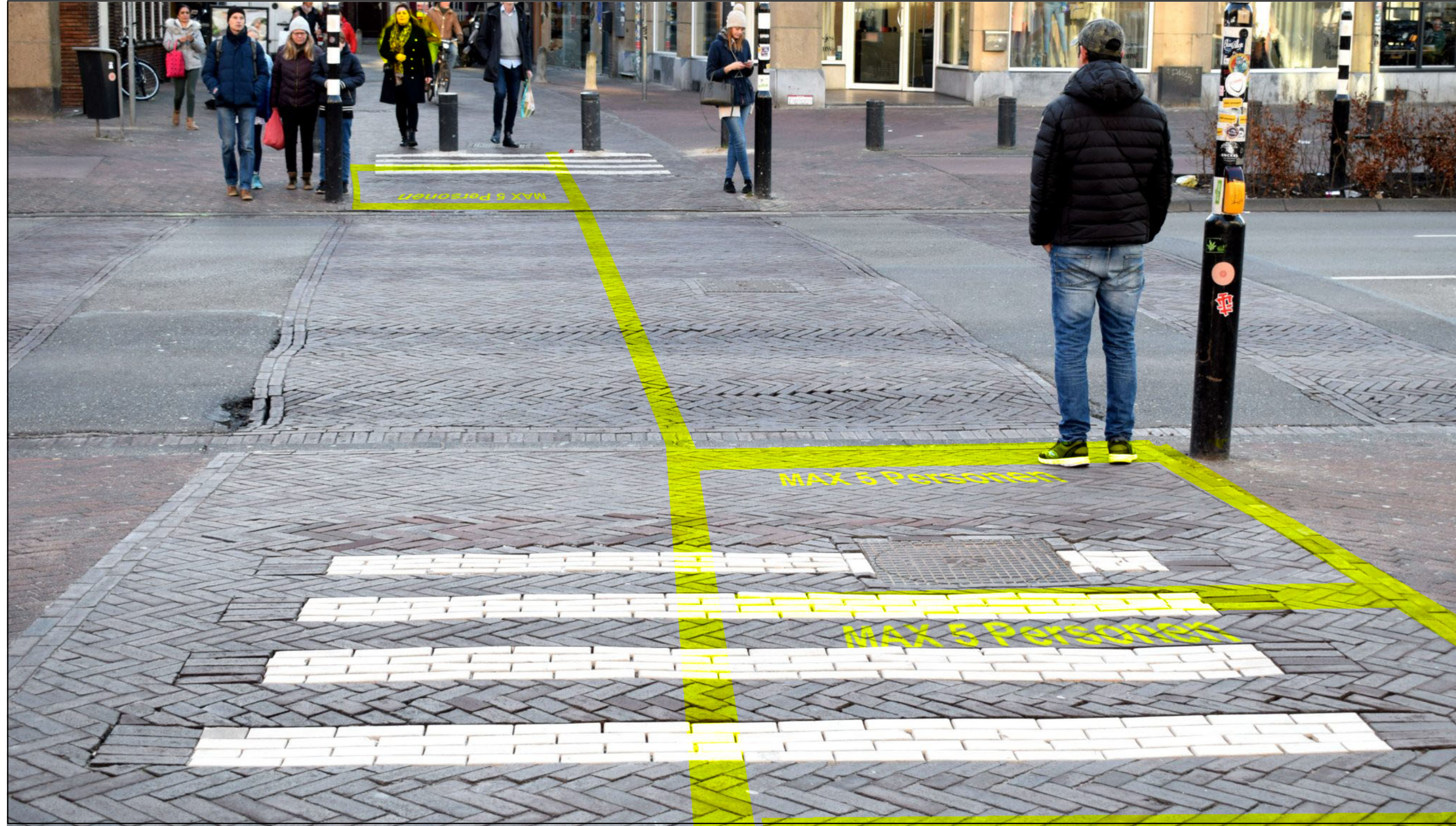
Voordelen:

Meer ruimte voor voetgangers zorgt dat mensen minder snel tegen elkaar opbotsen.

Nadelen:

Het vraagt veel ruimte.

Kruispunt



Eénrichtings-
verkeer / houd rechts

Opstelstroken voetgangers en fietsers

Waar het echt niet anders kan, is het mogelijk om tijdelijke opstelvakken te maken waar voetgangers op veilige afstand van elkaar kunnen wachten op groen licht.

Door het zebrapad in twee helften op te delen wordt voorkomen dat mensen tegen elkaar opbotsen.

Voordelen:

Mensen komen niet te dicht bij elkaar, waardoor het risico op besmetting wordt beperkt.

Nadelen:

Neemt veel ruimte in, wat hinder kan veroorzaken voor ander wegverkeer.



Venstertijden voor bepaalde doelgroepen

Venstertijden geven bepaalde doelgroepen een eigen toegangsmoment tot het park.

Bijvoorbeeld: ouderen en andere kwetsbare groepen in de ochtend, kinderen in de middag en sporters in de avond.

Voordelen:

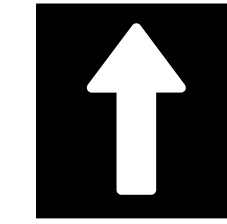
Alle doelgroepen kunnen veilig genieten van de parken.

Draagt bij aan gezonde stedelijkheid en verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Lastig te handhaven en vermindert het waardevolle publieke karakter van parken.

Park



Eenrichtingsverkeer /
stromen scheiden

Eenrichtings- verkeer of scheiding verkeersstromen

Een wandelcircuit of route in eenrichtingsverkeer zodat mensen makkelijker afstand kunnen houden en elkaar minder snel tegen het lijf lopen.

Voordelen:

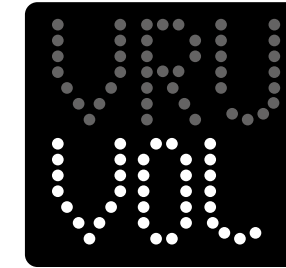
Minder kans op botsingen.

Nadelen:

Verminderde bewegingsvrijheid.

Lastig te handhaven als een park veel verschillende entrees heeft.

Park



Gedoseerde toegang

Toegangsbeperking

Toegangscontrole en gedoseerde toegang tot plekken waar het te druk kan worden.

Voordelen:

Bezoekersstromen zijn makkelijker te controleren.

Nadelen:

Dit vergt inzet van handhavers en wachtplekken voor opvangcapaciteit. Hierdoor vermindert het waardevolle publieke karakter van parken.

Park



Voordelen:

Biedt een rustmoment in de openbare ruimte, stimuleert uitwisseling en interactie.

Draagt bij aan verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Nieuw straatmeubilair vraagt extra investering en onderhoud.



**Ruimte maken
voor afstand houden**

Tijdelijke zitplekken

Tijdelijk parkmeubilair en zitplekken kunnen helpen om de drukte te spreiden. Denk aan boomstronken die als tijdelijke bankjes kunnen fungeren of aan kunstprojecten.

Nynke Rixt Jukema ontwierp een 'bank van de nieuwe werkelijkheid' (links). De zitplaatsen zijn 1,5 m van elkaar verwijderd. De vorm van de bank is geïnspireerd op oude Friese 'leugenbanken', waarop dorpsroddels gedeeld werden. De gebogen vorm geeft een beschermt gevoel.

Bjorn van den Broek ontwierp de CoronaCrisisKruk voor het Amsterdamse Noorderpark (rechts).

Plein



 Ruimte maken
voor afstand houden

Verhogen verblijfskwaliteit

Een plein kan tijdelijk verfraaid worden met losse elementen, zoals een bloembak, grasmat, 1,5-meter bankjes of verplaatsbare stoelen (denk aan Jardin de Luxembourg in Parijs).

Dit tijdelijke ontwerp van Urbanos Duurzame Stedelijke Ontwikkeling werd in 2017 uitgevoerd op het Haagse De Silleplein. Via een online stemproces konden bewoners vervolgens kiezen voor een permanent nieuw pleinontwerp.

Voordelen:

Vergroot de aantrekkingskracht van pleinen, vertraagt verkeersstromen.

Nodigt uit tot verblijf en interactie, uiteraard op veilige afstand.

Draagt bij aan verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Pleinen kunnen te vol raken.

Vraagt om beheer.

Schoolomgeving



 Ruimte maken
voor afstand houden

Schoolstraten

De stad Gent heeft 25 straten bij scholen aangewezen als tijdelijke schoolstraten. Dat betekent dat auto's niet zijn toegestaan bij aanvang en einde van de schooldag.

Op nog eens 20 straten bij scholen is een deel van de rijweg tijdelijk bestemd voor voetgangers en fietsers.

Voordelen:

Kinderen en ouders kunnen veilig naar school.

Draagt bij aan gezonde stedelijkheid.

Nadelen:

Minder bereikbaarheid auto's.

Schoolomgeving



 Ruimte maken
voor afstand houden

Schoolplein

Het Maurick College in Vught richtte het schoolplein in banen in om voetgangers te laten doorstromen.

Dit principe is ook toe te passen met een kleurenschema op de tegels - een speels element dat voor kinderen (en docenten) makkelijk herkenbaar is. Zo'n schema kan ook in de school en in de lokalen doorlopen.

Voordelen:

Gebruiksvriendelijk voor leerlingen en docenten.

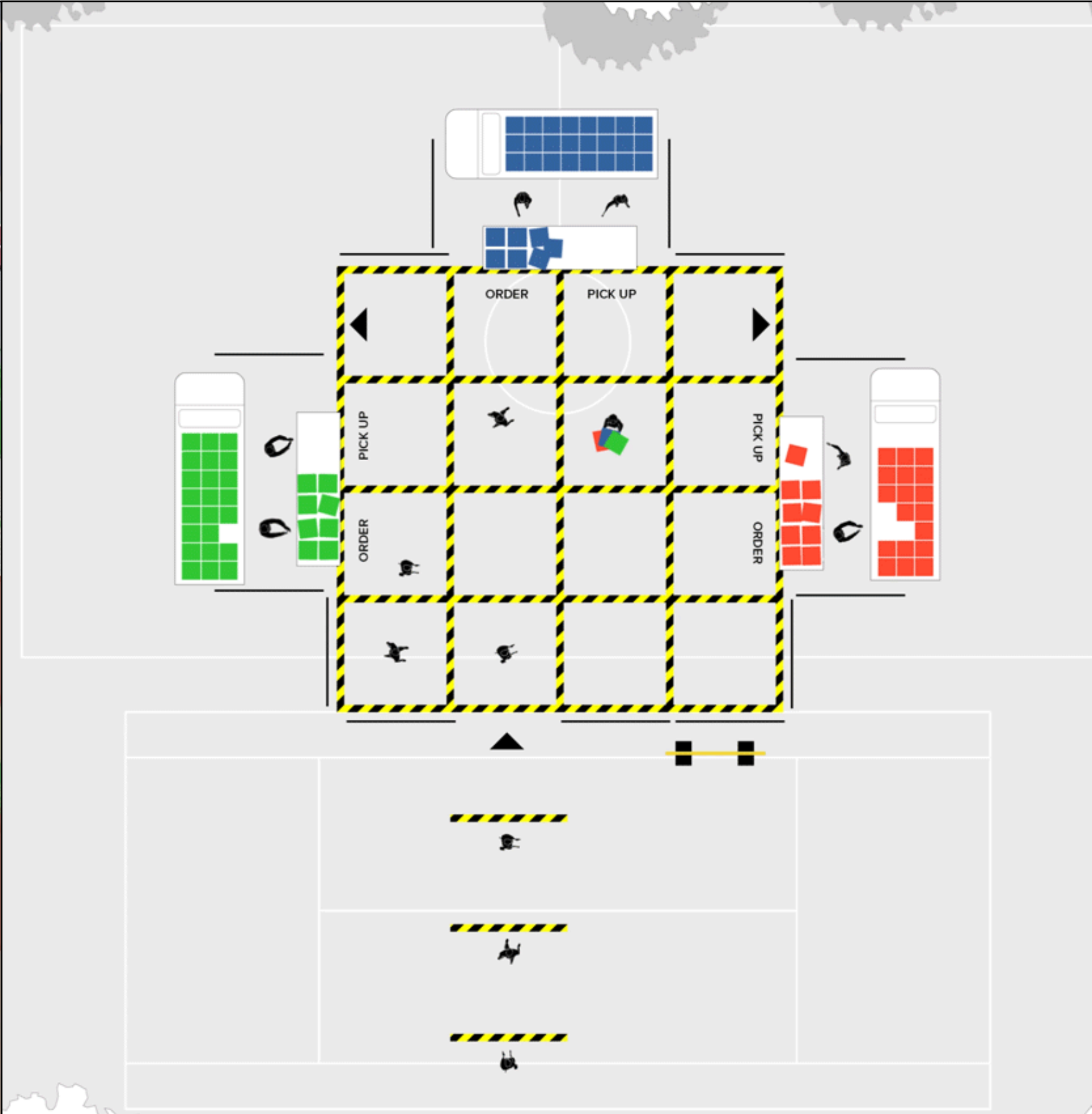
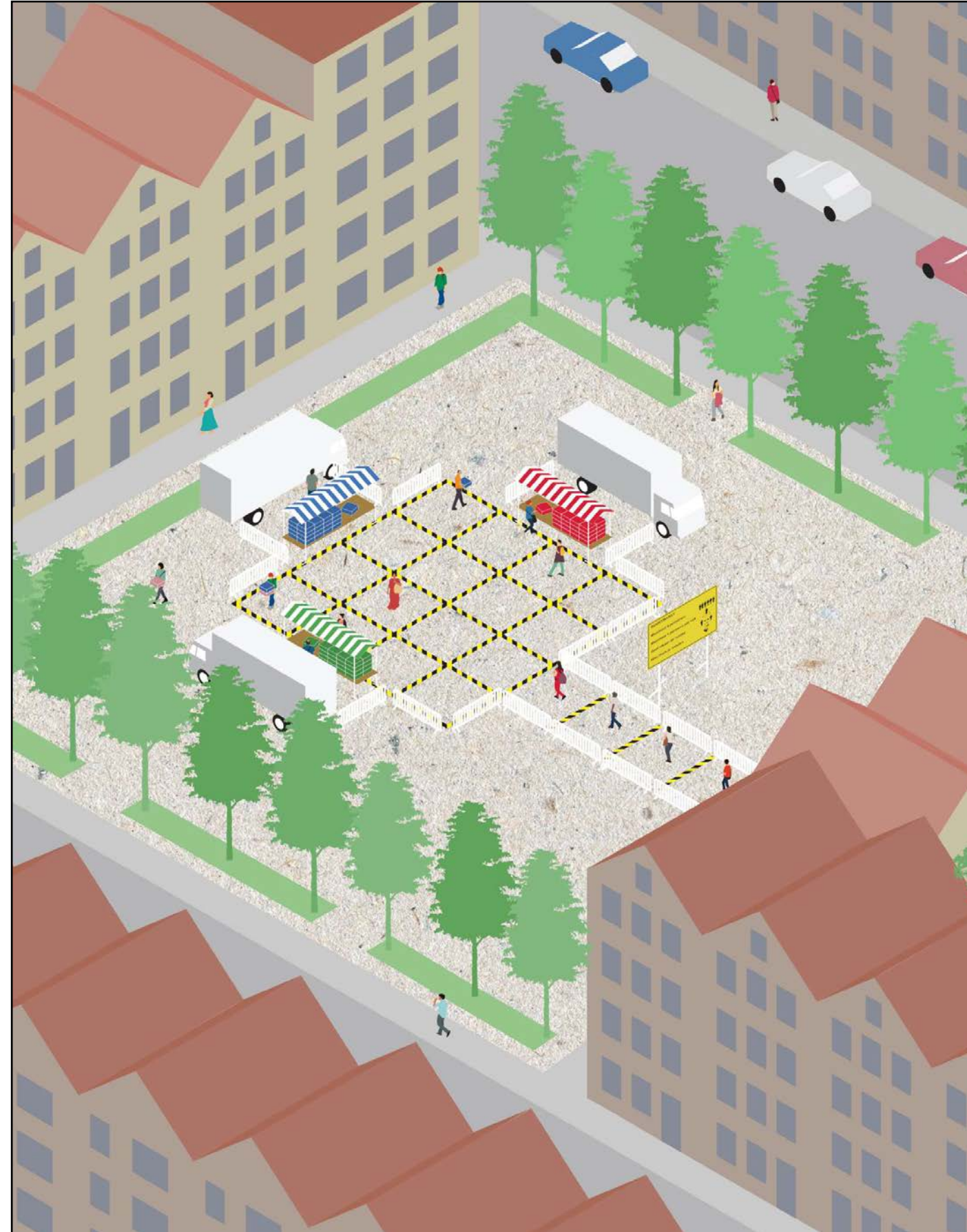
Het ontzorgt (je hoeft niet zelf na te denken over hoe anderen te ontwijken).

Snel toe te passen.

Nadelen:

Minder ruimte voor interactie.

Voorzieningen



 Ruimte maken
voor afstand houden

Micromarkten

Shift Architecture + Urbanism maakte een voorstel voor lokale micromarkten tijdens de lockdown om concentratie van mensen te voorkomen. Het voorbeeld toont een alternatief voor grote gecentraliseerde versmarkten in de vorm van een netwerk van hyperlokale micromarkten.

De micromarkt was uitgewerkt voor de corona-lockdown: veilig, efficiënt, snel en zo doelmatig mogelijk, maar kan ook toegepast worden in andere situaties.

Voordelen:

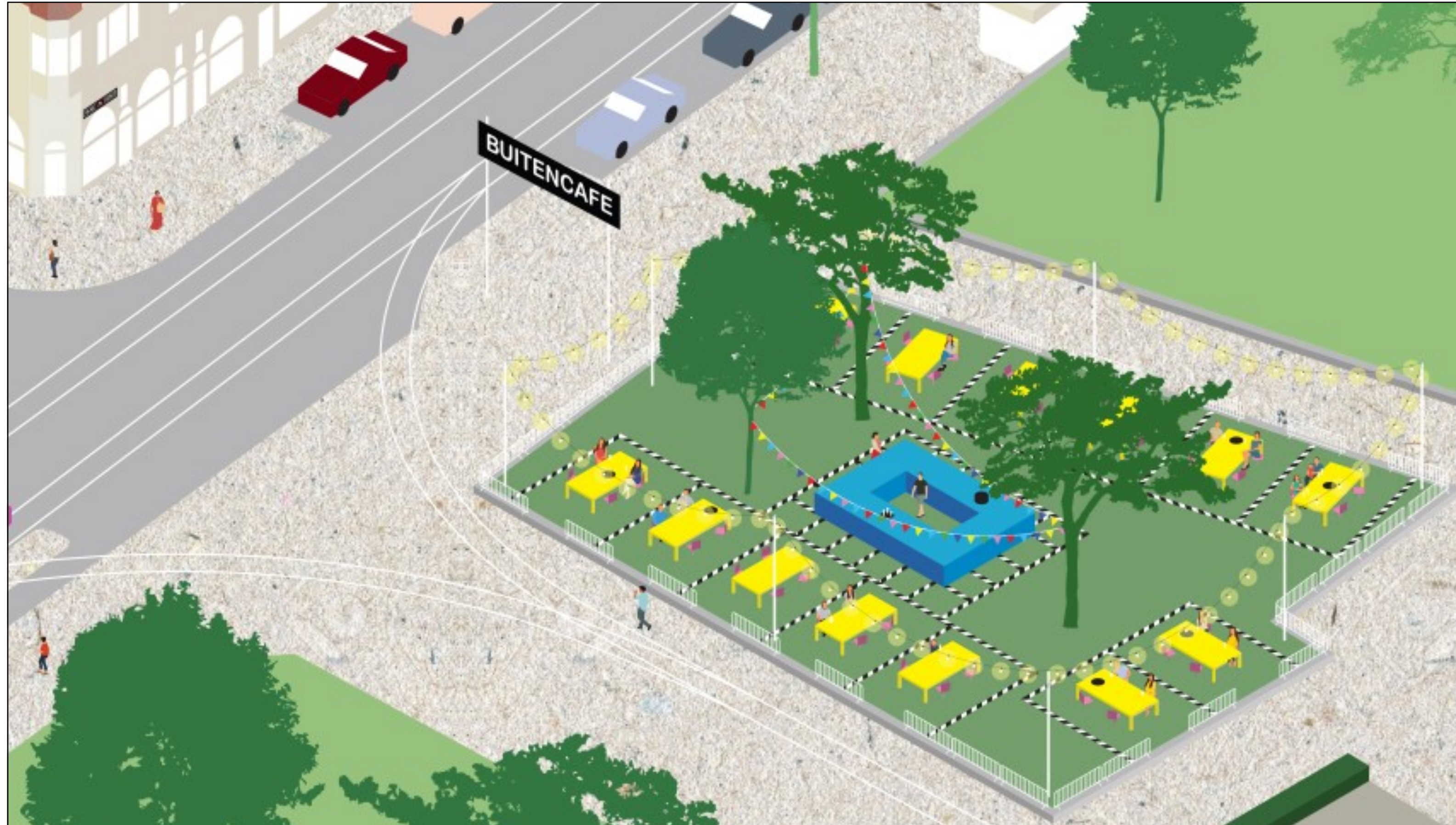
Door de markt naar mensen toe te brengen worden lange verplaatsingen binnen de stad voorkomen evenals een concentratie van veel mensen.

Marktkramen zijn bij uitstek makkelijk verplaatsbaar.

Nadelen:

Ondernemers bereiken zo minder klanten dan op een grote versmarkt.

Voorzieningen



Het Buitencafé

Creëer meer ruimte voor de lokale horeca door stukken openbare ruimte tijdelijk in gebruik te stellen als terrasruimte.

In bijvoorbeeld Vilnius, de hoofdstad van Litouwen, krijgen cafes en restaurants meer openbare ruimte om hun terrassen op te stellen. Andere steden volgen dit voorbeeld.

Voordelen:

Meer ruimte om veilig 'een terrasje te pakken'.

Biedt horeca een steuntje in de rug.

Nadelen:

Privatisering van openbare ruimte.

Minder ruimte voor andere gebruikers van het plein of de straat.

Voorzieningen



Ruimte maken
voor afstand houden

Terrasvlonders

Terrasvlonder of parklets worden in verschillende steden ingezet om parkeerplaatsen tijdelijk te gebruiken als terras, openbaar groen, als fietsenstalling of voor extra straatmeubilair.

Voordelen:

Door de terrassen naar de straat te verplaatsen ontstaat meer ruimte op de stoep voor voetgangers.

Draagt bij aan verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Minder autoparkeerplekken.

Voorzieningen



Ruimte maken
voor afstand houden

Drive Thru

Restaurant *By Jarmusch* in het Rotterdamse Industriegebouw heeft haar tuinterras omgetoverd tot een Drive-Thru.

Hiervoor is de 'Expeditiestraat' weer in gebruik genomen. Ook collega- en bevriende bedrijven mogen er etenswaren verkopen.

Voordelen:

Fysiek contact wordt beperkt.

Gemak voor klanten en voor ondernemers.

Nadelen:

Meer autoverplaatsingen.

Drive-thru vraagt om een relatief groot geasfalteerd terrein en een goed bereikbare loods/winkel.

Voorzieningen



 Ruimte maken
voor afstand houden

Drive-in Bioscoop

De drive-in bioscoop is relatief eenvoudig te realiseren op praktisch elk terrein, zolang er genoeg ruimte is voor een groot scherm en de auto's zelf. Denk hierbij aan parkeerterreinen en andere verharde terreinen.

Voordelen:

Eenvoudig te realiseren en helpt de bioscoopondernemers.

In de auto is het makkelijk om 1,5m afstand te houden.

Nadelen:

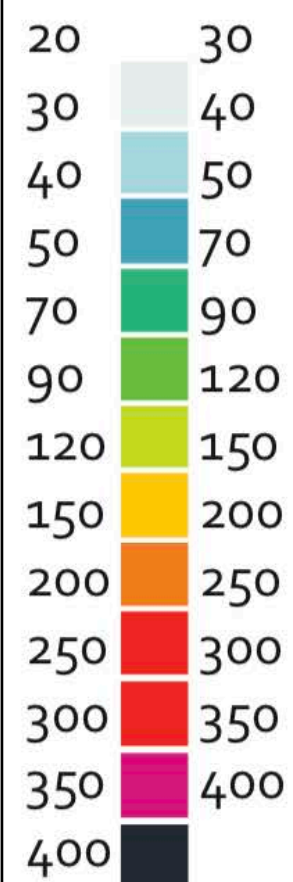
Meer autoverplaatsingen.

Een drive-in bioscoop vraagt om een relatief groot geasfalteerd terrein.

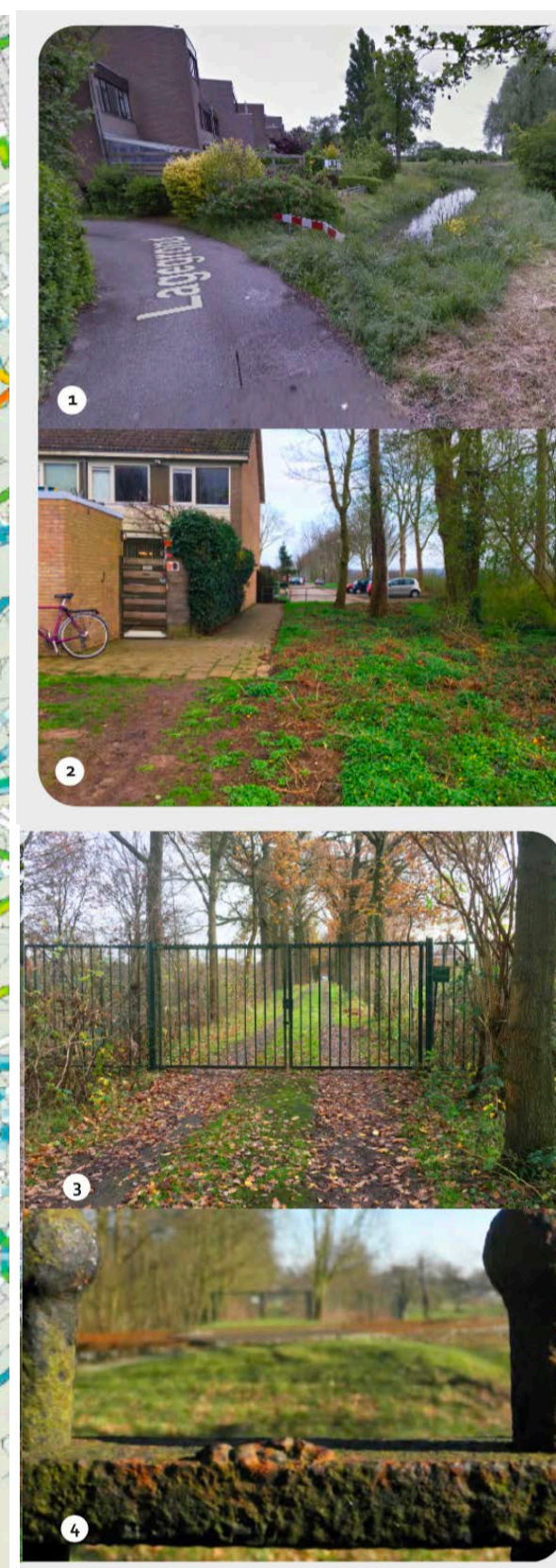
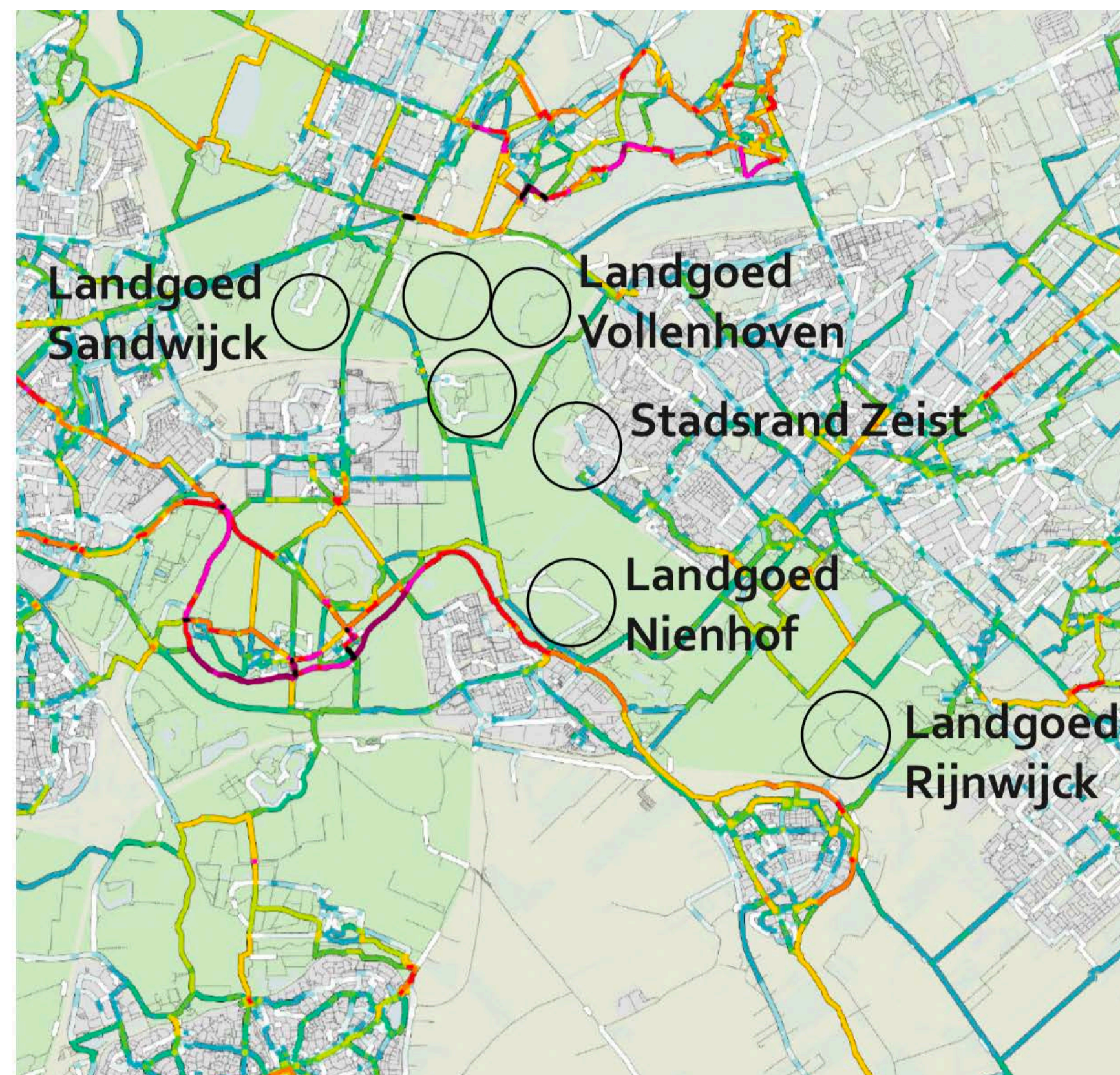
Overige

WANDELEN

Aantal passages op basis van 78169 activiteiten
in de provincie Utrecht



In de analyses van ruimtegebruik is zichtbaar dat de diverse landgoederen nauwelijks worden gepasseerd door wandelaars, ondanks het feit dat deze wel openbaar toegankelijk zijn. Ditzelfde beeld is zichtbaar bij hardlopers. De recreatieve druk vestigt zich sterk in Amelisweerd en ook het Panbos.



? Overige maatregelen

Beter benutten groene stadsnetwerken

Tijdens de lockdown beseffen we eens te meer de waarde van groen dichtbij dorpen en steden.

Toch zijn populaire plekken voor recreatie in directe nabijheid van steden nu vaak onderbenut, blijkt uit onderzoek.

Het (in overleg met eigenaren) openen van hekken en daarmee creëren van nieuwe rondjes voor wandelaars, hardlopers en fietsers, kan de druk op populaire plekken significant verlichten.

Daarnaast ontdekken mensen dat natuurgebieden met de voet of fiets bereikbaar zijn, in plaats van met de auto.

Voordelen:

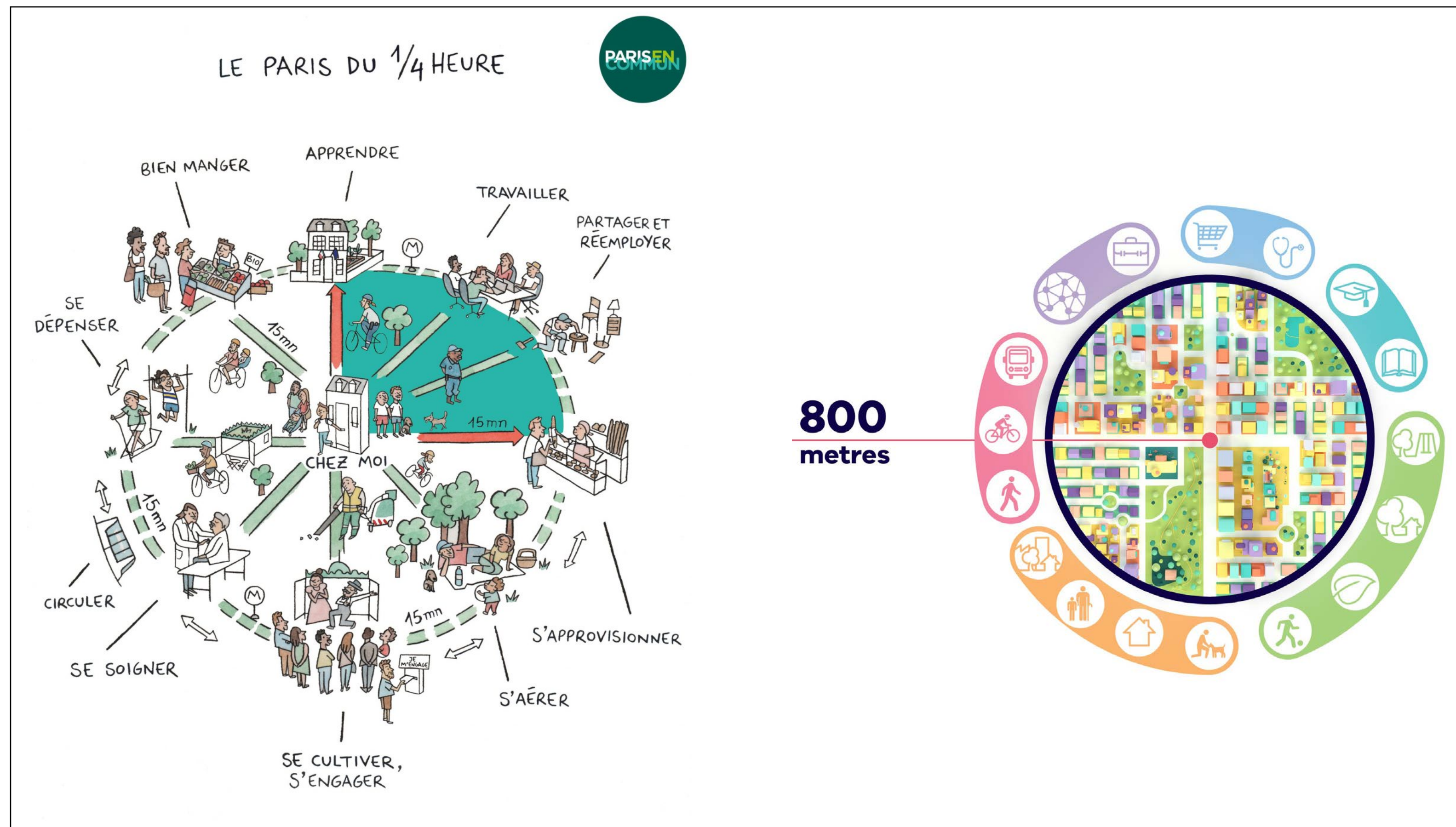
Recreatie wordt niet ontmoedigd maar ingezet om spreiding van bewoners over de stad te bewerkstelligen.

Wandelen en fietsen is gezond.

Nadelen:

Terreineigenaren moeten rekening houden met toestroom van (een groter aantal) bezoekers op hun landgoed, wat (meer) onderhoud en beheer vergt.

Overige



? Overige maatregelen

De 15- of 20- minutenstad

Onderzoek toont aan dat 20 minuten de maximale tijd is die mensen willen lopen om lokaal in hun dagelijkse behoeften te voorzien.

Melbourne heeft in haar stedelijk beleid voor de lange termijn het idee van de 20-minutenstad omarmd. Basisvoorzieningen (o.a. werk, onderwijs, zorg, ontspanning, gezond voedsel) moeten binnen 20 minuten bereikbaar zijn te voet, per fiets of met het OV.

Parijs onderzoekt in navolging van Melbourne een voorstel voor de '15-minutenstad'. Parijs heeft al een hoge dichtheid en goed vertakt OV-netwerk, waardoor het concept makkelijker te verzilveren is.

Voordelen:

Voorzieningen worden beter bereikbaar, wat meer tijd voor elkaar oplevert en minder verplaatsingen en minder reistijd.

Nadelen:

Als een stad niet in een hoge dichtheid gebouwd is, zal eerst verdicht moeten worden om draagvlak voor de uitbreiding van voorzieningen op te bouwen. Of er zal extra geld geïnvesteerd moeten worden om bestaande voorzieningen langer open te

Overig



Voordelen:

Het dakoppervlak in de stad biedt veel extra ruimte om activiteiten te ontplooiën met behoud van afstand.

Draagt bij aan verblijfskwaliteit.

Nadelen:

Afstand houden is een aandachtspunt: liften en trappen kunnen overvol raken.



Het Dak Op

Ruimte voor activiteit kan ook vergroot worden door de daken efficiënter te gaan gebruiken. De Rotterdamse Dakendagen (beeld links) laten zien dat het openen van een groot aantal daken voor publiek, allerlei activiteiten mogelijk maakt.

Ook Heerlen heeft ontwerpers en architecten uitgedaagd om installaties te ontwerpen om de daken vanuit het openbaar gebied toegankelijk te maken.

Waarom zouden daken niet continu benut kunnen worden voor activiteiten die anders in de openbare ruimte, zoals parken, plaatsvinden?

Afsluitend

Sommige steden benutten de huidige afname in verkeer en veranderende gedragspatronen om blijvend meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren. In Berlijn, Wenen, maar ook Bogotá worden honderden kilometers extra fietspad aangelegd. “Autostad” Milaan haalde het wereldnieuws door aan te kondigen dat auto’s op veel straten straks niet meer welkom of slechts te gast zijn, onder de noemer strade aperte (open straten). Deze beweging om langzaam verkeer voorrang te geven verhoogt de verblijfskwaliteit in steden, verbetert de luchtkwaliteit en bevordert bewegen. Dit levert veilige, gezonde en attractieve steden op, die de productiviteit kunnen verhogen.

Ons advies is: zet tijdens deze coronapandemie lichte maatregelen in voor de korte termijn. Maar denk ook aan hoe ingrepen kunnen bijdragen aan doelstellingen voor de lange termijn. Ga uit van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte, het bieden van meer ruimte aan langzaam verkeer, en doe een beroep op het gezond verstand van de gebruikers.

Gebruik deze periode om ingrepen in de openbare ruimte te testen, om hier lessen uit te trekken, en om draagvlak bij gebruikers te creëren. Pas na de experimenteerfase geslaagde ontwerpideeën structureel toe. En creëer, waar mogelijk, meer ruimte voor groen en water - dit levert op termijn gezonde, veerkrachtige en klimaatadaptieve steden op.

**Het Lange Voorhout in
Den Haag is ons
ideaalbeeld voor
“het nieuwe normaal”.**

**Een prachtige
stedelijke openbare
ruimte met kwaliteit en
overmaat, die de
(geestelijke)
gezondheid op
meerdere manieren
dient.**

