



Den Haag

Datum

21 april 2020

Registratienummer

DSO/ 2020.49

RIS305092

Voorstel van het college inzake Vaststelling voorontwerp herinrichting Mient en omstreken.

Aanleiding

De Vruchtenbuurt kent een aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen. Aanvankelijk was het plan dit parkeertekort van de Vruchtenbuurt op te lossen door het aanleggen van parkeerplaatsen langs de middenberm van de Laan van Meerdervoort. Het daartoe kappen van de aanwezige bomen leidde destijds tot veel protest. Na installatie van het nieuwe college van burgemeester en wethouders in 2014 is de Denktank Parkeerproblemen Vruchtenbuurt ingesteld met als opdracht het college te adviseren over alternatieve oplossingen voor de parkeerproblematiek. De Denktank becijferde het parkeertekort op 253 plaatsen en bracht in december 2014 haar advies met alternatieve parkeeroplossingen. Het college heeft op basis van dit advies een besluit genomen (zie RIS282907). Onderdeel van de gekozen alternatieve oplossing is de aanleg van 75 parkeerplaatsen langs de Mient bij een aanstaande rioolvervanging aldaar.

De afgelopen periode is in overleg met bewoners en ondernemers gewerkt aan een plan voor de Mient, waarbij het riool wordt vervangen alsmede een herinrichting plaatsvindt die leidt tot extra parkeerplaatsen. Naast de mogelijkheid om aan de parkeeropgave te kunnen voldoen, voorziet dit plan in een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder de verblijfskwaliteit van het winkelgebied aan de Appelstraat. Daarnaast zijn in de indeling van de openbare ruimte een aantal veranderingen opgenomen waardoor de stedenbouwkundige en ruimtelijke structuur van de wijk beter afleesbaar wordt. Ook zijn mogelijkheden ontstaan de ecologische structuren te verbeteren.

Doelen

De doelstellingen van het project zijn:

- het college heeft de ambitie om de openbare ruimte in Den Haag mooier te maken. Door het op Residentie kwaliteit brengen van de openbare ruimte wordt deze ambitie voor de Mient behaald;
- invulling geven aan het programma Parkeren in Woongebieden door het parkeren beter te reguleren en de parkeerdruk te verlagen;
- zorgen dat de benodigde rioolvernieuwing kan plaatsvinden;
- maximale synergie bereiken door verschillende werkzaamheden en daaraan verbonden budgetten op elkaar af te stemmen. Hierdoor kan beter aan de wensen van de bewoners tegemoet gekomen worden dan wanneer de projecten onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd;
- het creëren van draagvlak onder de bewoners voor de werkzaamheden door in samenwerking de ontwerpen op te stellen, waardoor in een vroegtijdig stadium met de wensen van bewoners rekening kan worden gehouden en kennis uit de wijk benut wordt;
- de overlast voor de buurt zoveel mogelijk beperken door werkzaamheden te combineren.

Projectgrenzen

Naar aanleiding van afwijzen het eerder gemaakte ontwerp van de Mient waarbij het huidige doorgaande vrijliggende fietspad omgevormd zou worden tot fietsstraat, is opnieuw onderzocht op welke wijze 70 parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. Vanwege de beperkte beschikbare ruimte voor extra parkeerplaatsen langs de Mient is het projectgebied vergroot door de kruising Thorbeckelaan-Albardastraat-Appelstraat en een deel van de Albardastraat, tussen de Thorbeckelaan en Walnootstraat hier aan toe te voegen. De scope van het plangebied is in de onderstaande afbeelding weergegeven.



Communicatie en afstemming

Bij de voorbereiding van het project is intensief overleg gevoerd met de stakeholders uit de directe omgeving. Om tot een goed en gedragen ontwerp te komen is gesproken met afgevaardigden van bewoners, ondernemers, het wijkberaad Vruchtenbuurt, de Fietsersbond, de Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor Den Haag en omstreken (AVN), hulpdiensten, de HTM en de gemeente. Daarnaast hebben VOV en ACOR positief geadviseerd.

Sinds 2015 zijn er verschillende herinrichtingsplannen de revue gepasseerd. Deze plannen konden niet rekenen op het draagvlak van de buurt of waren uiteindelijk technisch niet haalbaar. Begin 2018 is een nieuw plan opgesteld, waarvan het schetsontwerp op 20 maart 2018 middels een inloopavond aan de buurt gepresenteerd is. De reacties waren over het algemeen positief waardoor het plan uitgewerkt kon worden tot een Voorontwerp. Op 9 april 2019 is het concept Voorontwerp middels een inloopavond aan de bewoners en ondernemer gepresenteerd. Voornaamste boodschap was om snel tot uitvoering over te gaan. De output van deze inloopavond is zo veel als mogelijk verwerkt in voorliggend ontwerp.

Parkeren

Bovenop de bestaande 304 parkeerplaatsen faciliteert het Voorontwerp binnen de scope 70 extra parkeerplaatsen, waarmee bijna aan de opgave van 75 extra parkeerplaatsen wordt voldaan. Deze opgave kwam tot stand doordat 206 parkeerplaatsen in de middenberm van de Laan van Meerdervoort niet gerealiseerd konden worden i.v.m. bezwaren tegen het kappen van bomen.

Hierdoor ontstond voor de Vruchtenbuurt een tekort aan parkeerplaatsen. Dit is een alternatief plan om dit tekort op te lossen.

Het college heeft naast de parkeeropgave de herinrichting aangegrepen om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Zo zijn in de Appelstraat ter hoogte van het winkelgebied parkeerplaatsen verwijderd. Hierdoor ontstaat er meer ruimte langs de gevels t.b.v. de voetganger en zoekt de groene middenberm een ruimtelijke relatie met de rest van de Appelstraat. Rond de kruising Thorbeckelaan-Appelstraat is de mogelijkheid gevonden om parkeerplaatsen toe te voegen, met inachtneming van een volwaardige inpassing van bushaltes en het faciliteren van afdoende opstelruimte voor het wachtend verkeer. Ook is in de Albardastraat gekozen voor een kwaliteitsverbetering door een afwaardering naar 30km/h, waarmee tevens aansluiting wordt gezocht met de Appelstraat en de 30km-zone van de Notenbuurt. Daarnaast is het langsparkeren aan de Mient gemaximaliseerd, met inachtneming van de aanwezigheid van afdoende kwalitatief groen. De Laan van Eik en Duinen, de Abrikozenstraat en de Ananasstraat kennen tevens een kleine toename van parkeer capaciteit.

Zodra de extra parkeerplaatsen op de Mient zijn toegevoegd wordt de huidige 'kraagregeling' (vorm van betaald parkeren vergunninghouders) omgezet in een reguliere parkeerregeling, waarbij de gehele Vruchtenbuurt één betaald parkeergebied wordt.

Ontwerp

Achtereenvolgens worden op en langs het tracé de volgende ontwerp ingrepen voorgesteld:

De kruising Mient-Laan van Eik en Duinen; vanuit een verkeerskundig perspectief is de inrichting van de kruising geoptimaliseerd. Dit is bewerkstelligd met een vereenvoudigde voorrangssituatie met inritconstructies, betere inpassing van rijcurven en zichtlijnen, toevoeging van middenbermen, inpassing van voldoende opstelruimte en het inpassen van een voetgangersoversteekplaats.

Het weggedeelte tussen de Laan van Eik en Duinen en de Kornoeljestraat; om te komen tot een verhoging van het aantal parkeervakken, is de inpassing van de langsparkerstroken aan beide zijden van de weg geoptimaliseerd. Om de bomen voldoende ruimte te geven om te groeien komen deze uitgelijnd in de parkeerstrook te staan. De groenstrook langs de begraafplaats Oud Eik en Duinen wordt heringericht met nieuwe beplanting, die aan deze strook een hernieuwde ecologische betekenis geeft. Bovendien komen er groenstroken op het trottoir aan de huizenzijde. De overcapaciteit op het trottoir biedt tevens ruimte om conform het Handboek Openbare Ruimte (HOR) aan de minimale breedte van de rijbaan en parkeerstroken te voldoen.

Het weggedeelte tussen Kornoeljestraat en de Goudreinetstraat; ook hier is de inpassing van de langsparkerstroken aan beide zijden van de weg geoptimaliseerd. Daarnaast wordt er in de groenstrook tussen de rijweg en het fietspad een extra rij nieuwe bomen geplant. Halverwege dit weggedeelte, ter hoogte van de Abrikozenstraat, is de kruising geoptimaliseerd door een eenduidige en veiliger oplossing aan te reiken ten behoeve van de oversteekbaarheid van de Mient.

Het weggedeelte tussen de Goudreinetstraat en de Thorbeckelaan; I.v.m. het winkelgebied is hier nadrukkelijk gekozen om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Om de winkelfunctie van dit weggedeelte meer tot uiting te laten komen en aan te laten sluiten met de Appelstraat, is gekozen voor een verlaging van de snelheid naar 30km/h, met gebakken klinkers in de rijweggedeelten. Daarnaast is de aansluiting Appelstraat-Appelstraat-Mient verregaand gestroomlijnd en vereenvoudigd door de middenberm van de Appelstraat fysiek zover mogelijk tot deze aansluiting door te trekken. Om ruimte te creëren voor een groene middenberm en om de voetganger extra ruimte te geven op de trottoirs, is gekozen om het haaksparkeren in de middenberm te vervangen door langsparkerplekken. De herkenbare Scoria-bricks zullen in deze parkeerstroken worden hergebruikt.

De kruising Albardastraat-Thorbeckelaan-Appelstraat: Door de bushaltes dichterbij de kruising te herpositioneren, zijn de overstapmogelijkheden bevorderd en zijn er extra parkeervakken gerealiseerd. Daarnaast zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de rijrichtingen van de opstelcapaciteit, ten behoeve van de genoemde herpositionering van de bushaltes. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming op het kruispunt. Voor de fietser verdwijnt er op het kruispunt een deelconflict. Dit komt de verkeersveiligheid van de fietser ten goede.

Het weggedeelte tussen de Thorbeckelaan en de Walnootstraat: Om dit weggedeelte meer op de Appelstraat te betrekken, is ook hier gekozen voor een verlaging van de rijnsnelheid naar 30km/h met gebakken klinkers in de rijweggedeelten. Hiermee wordt aansluiting gezocht met de Notenbuurt, onder meer ter ontmoediging van doorgaand verkeer en een verbeterde verkeersveiligheid van de school- en sportzones. Overeenkomstig het ontwerp voor de Appelstraat zijn hier in de middenberm langspaarkeerstroken aangebracht.

Openbaar groen

In het plangebied staan 287 bomen. Zodra duidelijk werd dat de werkzaamheden gevolgen hadden voor het groen is een uitgebreide boomeffectanalyse (BEA) gemaakt. Uit de BEA blijkt dat veel bomen in slechte conditie verkeren, onvoldoende ruimte hebben zich te ontwikkelen en wortelopdruk veroorzaken, met schade aan bestrating, riool en woningen tot gevolg. De slechte conditie van de bomen is er mede de oorzaak van dat de afgelopen jaren een 19-tal bomen noodzakelijk geroid moest worden of is omgewaaid. Aan weerszijden van het bestaande fietspad hebben de bomen onvoldoende ruimte en ontstaat er wortelopdruk. Aan de bebouwde zijden van de Mient staan de bomen bovendien op het riool. Door de rioolvervangingswerken moeten deze bomen helaas worden geroid. De bomenrij langs de begraafplaats is om beheeromstandigheden niet te handhaven.

De uitdaging was om zoveel mogelijk van de bestaande bomen te behouden. Daarnaast biedt het gegeven van de werkzaamheden de mogelijkheid om de leefomstandigheden van nieuwe bomen en de bomen die blijven staan te verbeteren. Het college heeft uitgebreid onderzoek laten doen om deze kansen zo veel mogelijk te benutten. Bij 13 van de huidige bomen is het mogelijk gebleken het plantvak te vergroten, 16 bomen kunnen verplant worden en 15 bomen die aanvankelijk leken te moeten wijken, kunnen alsnog gespaard worden doordat het ontwerp op basis van de uitkomsten van de BEA kon worden aangepast, bijvoorbeeld de beeldbepalende boom in het plantsoen naast het fietspad op de hoek met de Abrikozenstraat.

Ondanks de inspanning zo veel mogelijk bomen te behouden kan niet worden voorkomen dat 156 bomen niet gehandhaafd worden. Dit komt met name door de slechte omstandigheden waarin deze bomen verkeren (beheer) en de rioolvervangingswerken. In mindere mate is de herinrichting op maaiveld verantwoordelijk. De drie hoofdredenen (inclusief het aantal bomen) staan in de onderstaande tabel weergegeven:

Tabel 38 Belangrijkste motivatie niet handhaven	Aantal bomen
Beheer (veiligheid, onderhoud, opdruk)	69
Herinrichting (profiel)	36
Riool (wortelschade door graven)	51

Riool (wortelschade door graven/ instabiliteit boom)

Als gevolg van de vervanging van het riool zullen 51 bomen moeten worden gekapt. De meeste van deze bomen staan dicht langs de huizen boven op het bestaande riool.

Beheer (veiligheid, onderhoud en wortelopdruk)

Van deze 69 bomen staan er 62 op het stuk Mient tussen de Laan van Eik en Duinen en de Kornoeljestraat en dan met name langs de begraafplaats (41 bomen).

Deze bomen kampen momenteel met onvoldoende groeiplaatsruimte, die door ruimtegebrek en wortelopdruk niet is op te lossen door het plantvak te verruimen. Bovendien, en mede als gevolg van het ontbreken van voldoende groeiplaatsruimte, hebben 54 bomen gebreken zoals houtrot, stamschade, kroonsterfte of een verhoogd risico om te vallen i.v.m. een niet goed geënte stam. In 18 (van de 54) gevallen is de boom volledig afgekeurd (meestal al dood) en in 13 gevallen vormt de boom een serieus veiligheidsrisico.

In het deel van de Mient langs de begraafplaats zien wij echter mogelijkheden in de nieuwe situatie een ecologische zone te creëren.

Herinrichting (aanpassing profiel)

Een volwaardige herinrichting met de noodzakelijke wijzigingen van het straatprofiel kan niet plaatsvinden zonder een aantal bomen te vervangen. Het gaat om in totaal 36 bomen, waarvan

- o vanwege een veilige en comfort-biedende breedte van de rijbaan inclusief parkeerstrook 22 bomen vervangen zullen moeten worden;
- o 11 bomen worden vervangen door het uitbuigen van de rijbaan t.b.v. veilige oversteken en het verbreden van uitritten t.b.v. de verkeersveiligheid;
- o 3 bomen worden vervangen i.v.m. het herpositioneren en/of verlengen van de bushalte.

Geen van de 287 bomen heeft een monumentale status of maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur.

Het plan voorziet in een volledige vervanging van alle te kappen bomen (sluitende bomenbalans) met voldoende plantafstand tussen en groeiruimte voor de nieuwe bomen. Dit is gelukt door binnen het plangebied extra bomen te planten die aansluiten bij bestaande groenstructuren. Zo wordt de huidige groenstrook van +/- 5m breed langs de begraafplaats opgeknapt en omgevormd tot een ecologische zone. In overleg met de stadsecoloog en groenbeheerder is een plan opgesteld om hier de ecologische waarde fors te verhogen. Daarnaast worden extra bomen geplant rondom de kruising Albardastraat, Thorbeckelaan en Appelstraat. Naast een sluitende bomenbalans en de herin te richten ecologische zone langs de begraafplaats, hebben bewoners verzocht om meer groen toe te passen. Op het brede trottoir aan de huizenzijde tussen de Kornoeljestraat en de Laan van Eik en Duinen zijn daarom extra groenstroken ontworpen.

Met de nieuw aan te planten bomen wordt qua soortkeuze daar waar bestaande en te handhaven bomen de sfeer bepalen bij de bestaande soort aangesloten. Hiermee zoeken we zo veel mogelijk aansluiting met de bestaande beeldkwaliteit. Daarnaast kiezen we nog 3 à 4 extra soorten die we vervolgens langs de straat in blokken van 5 -10 bomen per soort aanplanten, waardoor de robuustheid van de boomstructuur en ecologische waarde wordt vergroot. Gedacht wordt aan soorten als:

- o Zomereik;
- o Zwarte els;
- o Gewone esdoorn of veldesdoorn;
- o Iep met zoveel mogelijk inheems bloed;
- o Winterlinde (geeft i.t.t. zomerlinde geen honingdauw).

De AVN heeft het plan gezien. Na opmerkingen van de AVN is het plan op een aantal punten aangepast waarna de AVN heeft aangegeven ermee in te kunnen stemmen.

Verlichting

De lantaarnpalen worden vervangen en er wordt een geheel nieuw kabelnet aangelegd. De armaturen zijn uit 2013 en kunnen hergebruikt worden.

Milieuonderzoeken

Vooruitlopend op het opstellen van de definitieve ontwerpen zijn in de VO-fase al diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken hebben geen bijzonderheden aan het licht gebracht.

Duurzaamheid

Het ontwerp voorziet een veilige en leefbare inrichting van de openbare ruimte. Algemeen genomen worden er duurzame materialen toegepast en waar mogelijk hergebruikt. Specifiek voor dit ontwerp geldt dat het wegnemen van verharding en het toevoegen/uitbreiden van groen een verbeterde waterinfiltratie in de hand werkt en het hitte-effect vermindert. Een goede fiets- en businfrastructuur stimuleert een duurzame mobiliteit.

Toetsing en advies

Het voorlopig ontwerp is voorgelegd aan het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV) en de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR).

VOV

Naar aanleiding van eerdere behandelingen in het VOV heeft er een nader onderzoek plaatsgevonden naar de doorstroming van o.a. de lijnbus. De effecten zijn goed verwoord in de rapportages en verdedigen het voorliggend plan. Het VOV adviseert positief onder voorbehoud en met inachtnaam van de eerder gemaakte opmerking over de drempels in de 30km/h-zone. Deze dienen busvriendelijk te zijn met een minimaal hoogteverschil. Om hieraan tegemoet te komen is in het ontwerp gekozen voor de Hogevelddrempel.

ACOR

Naast enkele aandachtspunten voor verdere uitwerking, is de ACOR van mening dat er een volwaardige groencompensatie moet plaatsvinden. Ter tegemoetkoming aan de ACOR is het ontwerp aangepast en zijn er bomen toegevoegd t.b.v. een sluitende bomenbalans. Daarnaast zijn er extra groenstroken op het trottoir en de middenbermen toegevoegd. Gezien de context accepteert de ACOR het feit dat de groenstrook in Appelstraat en Albardastraat volledig wordt omzoomd door geparkeerde auto's en een kiosk.

Juridisch kader

Het herinrichtingsplan past binnen het geldende bestemmingsplan.

Beheerparagraaf

Wanneer een initiatiefnemer een project ter besluitvorming aanbiedt, bevat dit keuzes over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. De financiële effecten hiervan moeten bij de besluitvorming worden meegenomen. De extra beheerkosten worden als gevolg van de herinrichting Mient ingeschat op € 8039,00 per jaar (zie onder). Aangezien de herinrichting eind 2021 gereed is zou vanaf 2022 beheergeld beschikbaar moeten zijn.

Voor beheer- en onderhoudskosten heeft het college op 19 juni 2012 een uitvoeringsbesluit Richtlijn beheer- en onderhoudskosten als gevolg van projecten vastgesteld (RIS250356). Hierin zijn de afspraken over de verantwoordelijkheden van de initiatiefnemers van projecten in de openbare ruimte duidelijk vastgelegd. Besluitpunt 3 van de richtlijn geeft aan dat bij hogere beheerskosten de portefeuillehouder, die verantwoordelijk is voor het project, ook verantwoordelijk is voor de dekking van de extra kosten.

De portefeuillehouder hanteert daarom het beginsel van programmasturing (verordening financieel beheer en beleid), dat betekent dat binnen programma 12 (Mobiliteit) de extra beheerkosten worden gefinancierd.

De extra beheerskosten zijn als volgt opgebouwd:

Groen

Door de sluitende bomenbalans wijzigt de beheerlast marginaal. Door het aanleggen van extra groenstroken en het toepassen van ecologisch waardevolle beplanting nemen de beheerlast toe met € 4539,00 per jaar.

Verlichting

Voor wat betreft de openbare verlichting zijn er geen extra beheerkosten. Armaturen hoeven niet vervangen te worden en de lichtmasten en de kabels worden 1:1 vervangen.

Wegen en straten

Als gevolg van de herinrichting wordt extra onderhoud verwacht van de belijning en extra zebrapaden. Deze extra beheerkosten worden geraamd op € 3500,00 per jaar.

Risicobeheersing

In de VO-fase is een risico-inventarisatie opgesteld. Van belang is om tijdig risico's te onderkennen die tot vertraging en een financiële overschrijding van het project kunnen leiden. Meer in detail wordt in de DO-fase een risicodossier gemaakt volgens de RISMAN-methode. Dat betekent dat de projectgroep periodiek het risicodossier actualiseert waarin risico's en beheersmaatregelen expliciet worden gemaakt. Hieronder worden de grootste risico's en risicobeheersingsmaatregelen geschetst:

	Risico	Beheersmaatregel
1	Hinder door tijdelijke afsluiting wegen.	Goede communicatie en vooraf en tijdige vaststelling bereikbaarheidsplan, bonus/malus aannemer, bereikbaarheid in contract vastleggen.
2	Bezwaar bewoners tegen af te geven vergunningen.	Bewoners en politiek vroegtijdig betrekken, Inspraak om weerstand bij bewoners zo goed mogelijk weg te nemen.
3	Schade aan onverwachte kabels en leidingen of aan bomen.	Registratie K&L, communicatie beheerders, voorzichtige graafmethode voorschrijven in aanbesteding.
4	Onverwachte vondst explosieven, archeologische vondsten en/of bodemverontreinigingen.	Vooraf inventariseren of er explosieven of archeologische vondsten te verwachten zijn. Aanvullend bodemonderzoek uitvoeren op basis van historische en verkennend bodemonderzoek.

Inspraak

Het Wijkberaad Vruchtenbuurt heeft zich ingezet om als aanspreekpunt voor de gemeente te dienen ter uitwerking van de voorstellen. Na de presentatie van het schetsontwerp op 20 maart 2018 zijn de plannen uitgewerkt en de nodige onderzoeken uitgevoerd.

Op 9 april 2019 is het conceptontwerp toegelicht en besproken met de buurt. Het ontwerp is waar mogelijk aangepast n.a.v. de opmerkingen van bewoners en ondernemers.

Grootste aanpassing is het toevoegen van extra groenstroken op het trottoir van de Mient tussen de Kornoeljestraat en Laan van Eik en Duinen.

Het voorontwerp Mient en omgeving heeft ter inzage gelegen van 21 oktober tot en met 8 december 2019. Op 5 november 2019 is er een informatiebijeenkomst gehouden voor belanghebbenden.

Er werden vragen gesteld en suggesties gedaan over het openbaar groen, het instellen van een snelheidsregime van 30km per uur en de uitvoeringsplanning. De beantwoording van alle reacties is als bijlage toegevoegd.

De reacties hebben geleid tot de volgende wijzigingen en worden nader uitgewerkt in het definitief ontwerp.

1. In het talud langs het water bij de sportvelden is ruimte gevonden om een extra bomenrij te planten.
2. We zullen op het trottoir langs het fietspad tussen de Kornoeljestraat en de Laan van Eik en Duinen een ecologisch waardevolle haag toepassen bestaande uit verschillende soorten heesters.
3. De breedte van het trottoir in de Appelstraat langs de fietsenwinkel blijft ongewijzigd.

Gedurende het vervolgproces wordt contact onderhouden en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen op daartoe geschikte momenten.

Vervolg en planning

Na vaststelling van het voorontwerp zal het ontwerp worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp, de bijbehorende kosten tot op detailniveau worden gecalculeerd en nadat een bestek is opgesteld de uitvoering worden aanbesteed. Tussentijds zullen benodigde vergunningen worden aangevraagd.

De uitvoering zal na verwachting in het eerste kwartaal 2021 starten en ongeveer een jaar duren.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 21 april 2020,

besluit:

- I. in te stemmen met het concept-raadsvoorstel voor vaststelling van het voorontwerp herinrichting Mient en omgeving;
- II. in te stemmen met de verdere uitwerking tot definitief ontwerp en de realisatie van de herinrichting;
- III. in te stemmen met de inhoud van bijgevoegde nota van beantwoording;
- IV. de totale projectkosten, geraamd op € 7.590.000,00 (exclusief btw, inclusief VAT voorbereiding, uitvoering, administratie, toezicht en onvoorzien), als volgt te dekken:
 - a. Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) Parkeren in Woongebieden € 4.504.000,00;
 - b. Programma 9 Buitenruimte, 021.0B Inrichting en onderhoud buitenruimte (verkeer en vervoer) (DSB), product 210.2.01 Onderhoud Straten, wegen, pleinen € 550.000,00, jaarschijf 2020 (groot onderhoud);
 - c. Programma 9 Buitenruimte, 021.0B Inrichting en onderhoud buitenruimte (verkeer en vervoer) (DSB), product 210.4.01 Openbare verlichting € 333.000,00, jaarschijf 2020;
 - d. Programma 12 Mobiliteit, 021.0F Inrichting verkeer (DSB) product 210.4.02 Verkeersmanagement € 150.000,00, jaarschijf 2020;
 - e. Aanleg ecologische zone ten laste van programma 9 Buitenruimte ,057.0B Openbaar groen en openlucht recreatie (DSB), €22.000,00, jaarschijf 2020;
 - f. Vervanging riolering ten laste van de voorziening riolering Stedelijk Beheer €2.031.000,00 Programma 9 Buitenruimte, activiteit 072.0A Riolering en waterzuivering (DSB);

- v. bij de meerjarenbegroting 2021-2024 en begrotingsactualisatie 2020, conform regelgeving omtrent activeren investeringen met maatschappelijk nut, de dekkingsbronnen genoemd onder besluit b) tot en met e) toe te voegen aan de activareserve en hiervoor het investeringskrediet in het MIP te verhogen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,