

Nota van beantwoording

Voorontwerp Herinrichting Mient



Inleiding

Toelichting over het proces

Op 5 november 2019 heeft de gemeente een inloopavond georganiseerd waarbij het voorontwerp is gepresenteerd van de verkeersmaatregelen die de gemeente voornemens is te nemen in de Vruchtenbuurt.

Deze inloopavond was bedoeld om in het kader van de inspraakprocedure u als betrokkene te informeren en de gelegenheid te geven op het ontwerp te reageren. Het ontwerp en de bijbehorende tekeningen heeft u op deze avond kunnen inzien en er waren medewerkers van de gemeente aanwezig om het ontwerp toe te lichten en vragen te beantwoorden. De avond is in een prettige sfeer verlopen.

Betrokkenen, zowel bewoners als ondernemers, waren tijdens deze avond in de gelegenheid hun vragen en opmerkingen schriftelijk, middels een reactieformulier, aan de gemeente mee te geven.

In deze nota van beantwoording zijn alle vragen, opmerkingen en andere reacties van de insprekers en het antwoord daarop van de gemeente opgenomen.

Leeswijzer

In Deel 1 van deze Nota van Beantwoording wordt ingegaan op de veel gestelde vragen en opmerkingen. In Deel 2 staan de ingediende reacties en de beantwoording daarop.

De vragen en opmerkingen zoals deze zijn ingediend door inwoners of bedrijven zijn één op één overgenomen en geanonimiseerd. Alle reacties zijn weergegeven in cursieve tekst.

Veel gestelde vragen en opmerkingen

Tijdens de inloopbijeenkomst en in de schriftelijk ontvangen reacties zijn over diverse thema's min of meer dezelfde vragen gesteld. In dit deel van de Nota van Beantwoording zijn enkele algemene passages opgenomen waarin op deze veel gestelde vragen dan wel opmerkingen wordt ingegaan.

Waar relevant wordt hiernaar in de beantwoording per indiener van de reactie verwezen. Er zijn 4 thema's onderscheiden die vaker zijn genoemd. Dit zijn:

1. Te hard rijden op De Mient
2. Onoverzichtelijke situatie ter hoogte van uitritten Perenstraat en Limoenhof
3. Parkeren op de Mient - samenvoegen parkeerzones
4. Ecologische zone, groen en extra parkeerplaatsen op De Mient

1. Te hard rijden op De Mient

De Mient is een wijkontsluitingsweg. Hierbij hoort een snelheid van 50 kilometer per uur. Deze wijkontsluitingsweg dient ook als route voor de lijnbus en de nood- en hulpdiensten. De eisen die de HTM en de nood- en hulpdiensten stellen aan deze wegen gaan ook niet samen met de eisen die aan een 30 km per uur zone worden gesteld, zoals het inpassen van snelheidsremmende maatregelen (denk aan drempels, een nauwe rijbaan en bestrating van klinkers). Deze snelheidsbeperkende maatregelen kunnen niet achterwege worden gelaten wanneer er een weg wordt afgewaardeerd van 50km/u naar 30 km/u. De politie heeft deze snelheidsremmende maatregelen namelijk als grondslag nodig om de snelheid te kunnen handhaven. Een 30km-zone wordt daarom alleen in rustige woonstraten toegepast. Het is gemeentelijk beleid om in de hele stad waar mogelijk alle woonstraten om te vormen tot een 30 km per uur zone. De Mient is zoals gezegd een wijkontsluitingsweg met een speciale functie voor hulpdiensten en de lijnbus. Hierbij hoort een 50km-regime.

Wij realiseren ons dat er extra maatregelen nodig zijn om de snelheid te beperken voor zover dat mogelijk is op een 50 km/u weg. Ter hoogte van de Abrikozenstraat, de Kornoeljestraat en Laan van Eik en Duinen worden daarom de rijbanen uitgebogen en voorzien van een zo groen mogelijke middenberm. Hierdoor wordt de snelheid gematigd en ontstaat een veiligere oversteek voor de voetganger. Daarnaast wordt een dubbele wegasmarkering toegepast, waardoor de rijstroken voor het oog smaller worden.

Een flitspaal kan niet door de gemeente worden geplaatst. Dat kan alleen het openbaar ministerie. Wel zijn wij van plan een snelheidsdisplay te plaatsen. Wij zullen de politie ook vragen vaker op snelheid te controleren op de Mient.

2. Onoverzichtelijke situatie ter hoogte van uitritten Perenstraat en Limoenhof

Bij het positioneren van de parkeerplaatsen ten opzichte van de uitritten is erop gelet dat er voldoende zicht is. Er is daarom extra ruimte aan weerszijden van de uitrit open gehouden. Omdat de Mient een 50 km weg is, blijft het belangrijk goed op te letten alvorens deze te betreden of op te rijden.

3. Parkeren op De Mient – samenvoegen parkeerzones

De parkeerzonegrens die momenteel over de Mient en Appelstraat loopt verdwijnt. De gemeente is van plan om na de herinrichting de gehele Vruchtenbuurt (inclusief de Thorbeckelaan) één parkeerzone te maken met een regulier parkeerregime. Hierdoor krijgen bewoners meer ruimte om te parkeren. Op de Albardastraat blijft het vooralsnog mogelijk om vrij te parkeren.

4. Ecologische zone, groen en extra parkeerplaatsen op de Mient

De groenzone langs de begraafplaats Eik en Duinen wordt ingericht als ecologische zone met inheemse bomen en struiken. Dit betekent dat de beplanting beter op elkaar en de omgeving wordt afgestemd. Dit verhoogt de ecologische waarde en biodiversiteit in het gebied. Op de Mient ter hoogte van de sportvelden worden parkeerplaatsen toegevoegd. Op dit moment worden de bestaande parkeerplaatsen op de Mient nog onvoldoende benut. Dit komt enerzijds door het bestaan van twee afzonderlijke parkeervergunningengebieden: Vruchtenbuurt en de Mient-Volendamlaan. Bewoners uit het vergunningengebied Vruchtenbuurt kunnen op dit moment niet met hun vergunning parkeren op de parkeerplaatsen op de Mient. Anderzijds is de parkeerstrook nu onaantrekkelijk omdat deze te smal, donker en onveilig is door ongelijke bestrating.

De gemeente verwacht dat met het samenvoegen van de parkeergebieden deze parkeerplaatsen meer zullen worden gebruikt. Met de aanpak van de ecologische zone zullen ook de parkeerplaatsen opnieuw worden ingericht, waardoor deze parkeerstrook een meer uitnodigende plaats wordt om te parkeren.

Het oude riool uit 1930 moet worden vervangen. Boomwortels hebben in de loop der jaren ook het riool beschadigd. Daarnaast hebben de boomwortels o.a. door het fietspad onvoldoende ruimte. Gekoppeld aan de toestand van de bomen, komt de gemeente tot de slotsom dat het beter is om op de Mient een deel van de bomen te vervangen. Er zullen kwalitatief hoogwaardige groeiomstandigheden worden gecreëerd op plaatsen waar de nieuwe bomen geen schade kunnen toebrengen aan het riool en ruimte hebben om te groeien.

Het riool komt weer op dezelfde plek terug, zodat onder het trottoir voldoende ruimte overblijft voor kabels en leidingen (vuilwater afvoer, gas, elektra, water en eventueel een toekomstig duurzaam warmtenet)

Gezien de vele vragen naar meer groen heeft de gemeente besloten om op het trottoir extra groenvakken tussen de Kornoeljestraat en de Laan van Eik en Duinen in het ontwerp op te nemen, bestaande uit verschillende soorten ecologisch waardevolle heesters. Daarnaast wordt een extra bomenrij geplant langs het water ten hoogte van de sportvelden. Ook worden de bomen dichter bij elkaar gepland. Met al deze maatregelen ontstaat er meer kwalitatief groen en minder verharding, waarmee de straat beter is opgewassen tegen het veranderende klimaat.

Wijzigingen in het ontwerp na inspraak

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.

Beantwoording reacties

Reactie 1

Het is niet meer mogelijk vanaf Mient en Appelstraat (uit richting Thorbeckelaan) met de auto naar de Ananasstraat te rijden. Dit zal moeten door te keren in de Appelstraat bij de kruising Appelstraat/Perenstraat. Ik heb grote zorgen over de route. In de Appelstraat staat vaak verkeer stil (laden&lossen) die de straat blokkeren. Ook vermoed ik dat sluipverkeer gaat ontstaan vanuit de Appelstraat door de Ananasstraat. Door de veilige kruising die wordt gemaakt wordt het erg aantrekkelijk die oversteek te mijden en via de Ananasstraat te gaan rijden.

De huidige situatie voldoet niet aan de verkeersveiligheidsnormen, aangezien er op de kruising te veel verkeersbewegingen zijn vanuit verschillende richtingen. 60 meter verderop is reeds een veilige doorsteek aanwezig. Daarnaast dient het afslaand verkeer richting de Ananasstraat voorrang te verlenen aan het tegemoetkomend verkeer. Daardoor stagneert de doorstroming van het autoverkeer op de korte Appelstraat. Een meer veilige kruising geeft overzicht en rust aan de weggebruikers en bevordert de doorstroming. Het risico van een eventuele sluiproute is daarom niet aannemelijk. Bovendien wordt de sluiproute Mient-Ananasstraat-Thorbeckelaan met deze maatregel aan banden gelegd.

Reactie 2

- Optische wegversmalling om racen/ te hard rijden / gevaarlijke situaties te voorkomen.
- Geluidswerend asfalt tegen verkeersgeluid overlast.
- Meer zicht/veiligheid bij in- en uitritten straten. Je stopt twee keer: afremmen om af te slaan, kijken naar passerende fietsers. Achteroprijdend verkeer wil zo snel mogelijk door. Conclusie: gevaarlijke verkeerssituaties vermijden.
- Meer handhaven op maximum snelheid. Dit geldt ook voor openbaar vervoer.

- Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 1 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.
- In de nadere uitwerking van het plan zal worden bepaald welke asfaltsoorten toegepast kunnen worden. Dan zal ook naar een geluidsarme variant gekeken worden.
- Waar ruimte is wordt het fietspad uitgebogen, waardoor er voldoende opstelruimte ontstaat voor het afslaand verkeer. Dit is mogelijk gebleken ter hoogte van de Appelstraat, Abrikozenstraat en Laan van Eik en Duinen.
- Voor de beantwoording van uw vraag om de maximum snelheid te handhaven verwijzen wij u naar punt 1 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 3 –

1. *Jammer dat de bomen op stoep verdwijnen en de groenstroken tussen de fietspaden en de parkeerstroken. Kan dat niet anders?*
2. *Tekening zijn niet goed te beoordelen door de bomen in te tekenen die weg gaan erbij te doen. Komt over als verkeerd beeld schetsen. Kunt u tekeningen leveren met alleen de bomen die blijven en erbij komen.*
3. *Wat gebeurt er met de groenstrook aan de kant van het kerkhof? Kan van die kant niet de wegverbreding worden afgehaald?*

1. Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.
2. Jazeker, de tekening wordt toegevoegd op de website.
3. De weg wordt aan beide zijden 10cm breder om een dubbele wegasmarkering toe te kunnen passen. De groenstrook langs de begraafplaats wordt opgeknapt door deze om te vormen tot ecologische zone.

Reactie 4 –

Het is heel jammer dat de bomen op de stoep verdwijnen, want die geven juist de allure aan de Mient. Zo heerlijk groen fietsen. De nieuwe stoep lijkt breed genoeg om er bomen terug te plaatsen.

Voor de beantwoording van uw opmerking zie punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 5 –

Uitgang Limoenhof naar Mient heeft in de nieuwe situatie te weinig zicht op de straat (gezien vanuit de auto). De parkeerplekken zijn te dicht bij de nieuwe uitrit. De Mient zal om veiligheidsredenen naar een 30km zone getransformeerd moeten worden. De huidige handhaving van de maximale snelheid is onvoldoende.

Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 1 en 2 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 6 –

-Prima Plan

-Fietspad blijft. Heel fijn.

-Graag nog wat extra aandacht voor de uitrit Limoenhof naar de Mient. Het is nu heel lastig om vanuit de Limoenhof veilig het fietspad over te steken. Bomen zijn geen probleem daar kijk je onder door. Struiken zijn lastig en geparkeerde auto al helemaal. Is het mogelijk hier een aanpassing te doen voor meer zicht?

-Tot slot. Er wordt te hard gereden. Ik zou voor 30km per uur zijn. De bus rijdt heel erg hard!

Dank! Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 1 en 2 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 7 –

Wegen veiligheid de boom in de bocht van Appelstraat naar Mient t.h.v. Mient 396 niet meer terugplanten. De boom voor Mient 396 is nu omgehakt sinds ongeveer 2 jaar. Nu het zicht in de bocht niet meer belemmerd wordt hoor ik en zie ik minder gevaarlijke situaties ontstaan voor de fietsers die van de Goudreinetstraat over de Mient (t.h.v. 396), heen en weer rijden. Mijn advies is dus i.v.m. de veiligheid de omgehakte boom niet meer in te ruilen voor een nieuwe.

Inmiddels is het zicht op de Mient komend uit de Goudreinetstraat onderzocht. De boom is een obstakel, maar staat op voldoende afstand van de uitrit. Hierdoor is er voldoende zicht. Daarnaast zal er een meer veilige kruising ontstaan door het instellen van de 30km-zone en het toepassen van een verkeersdrempel nabij de Goudreinetstraat.

Reactie 8 –

Nog eens goed kijken naar “snelheidsbelemmerende” maatregelen voor de gehele Mient en het oversteekpunt / Zebrapad t.h.v. de Kornoeiljestraat en de bushalte Perenstraat. Hier gebeuren regelmatig ongelukken. Meer / betere verlichting bij alle zebrapaden!

Voor de beantwoording van uw opmerking ten aanzien van snelheidsbelemmerende maatregelen, zie punt 1 en 2 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen. In het plan is rekening gehouden met verlichting bij de zebrapaden, doordat bij elk zebrapad in een lantaarnpaal is voorzien.

Reactie 9 –

Waarom worden de bomen gekapt op de stoep en vooral waarom komen ze niet meer terug? Zo gaat een uniek straatbeeld verloren. Bijna nergens in DH fiets je door een “tunnel” van groen. Straks fiets je langs lege parkeerplaatsen en 1 rij bomen. Nu heb je aan beide zijden bomen + ook groenstroken met struiken. Ik blijf het onzinnig vinden dat er extra parkeerplekken komen tussen de Laan van Eijk en Duinen en de Perenstraat. De huidige parkeerplaatsen staan Altijd (dag en nacht) voor 70/80% LEEG! De argumenten die de gemeente tot nu toe geeft rondom de bewering dat ze straks wel zullen worden gebruikt zijn niet overtuigend genoeg om de investering en het verlies aan groen te rechtvaardigen.

Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 10 –

- 1. Tijdens de herinrichting moet de bereikbaarheid van de winkels maximaal worden nagestreefd.*
- 2. De snackbar moet uit het plan worden weggehaald. Dit past niet meer in het kwaliteitsbeeld en hij staat op een gevaarlijke plek. Jaren verwaarloosd.*

3. *De boom voor nummer 394 mag niet worden teruggeplaatst. Hij staat op verkeersgevaarlijke plaats en ontnemt zicht op verkeer uit straat bij Chinees. Oude boom gaf veel gevaarlijke situaties.*
4. *De opstelstrook Thorbeckelaan is veranderd met een voor alleen rechtsaf. Dit geeft verstopping op rechtdoor/linksaf doordat voor linksaf er slechts twee auto's opgesteld kunnen worden. Voorstel rechtsaf/rechtdoor en linksaf/rechtdoor.*
5. *Het moet duidelijk gemaakt worden hoe het parkeerregiem ingevuld zou kunnen worden.*
 - 1) *Wordt Vruchtenbuurt straks één zone*
 - 2) *Wat wordt Alberdastraat?*

1. Het wordt onderdeel van de aanbesteding om een aannemer te selecteren die de overlast tot een minimum weet te beperken. Over de fasering, uitvoeringstermijn en eventuele omleidingsroutes wordt u uiteraard nader geïnformeerd.

2. De snackkar wordt volgens het gemeentelijk beleid voor straathandel een moderne vaststaande kiosk. In verband met de verkeersveiligheid komt de kiosk verder van de kruising af te staan.

3. Het zicht op de Mient komend uit de Goudreinetstraat is onderzocht. De nieuwe boom is een obstakel, maar staat op voldoende afstand van de uitrit, zodat er voldoende zicht is. Daarnaast zal er een meer veilige kruising ontstaan door het instellen van de 30km-zone en het toepassen van een verkeersdrempel.

4. Er heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden naar de toekomstige doorstroming en wachttijden op het kruispunt tijdens de spijtijden. Hierin zijn verschillende varianten onderzocht, waarbij de gekozen opstelling als beste naar voren komt. De rechtsafslaande richting (naar de Appelstraat) wordt overmatig gebruikt en moet bovendien voorrang verlenen aan het doorgaande fietsverkeer. Het autoverkeer heeft hier last van en profiteert nauwelijks van de doorgaande mogelijkheid. Door een opstelstrook voor enkel rechtsafslaand verkeer te maken wordt dit probleem opgelost. De hoeveelheid linksafslaand autoverkeer is aanzienlijk minder en heeft bovendien opstelruimte midden op het kruispunt wat de doorstroming voor het doorgaand verkeer ten goede komt. Bovendien hoeft het doorgaand verkeer niet meer samen te voegen na het kruispunt.

5. Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 3 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 11 –

- I. *Bomen snoeien Albardastraat 5B t/m 13H + 5 en donker Curtiusstraat rondom Complex Campduinen Albardastraat 5B – 13H*
- II. *30 km gehele Albardastraat*
- III. *Tevens bij starten contact opnemen met aannemers Donker Curtiusstraat ivm uitrijden garage Donker Curtiusstraat 1 t/m 5 en de hulpdiensten.*

I. Uw vraag met betrekking tot het snoeien van de bomen is doorgegeven aan de groenbeheerder van het stadsdeel.

II. Slechts een klein deel van de Albardastraat maakt onderdeel uit van het plan en wordt ingericht als 30km weg.

II. Uw vraag met betrekking tot de garage is genoteerd en zal worden doorgegeven aan de uitvoerende partijen.

Reactie 12–

Bomen laten staan aan de kant van de begraafplaats maar op tijd snoeien en bijhouden. Struik snoeien op tijd.

De bomen in de parkeerstrook aan de kant van de begraafplaats hebben onvoldoende om te groeien. Dit kan ook niet worden opgelost door het plantvak te verruimen. Bovendien hebben nagenoeg al deze bomen (41 stuks) gebreken zoals houtrot, stamschade, kroonsterfte of een verhoogd risico om te vallen. . 18 van deze bomen zijn volledig afgekeurd (meestal al dood) en in 13 bomen vormeneen serieus veiligheidsrisico. De groenstrook langs de begraafplaats wordt opgeknapt door deze om te vormen tot ecologische zone.

Reactie 13–

Geen bomenkap – alleen vanwege “beheer” redenen. Dit is geen gegronde reden. Bomen zijn essentieel voor het unieke straatbeeld. Mient 30 km weg! Vanwege veiligheid en algehele welzijn in de wijk. Zie petitie op petities.nl

De reden om bomen te rooien is, dat er geen mogelijkheid is om deze duurzaam te behouden. Hieronder vallen ook bomen die zijn afgekeurd en om veiligheidsredenen niet kunnen blijven. Alle te kappen bomen worden vervangen door kwalitatief goede bomen. Wat betreft de 30km per uur weg: zie punt 1 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 14 –

Fijn dat er wat grotere bomen voor de gekapte bomen terugkomen. Het verkeer op de Mient gaat nu te hard. Door de weg breder te maken is de kans groot dat dat erger wordt dus graag aandacht voor de maximum snelheid.

Voor de beantwoording van uw opmerking betreffende de snelheid van het verkeer op de Mient opmerking, zie punt 1 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 15 –

Vragen opmerkingen ideeën

1. De bomen op het trottoir verdwijnen ivm het nieuwe riool

Voorstel ter plekke van de korfbalvelden in het talud bomen planten als Wilg Els Esdoorn. Het trottoir zou ter plekke kunnen versmallen zodat de bomen meer ruimte krijgen

2. **verzoek** Een mantelbuis onder de weg aan te brengen tijdens de werkzaamheden ter hoogte van het parkeerterrein van de Groene Mient tbv de energiecoöperatie die vanuit de groene mient opgericht is. Hierover zal de tzt nog een apart stuk verschijnen.

3. **Voorstel** Parkeerplaatsen langs de mient waterinfiltrerend uitvoeren zoals de parkeerplaatsen van de groene mient. Aan de hoeveelheid gras wat groeit tussen de stenen kan men dan tevens zien hoe intensief of extensief de parkeerplaats gebruikt wordt.

4 **Voorstel** de riolering langs de mient uitvoeren als gescheiden stelsel waarbij het regenwater van de bebouwing zoveel mogelijk apart wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater

1. Het talud is gecontroleerd en geschikt bevonden om een kleinere boomsoort te planten. We gaan het uiteindelijk ontwerp hierop aanpassen. Bij de uitwerking van het definitieve ontwerp, zullen we onderzoeken of het trottoir versmald moet worden.

2. Staat genoteerd uw verzoek wordt doorgegeven aan de uitvoerende partij.

3. De ervaringen met dergelijke halfverhardingen zijn vanuit het oogpunt van beheer niet goed. De openingen, waar het water doorheen moet, slibben in korte tijd volledig dicht. Met een hogedrukspuit kunnen alleen de eerste centimeters opengemaakt worden. Bovendien wordt de begroeiing doodgereden en komt het onkruid aan de randen van het parkeervak omhoog. De klinkers die we willen gaan toepassen in de parkeerstroken, zijn klein en poreus. Het waterdoorlatend effect wordt daarmee verbeterd.

4. Er komt een gescheiden rioolstelsel. Als de woning intern gescheiden gerioleerd is dan wordt deze gescheiden aangesloten op het regenwater- en vuilwaterriool. Regenafvoer langs de voorgevel wordt niet direct aangesloten. Het regenwater van de daken komt via de kolken in het regenwaterriool terecht.

Reactie 16

Bij het lezen voorontwerp herinrichting Mient e.o. was ik blij verrast. Zo te zien gaan de plannen een werkelijke verbetering gaan opleveren op heel veel punten.

Ik heb nog wel enkele punten van zorg:

1. Oversteken voor fietsers en voetgangers op de laatste paar meters Mient, tussen de kruising met de Pippelingstraat en de 'knik' waar het Appelstraat wordt, is momenteel heel gevaarlijk, door de hoge snelheden van het verkeer. Het plan voorziet hierin door het verkeer vanaf de Albardastraat te 'remmen' door een andere weginrichting en maximumsnelheid.

Ik vrees, mijn medeweggebruikers kennende, dat dit niet genoeg zal zijn. Daarom denk ik dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om de 30km/u dwingender op te leggen, zoals bijvoorbeeld drempels of een golfpatroon in het wegdek.

Dergelijke maatregelen zijn m.i. ook te overwegen voor het verkeer dat vanaf de Mient het gebied nadert. Ook zou er wellicht iets van een oversteekplaats kunnen komen.

2. *Ik las dat er parkeerplaatsen verdwijnen uit de middenberm Appelstraat en dat er nieuwe komen op de Thorbeckelaan/Albardastraat en op de Abrikozenstraat. Is hierbij rekening gehouden met de huidige en toekomstige parkeerzones? Zelf ben ik een abbonementhouder in zone 2230 en het zou ongunstig zijn als het totale aantal plaatsen toeneemt, maar het aantal plaatsen binnen 2230 niet.*

Hopelijk heeft u iets aan mijn opmerkingen,

Naast een andere weginrichting, die bij een 30km-zone hoort, zullen we een drempel plaatsen ter hoogte van Mient 653. Hiermee hopen we te voorkomen dat na de 'knik' het motorrijdend verkeer gelijk gas geeft. Daarnaast wordt de 30-zone ingeleid met bebording en markering op het wegdek. Ook het verkeer komend vanaf de Mient wordt hierdoor geattendeerd.

Betreffende uw vraag over de parkeervergunningzones: zie punt 3 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 17 –

Ik had nog 1 nabrander.

Ik weet dat het in eerste instantie buiten het plankader valt.

De strook langs de mient tussen de laan van eik en duin en de Kornoeljestraat wordt in het plan aangemerkt als ecozone. De strook hierachter tot aan het water wordt vrijwel niet gebruikt en zou eenvoudig bij de ecozone betrokken kunnen worden die dan het liefst toegankelijk zou moeten worden. Het gebied is nu ontoegankelijk maar wordt wel intensief onderhouden door het HWB. Wel zijn er in het gebied ter hoogte van de Groene Mient een beperkt aantal volkstuintjes. Deze zouden eenvoudig opgenomen kunnen worden in de kinderen tuintjes bij de Kornoeljestraat. Bij de laan van eik en duin is een volkstuincomplexje wat gehandhaafd zou moeten blijven mijn inziens. De wijk krijgt dan de toegang tot een buurtpark wat er feitelijk al ligt. Er kan voor gekozen worden het openbare gebied niet verder te laten lopen als de kindertuintjes, mogelijk zou hier overdag een poort kunnen zijn waarop men toegang heeft tot dit gebied. Een uitgebreidere optie is dat men ook langs het water zou moeten kunnen doorlopen tot aan de bosbesstraat. Er ontstaat dan een situatie die vergelijkbaar is met de Kamperfoeliestraat tussen Mient en loosduinseweg waar een pad is tussen de volkstuin en de waterkant. Hierdoor zou een prachtige ecologische wandelroute ontstaan in de wijk.

Voor de eerste optie hoeven er eigenlijk alleen een paar openingen in het hek gemaakt te worden en een hek ter plaatse van de kindertuinen en de strook langs het water.

Een voetpad is dan een prettige volgende stap.

bezwaar kan zijn dat dit nu rustige gebied meer verstoord zal worden.

Het gebied valt inderdaad niet binnen het plankader. Er zijn daarnaast geen mogelijkheden om dit bij de herinrichting van de Mient te betrekken. Het gebied is deels in gebruik door een particulier. Openstelling is daarom niet mogelijk.

Reactie 18 –

Beste gemeentelijke fietsbeleidsafdeling,

Hier is mijn zienswijze met betrekking tot de herinrichting van de kleine Appelstraat, Mient en omgeving (RIS303665).

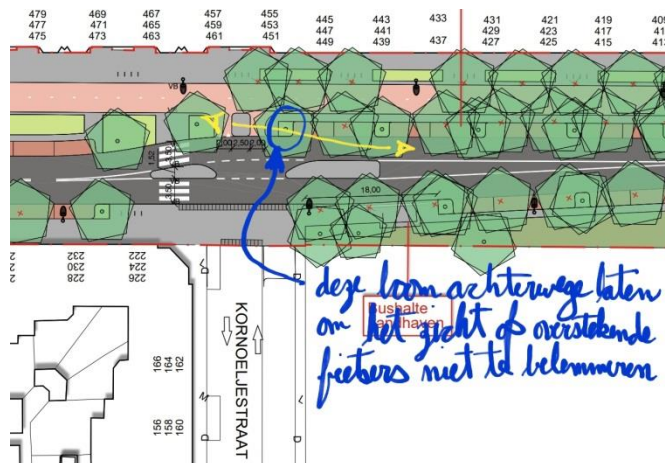
Deze wordt op persoonlijke titel ingediend.

Geachte college van burgemeester en wethouders,

Het voorontwerp voor het zuidwestelijke deel van de Mient, de kleine Appelstraat en omgeving ziet er goed uit.

Ik wil door middel van een tekening één kleine aanpassing voorstellen. Ik stel voor om één boom een andere plek te geven. Waar deze boom nu staat ingetekend kan de boomstam een fietser afschermen die staat opgesteld om de Mient over te

steken. Voor de veiligheid is het erg belangrijk dat overstekende fietsers en automobilisten (50 km/uur op dit stuk) elkaar ongehinderd kunnen zien.



Bij het positioneren van de bomen is nadrukkelijk rekening gehouden met alle zichtlijnen van fietsers, voetgangers en automobilisten. De door u aangegeven boom staat op voldoende afstand van de rijbaan en fietsdoorsteek om goed zicht te kunnen houden op het naderende autoverkeer.

Reactie 19 –

Ron Sekuur / Jenny Warmenhoven
ronsekuur@hotmail.com

Geachte heer mevrouw Ik schrijf u nav de inspraakprocedure. Er wordt namelijk met geen woord gerept over de rotonde die gerealiseerd zou worden op de kruising op de Thorbeckelaan alberdastraat en appelstraat. Als er een rotonde wordt gerealiseerd zou dat een stuk schelen met roetdeeltjes en fijnstof. Ook de doorstroom zal veel soepeler verlopen. Dat zie je al als de stoplichten een dag buiten werking zijn Overall inden haag worden rotondes gerealiseerd neem bijvoorbeeld Sportlaan michiel vrijenhoeklaan wat een verbetering zie je daar. Geen rijen autoos meer wachtend voor de stoplichten maar goede doorstroming. Ik hoop spoedig wat van u te horen en hoop op positieve berichten. met vr groet Jenny Warmenhoven

In het afgelopen anderhalf jaar is gewerkt aan een nieuw ontwerp, waarin de rotonde geen onderdeel meer is. De rotonde bleek hier niet geschikt om een efficiënte verkeersafwikkeling te bewerkstelligen. Daarnaast lopen er mesttransportleidingen vanuit het Westland onder het kruispunt door, die de aanleg van een rotonde in de weg staan.

Reactie 20 –

Hierbij enkele opmerkingen bij het plan herinrichting Mient:

1. de derde rij bomen- die nu op de stoep staan- gaat verdwijnen en er blijven 2 rijen over.

Is het mogelijk om het riool wat te verplaatsen (de stoep is vrij breed) met een voorziening om ingroei van boomwortels te voorkomen? dan kan die derde rij gehandhaafd blijven door herplant en het fraaie oude beeld van de Mient blijft dan intact.

2. *Welke maat bomen wordt gebruikt bij herplant?*
3. *Op de lijst staan: zomereik. Maar dat is een trage groeier, in vergelijking met de andere soorten. Na verloop van tijd ontstaat er duidelijk verschil in grootte. Is dat een bewuste keus?
zwarte els - de gewone inheemse of de boomvormende soort?
esdoorn - komt de noordse esdoorn ook in aanmerking? Heel fraaie boom/*
4. *Er worden veel bomen nieuw aangeplant en het duurt een tijd voordat ze groot zijn en de functie van CO2 opslag, O2 productie en fijnstof invang geheel hebben overgenomen van het huidige bomenbestand. Mijn voorstel: plant een haag aan tussen het fietspad en de rijweg (met hier en daar openingen zodat de uitstappers van de auto naar het trottoir kunnen lopen. Voordelen: geparkeerde auto's en het verkeer worden duidelijker gescheiden en aan het oog onttrokken voor de bewoners en de voetgangers. Ze produceren O2, vangen CO2 en fijnstof in. Voorgestelde soort: veldesdoorn (*Acer campestre*)*
5. *uitgang van de Perenstraat op de Mient: links is de bushalte, wat een gevaarlijke situatie oplevert omdat je het aankomende verkeer van links niet ziet aankomen. Voorste;: bushalte een stuk verplaatsen.*

1. Voor de beantwoording van deze opmerking, zie punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.
2. De richtlijnen zeggen hier het volgende over:
 - Compensatie van dode en slechte bomen in de openbare ruimte, maat 18-20 cm.
 - Compensatie van bomen vanwege projecten, maat 25-30 cm.
3. De Zomereik is een bewuste keuze. De biodiversiteitswaarde van de Zomereik is van alle boomsoorten het grootst en hoort hier van nature thuis (in relatie tot het oude duinlandschap). Voor veel ziekten en plagen kan zodoende een leefgebied gecreëerd worden voor natuurlijke vijanden, om zo overlast te beperken
Els: zwarte els, dit is een inheemse boomvormer.
Esdoorn: Er zal gekozen worden voor de gewone Esdoorn en/of de Veldesdoorn.
4. Tussen de parkeerstrook en de haag is ruimte nodig om uit de auto te stappen en is een veiligheidsmarge nodig tussen het fietspad en de haag. Hier is geen ruimte voor. Gekozen is om extra groenstroken op het trottoir aan te leggen met lage beplanting met daartussen ruimte voor fietsnietjes.
5. Bij het positioneren van de bushaltes is nadrukkelijk rekening gehouden met alle zichtlijnen van fietsers, voetgangers en automobilisten. De door u aangegeven bushalte staat op voldoende afstand van uitrit Perenstraat om een veilige zichtlijn op het naderende autoverkeer te behouden.

Reactie 21 –

ter hoogte van de kruising Laan van Eik en Duinen. Gaat hier voornamelijk om de bushalte die hier net voor de Laan van Eik en Duinen stopt. Er is geen geschikte oversteek plaats als je hier uitstapt. Deze halte zit vlak bij een school en het is de bedoeling dat mijn dochter zo nu en dan met de bus naar school moet gaan in de toekomst (korte termijn) ik voorzie hier een probleem. Wat valt hier aan te doen?

Het nut van een tweede zebrapad is er wel, maar omdat automobilisten geen twee zebrapaden vlak achter elkaar verwachten en deze zebra dus over het hoofd kunnen zien, ontstaat er een schijnveiligheid voor de voetganger en daarmee een onveilige situatie. Daarnaast buigt de weg hier meer af en staat de voetganger door de uitbuiging onvoldoende in het zicht van de automobilist om veilig voorrang te kunnen krijgen. De oversteek van de Laan van Eik en Duinen naar de bushalte wordt –

ondanks dat daar geen zebrapad wordt toegepast - wel veiliger door het inpassen van een middeneiland tussen de rijbanen. Hierdoor kunnen voetgangers in 2 fasen oversteken. Daarnaast is er een zebra 30 meter verderop.

Reactie 22 –

*Beste dames en heren,
Ik ben heel blij met het plan, het ziet er evenwichtig uit en er is voldoende ruimte voor groen.
Ik woon aan de Mient en zomers wordt mijn appartement omarmd door groen en het ontwerp geeft alle hoop dat dat in de toekomst zo blijft.
Ik heb één vraag/wens, kunnen de groenstroken aan de huizenzijde aan de Mient, wat betreft beplanting (heesters), mee in de ecologisch beplanting van de strook langs de begraafplaats van Oud Eik en Duinen?
Met vriendelijke groeten*

Ja dat is mogelijk. We zullen een ecologisch waardevolle haag toepassen bestaande uit verschillende soorten heesters.

Reactie 23 –

Wij wonen op Mient, ter hoogte van de Abrikozenstraat. Daarom ben ik een paar weken geleden op de informatieavond geweest waar het voorontwerp voor de herinrichting van onze straat in te zien was. Ik heb hierover twee vragen/opmerkingen

- Ik begrijp dat onze stoep een stuk smaller wordt. Wat is jullie oplossing voor de vele fietsen die hier staan? Ik zag hiervoor niets op ons deel van de straat. Blijft de stoep breed genoeg voor fietsnietjes? Een medewerker van de gemeente suggereerde een fietsvlonder.

Er zijn hier om de hoek drie fietscarroussels geplaatst, maar die zijn niet geschikt voor een fiets met kinderzitje/kratje, zoals ik heb. Bovendien zou ik mijn fiets graag gratis willen neerzetten, en dan natuurlijk ergens aan vast.

Het parkeerprobleem wordt niet kleiner door slechts vier extra parkeerplekken en geen mogelijkheid om je fiets veilig te stallen :)

- Ik ben erg blij met de oversteekplaats die hier wordt ingericht, zeker met het oog op de speeltuin die op steenworp afstand ligt. Hopelijk kunnen we hier straks veilig oversteken, maar eerlijk gezegd houd ik mijn hart vast, want er wordt hier heel vaak heel erg hard gereden, veel harder dan 50 km/u. Zijn er plannen om de maximum snelheid te handhaven? Matrixborden? Flitsers? Waarom is ervoor gekozen om slechts het eerste deel van de Mient een 30 km zone te maken en deze niet uit te breiden?

*Ik hoor graag uw reactie,
Hartelijke groet,*

De stoep wordt circa 50cm smaller, maar er blijft voldoende ruimte over voor fietsnietjes. Bij de uitwerking van het plan wordt bezien hoe deze fietsnietjes beter ingepast kunnen worden in het ontwerp en waar het nodig is om extra fietsnietjes bij

te plaatsen. Dit geldt zeker voor plekken waar veel fietsen staan. Hierover wordt u nader geïnformeerd.
Wat betreft de beantwoording van uw vragen m.b.t. te hard rijden, zie punt 1 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 24 –

Dag,

Waarschijnlijk wel in de plannen meegenomen, maar wil toch even aangeven dat ik hoop dat er ook aan het parkeren van fietsen is gedacht. Ik heb het idee dat er een tekort is aan fietsnietjes. Als er genoeg fietsnietjes in de straten verspreid genageld staan worden de fietsen ook netjes geparkeerd voor het zicht en ben je als fietsenbezitter ook blij dat je hem goed op slot kan zetten met een ketting.

Vriendelijke groeten

Daar wordt inderdaad aan gedacht. De inpassing van fietsnietjes gebeurt bij de verdere uitwerking van het plan. Waar dat nodig is worden extra fietsnietjes geplaatst. Dit geldt zeker voor plekken waar veel fietsen staan. Hierover wordt u nader geïnformeerd.

Reactie 25 –

Geachte heer, mevrouw,

(...).

Wij dienen om de volgende redenen zienswijze in tegen het plan tot herinrichting van De Mient.

In het voorstel staat dat dit plan nodig is om parkeerproblemen in de Vruchtenbuurt op te lossen, omdat de plannen voor de Laan van Meerdervoort niet zijn doorgegaan, vanwege protesten aldaar.

Wij zijn het er niet mee eens dat de oplossing nu deels wordt gezocht in het realiseren van parkeerplaatsen aan beide zijden van de groenstrook in het midden van de Albardastraat. Wij, de bewoners daar, parkeren zelf onze auto niet op straat maar wij hebben parkeerplaatsen gekocht in de garages onder onze gebouwen. Wij vinden het niet redelijk dat de groenstrook nu wordt ingeklemd door parkeerplaatsen die voor onze wijk niet nodig zijn. Dit doet afbreuk aan de werking van de groenstrook.

Er zijn overigens op elk moment van de dag langs De Mient veel parkeerplaatsen vrij ter hoogte van de begraafplaats.

Wij zijn dan ook van mening dat de behoefte vanuit de Vruchtenbuurt aan parkeerplaatsen aan de Albardastraat wordt ingegeven door het feit dat in de Albardastraat gratis (tweede) auto's kunnen worden geparkeerd, terwijl in de Vruchtenbuurt voor bepaalde uren moet worden betaald/ een (tweede) vergunning nodig is. Wij zijn voorstander van het invoeren van betaald parkeren in de Albardastraat, de parkeerbehoefte vanuit de Vruchtenbuurt zal daarmee verdwijnen, zodat het aanleggen van extra parkeerplaatsen achterwege kan blijven.

Wij hebben bezwaar tegen het aanleggen van klinkerbestrating, omdat dit zal leiden tot de toename van verkeerslawaaai. Een maximum snelheid van van 30 km, wil niet zeggen dat er in de praktijk ook maar 30 km. wordt gereden.

In het plan wordt veel gezegd over het bomenplan voor De Mient en niet voor de Albardastraat. Uit de moeilijk te ontcijferen plattegrond leiden wij af dat er geen plannen zijn om langs de Albardastraat bomen te kappen. Wij hebben bezwaar tegen het kappen van de bestaande bomen, omdat zij mooi zijn en rust en frisse lucht brengen. Daarnaast bieden zij, mede door hun omvang, plaats en voedsel voor vele vogelsoorten.

In de bomenrij op het trottoir van de Albardastraat is lange tijd geleden een boom gekapt, ter hoogte van huisnummers 3f, 3a, 1k, 1e. Er is nooit een nieuwe boom geplant. Wij willen u vragen op de lege plek een nieuwe boom te planten om de eenheid van de bomenrij te herstellen.

met vriendelijke groet,

Aanvankelijk maakte de kruising Thorbeckelaan - Albardastraat geen onderdeel uit van het plan om extra parkeerplaatsen op de Mient toe te voegen. Het realiseren van extra parkeerplaatsen rondom deze kruising is bedoeld om de parkeerplaatsen die vervallen als gevolg van de gewijzigde parkeeropstelling in de Appelstraat te compenseren. De huidige situatie met haaks (insteek) parkeren zorgt voor een onveilige situatie in de Appelstraat. Door het opheffen van haaks parkeren kan een nieuwe groenstrook gecreëerd worden, waardoor de bestaande bomen ruimte krijgen om zich te ontwikkelen. De groene middenberm in de Albardastraat wordt ondanks het realiseren van parkeerplaatsen opgewaarderd door er een bomenrij te planten.

Het klopt dat klinkers meer verkeerslawaaai produceren als het verkeer erover heen rijdt dan bij asfalt. Echter neemt het geluid pas significant toe bij een rijsnelheid van 50km per uur. Daarom worden bij 30km per uur wegen geen eisen gesteld om verkeerslawaaai te reduceren. In de praktijk zal er ook niet harder gereden worden, gezien de korte 30 kilometer per uur gedeelten voor de verkeerslichten. Ook wordt de 30 km-zone herkenbaar ingeleid met drempels, markering en bebording.

De bestaande bomen in de Alberdastraat worden gehandhaafd en er worden bomen bij geplant. Hierdoor ontstaat een natuurlijke groene aansluiting met de Appelstraat.

Reactie 26 –

.....is blij dat het door veel fietsers zeer gewaardeerde tweerichtingen fietspad Mient/Appelstraat gehandhaafd blijft.

Om de fietsroute meteen veiliger en comfortabeler te maken, brengen wij u het volgende onder uw aandacht:

- 1. Zet het huidige fietspad om in een vergevingsgezind fietspad. Ons is op de inloopmiddag/-avond d.d. 5 november toegezegd dat dit gaat gebeuren.*

2. Doe dit ook s.v.p. bij de kruispunten met de in- en uitritten. Liever nog, houd daar aan de kant van het fietspad alles vlak. Verruim daarnaast als het enigszins kan deze in- en uitritten.



Van links komend linksaf slaan is hier niet te doen. Graag vlak houden en/of een ruime boogstraal aanbrengen s.v.p. Graag het eilandje verwijderen en een biggenruggetje aanbrengen.

3. Verbreed de oversteek van het fietspad in de middenberm van de Thorbeckelaan zodanig dat er een rijbaan voor linksaf slaand ontstaat. Er zijn daar veel linksaf bewegingen. Ook ontstaat er zo meer opstelruimte.



4. Leg geen eilandjes aan bij de in- en uitritten van het fietspad, zoals o.a. bij de Kornoeljestraat. Leg een brede in-/uitrit aan met fietsvriendelijke boogstralen.



Een goed voorbeeld is de nog niet zo lang geleden aangelegde in-/uitrit Conradkade ter hoogte van de Dunklerstraat.

5. Paaltjes op o.a. de hoeken bij de Laan van Eik en Duinen en de Appelstraat staan afslaan fietsers behoorlijk in de weg. Fietsers hebben ruimte nodig om de bocht te nemen. Dus graag zorgen voor een fietsvriendelijke boogstraat.



6. Afslaand fietsverkeer richting Kornoeljestraat moeten goed zicht hebben op het autoverkeer van links. Houd s.v.p. bij het planten van bomen daar rekening mee.

*Succes met de uitvoering van een fietsvriendelijke route.
Wij zijn graag bereid een nadere toelichting te geven indien nodig.*

De huidige tekening betreft het voorontwerp. Wij zullen uw opmerkingen bij de nadere uitwerking van het definitieve ontwerp van harte meenemen. U krijgt daar uiteraard een terugkoppeling over.

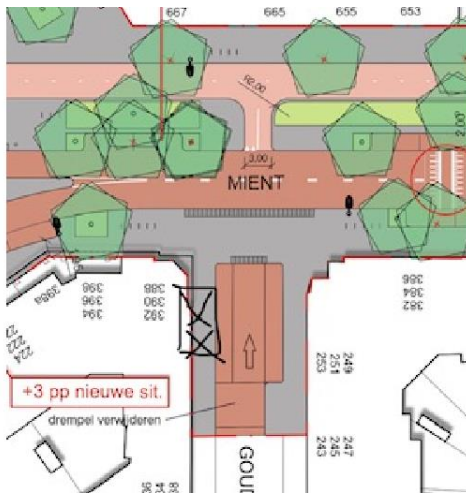
Reactie 27 –

Beste projectleider,

Ik ben ondernemer en gezien de foto gaan jullie op de hoek mient/ Goudreinetstraat ook een kleine deel herinrichten. Mijn vraag is zie foto:gemarkeerd de twee plekken die nu nog laden/lossen plek is tussen 16:00-22:00. Komt deze laden/ lossen plek terug? Ik zie het niet op de plattegrond namelijk, tijdens de inrijdatum heb ik wel van de gemeente meneer gehoord dat alles wat eerst laden/lossen plek of invalidenplek is komt na de herinrichting weer terug op de zelfde plek, maar ik zie dat niet op de getekende plattegrond dat verleend is. Het is voor ons bedrijf van essentieel belang dat die twee laden/lossen plek terug komen gezien we per dag 40-70 keer er gebruik van maken. Anders moeten we midden op de straat staan of op de hoek gaan dubbel parkeren, wat de veiligheid weer belemmerd, maar we hebben geen andere keus, omdat als we niet over deze plekken beschikken we onze bezorg en cateringservice niet goed kunnen uitoefenen.

Vandaar deze mail, om u te laten weten hoe belangrijk het is dat deze twee plekken aan de Goudreinetstraat kant zie tekening terug moeten komen.

Met vriendelijke groet,



De twee laad- en losplekken komen inderdaad terug met dezelfde venstertijden.

Reactie 28 –

De (...) heeft de inloopbijeenkomst bezocht (5 november jl.) We hebben vervolgens de stukken opgevraagd (m.n. de BEA) waarna we met ambtenaren van uw gemeente de bomen aan de Mient hebben bekeken (26-11-2019).

Dit heeft geleid tot de volgende zienswijze.

De BEA

Het doel van de Bomen Effect Analyse (BEA) was om *inzicht te geven in de kernvraag of de betreffende bomen binnen het project in de huidige verschijningsvorm en op de huidige standplaats duurzaam kunnen worden ingepast en welke projectaanpassingen, gerichte (beschermings)maatregelen en randvoorwaarden hiervoor noodzakelijk zijn.*

De BEA heeft 287 bomen onderzocht.

Het onderzoek leidt tot de conclusie dat de kwaliteit van 198 (148+50) bomen goed/voldoende is, d.w.z. dat er geen resp. beperkte boomtechnische beperkingen aanwezig zijn (p.26). Van 67 bomen is de kwaliteit onvoldoende d.w.z. er zijn boomtechnische beperkingen. Bij 22 (21+1) zijn de boomtechnische kwaliteiten slecht resp. zeer slecht, zij zijn niet te handhaven. Vervolgens gaat de BEA in op de invloed van de werkzaamheden. En dit leidt tot de conclusie dat er van 28 bomen er 156 niet te handhaven zijn. Behalve de onvoldoende, slechte en zeer slechte bomen moeten er dus ook nog eens 67 bomen met goede/voldoende kwaliteit gekapt worden.

In de BEA staan een aantal adviezen. Niet duidelijk is of uw gemeente deze adviezen (of een deel ervan) opvolgt.

Zienswijze (...)

Algemeen attenderen we op de dubbele doelstelling: het realiseren van een werk (in dit geval de herinrichting van De Mient e.o.) én het behoud van de bomen. De dubbele doelstelling is een algemene breed gehanteerde doelstelling, zo ook bij uw gemeente. Helaas ontbreekt de dubbele doelstelling in de plantoelichting concept-voorontwerp (RIS303665). We adviseren u om deze dubbele doelstelling toe te voegen en er consequenties aan te verbinden.

Bij de toepassing van de dubbele doelstelling is het mogelijk om meer behoudenswaardige bomen te behouden dan nu het geval is. Dit is ook gewenst gezien de ecosysteemdooelstellingen van bomen mede in relatie tot de klimaatverandering.

Uw gemeente definieert de bomenbalans aan de hand van aantallen bomen. De (...) beveelt i.v.m. klimaatverandering aan om de bomenbalans te definiëren aan de hand van het kroonvolume. En dan blijken de nieuwe (jonge) bomen qua ecosysteemdiensten niet op te wegen tegen die van de te verwijderen bomen.

De (...) stelt vast dat er niet voor is gekozen om de werkzaamheden zodanig aan te passen dat niet alleen de (zeer) slechte en onvoldoende bomen moeten wijken (totaal 89 bomen) maar dat van de bomen die een goede/voldoende kwaliteit hebben (totaal 198 bomen er nog eens 67 moeten wijken. Was de dubbele doelstelling gehanteerd, dan had dat geleid tot creatieve oplossingen om op z'n minst een groot deel van de 198 bomen met goede/voldoende kwaliteit laten staan.

De door ons gevraagde belangrijkste wijzigingen in het voorontwerp zijn:

- 1) Voldoen aan de dubbele doelstelling. Op basis daarvan aanpassen van het ontwerp.
- 2) Opvolgen van de adviezen van de BEA
- 3) Laten staan van beeldbepalende bomen zoals de monumentaal iep (Ulmus minor 'Sarnienis'), de Haagse iep (Ulmus 'Den Haag'), een aantal essen langs de begraafplaats (diverse cultivars).
- 4) Het laten liggen van de oude rioolbuizen onder het trottoir. Hoewel er een verplichting is om oude rioolbuizen te verwijderen, kan men ze ook laten liggen, mits daar een goede reden voor is. Het behoud van bomen is zo'n goede reden. Door het oude riool niet te verwijderen, worden de wortels van de bomen ter plaatse niet beschadigd en kunnen de bomen behouden blijven. Dit is eerder ook elders in Den Haag toegepast. Dat kan dus ook bij De Mient. Laten liggen van de oude rioolbuizen is heel goed mogelijk omdat het nieuwe riool onder de rijbaan c.q. fietspaden komt te liggen, wat overigens heel gebruikelijk is, mede om de afstand tot de boomwortels (en kabels en leidingen) zo groot mogelijk te houden. Van belang is om zorg te dragen voor een goede huisaansluiting maar dat is technisch heel goed oplosbaar.
- 5) De boomspiegels van de essen met elkaar verbinden. Essen geven vaker wortelopdruk, maar wanneer ze in een groenstrook staan is er geen probleem
- 6) Overal vergroten van de boomspiegels
- 7) Waar nodig toevoegen van voedingspijlers.

Tot slot, de (...) gaat graag in overleg om onze zienswijze nader toe te lichten.

Vriendelijke groet,

1. Het project heeft meerdere doelstellingen. Het behoud, beheer en verduurzamen van het groen is weliswaar geen projectdoelstelling, maar wel een belangrijk ijkpunt bij het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Waar mogelijk behouden wij bestaand groen. Soms zijn wij echter genoodzaakt bomen te kappen, bijvoorbeeld omdat zij op het riool staan. Ook kan de herinrichting de gelegenheid bieden om bomen met een slechte gezondheid en/of lage levensverwachting te kappen en te vervangen door nieuwe bomen. Daarnaast zijn er bomen die vanwege het straatprofiel niet duurzaam behouden kunnen worden.

2. Het doel van de BEA was inzicht te geven in de kernvraag of de betreffende bomen binnen het project in de huidige verschijningsvorm en op de huidige standplaats duurzaam kunnen worden ingepast en welke projectaanpassingen, gerichte (beschermings)maatregelen en randvoorwaarden hiervoor noodzakelijk zijn. Het merendeel van de bomen met een goede kwaliteit kunnen gelukkig behouden blijven. Daarnaast bieden de werkzaamheden de mogelijkheid om de leefomstandigheden van nieuwe bomen en de bomen die blijven staan te verbeteren. Uit de BEA nemen wij de volgende adviezen over:

-Bij 13 van de huidige bomen is het mogelijk gebleken het plantvak te vergroten
-16 bomen kunnen worden verplant.

-15 bomen die aanvankelijk leken te moeten wijken voor de herinrichting, kunnen alsnog worden gespaard worden, doordat het ontwerp op basis van de uitkomsten van de BEA is aangepast. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de beeldbepalende boom in het plantsoen naast het fietspad op de hoek van de Abrikozenstraat.

Ook voordat de BEA werd uitgevoerd is er al gekeken naar de mogelijkheden groen te verduurzamen. Zo wordt in de korte Appelstraat een groene middenberm aangelegd, om de bestaande bomen die nu volledig in de verharding staan, meer ruimte te geven. Hierdoor kunnen deze bomen duurzaam worden behouden.

3. Wij zijn van mening ons maximaal te hebben ingespannen om zo veel mogelijk bomen duurzaam te behouden. Zeker als het gaat om beeldbepalende bomen. Zie het voorgaand antwoord en punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

4. Er bestaat een wettelijke verplichting om loze rioolleidingen te verwijderen. Hierop wordt inderdaad wel eens een uitzondering gemaakt, mits daar een goede reden voor is. Dit is op de Mient niet aan de orde. Voor de inpassing van het nieuwe riool moeten dermate brede sleuven worden gegraven dat schade aan de boomwortels onvermijdelijk is en de stabiliteit van de boom in gevaar komt. Ook de werkzaamheden voor de nieuwe huisaansluitingen zullen schade geven aan de boomwortels. Hierdoor zullen de bomen dan alsnog moeten worden gekapt. Het aanleggen van de (langere) huisaansluitingen tussen de boomwortels door, is niet gewenst. Hierdoor zal in de nabije toekomst door wortelgroei schade aan het riool ontstaan.

Met het oog op energietransitie en de schaarste in de ondergrond, is het onwenselijk om nog loze leidingen in de ondergrond achter te laten. Om het probleem niet vooruit te schuiven wordt er in de nieuwe inrichting een duurzame oplossing gekozen waarbij het mogelijk is om in de toekomst bijvoorbeeld warmte leidingen of extra stroomkabels aan te leggen zonder nadelige gevolgen voor de bomen.

5 t/m 7. Daar waar het mogelijk is, worden de groeiplaatsen/boomspiegels vergroot, waardoor de bomen meer in elkaar overlopen en de bomen meer ruimte krijgen zich te ontwikkelen. Er zullen ook voedingspijlers worden aangebracht. Het is inderdaad juist, dat essen minder problemen met wortelopdruk geven in open grondsituaties.

Reactie 29 –

Zienswijze m.b.t. de herinrichting van de Mient

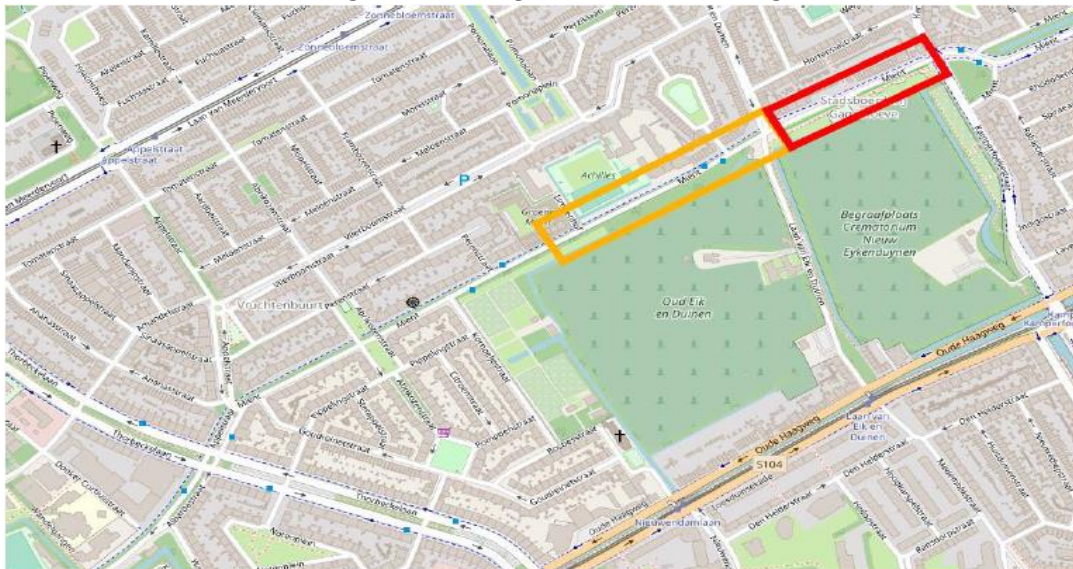
Uitgangspunten

- Bestuurlijke stukken onder nummer RIS303665
- Nota van beantwoording Voorontwerp Herinrichting Mient (15-05-2019)

Voorstellen

- A. Realiseer enkel extra parkeerplaatsen waar deze aantoonbaar gebruikt zullen worden.** (betreft primair het gele gebied in afb. 1)
- B. Houd de bijzondere groene “fietstunnel” zoveel als mogelijk in stand.** (betreft het gele gebied in afb. 1, maar deels ook het hele herinrichtingsplan)
- C. Denk ook na over de Mient tussen de Kamperfoeliestraat en de Laan v. Eik en Duinen.** (betreft het rode gebied in afb. 1)

Deze drie voorstellen worden op de volgende bladzijden individueel beschreven en onderbouwd maar hebben wel een sterk onderling verband. Gelieve ze als samenhangend geheel te behandelen. In wat volgt wordt regelmatig over het gele of rode gebied gesproken. Daarmee worden telkens de gemarkeerde gebieden in afbeelding 1 bedoeld.



Afb. 1

A. Realiseer enkel extra parkeerplaatsen waar deze aantoonbaar gebruikt zullen worden.

Wie regelmatig op de Mient komt, ziet op het stuk tussen de Laan van Eijk en Duinen en het Limoenhof meestal onderstaande straatbeeld (afb. 2, gemaakt in het gele gebied)



Afb. 2

¹ Door de graafkraan op de foto lijkt het er misschien op dat er niet geparkeerd mocht worden op deze plekken, maar dat is niet zo. De foto is - op de graafkraan na - representatief voor hoe het er meestal uit ziet, namelijk een straat met 80% lege parkeerplaatsen.

Of je er nu overdag, `s avonds, `s nachts, door de week of in het weekend gaat kijken, vrijwel altijd zijn er tientallen lege parkeerplaatsen¹. Desondanks werden er in de herinrichtingsplannen juist hier een groot aantal extra parkeerplaatsen ingetekend, wat ten koste van heel wat groen gaat (ondanks de sluitende bomenbalans). Vele omwonenden gaan er vanuit dat zowel de oude als de nieuwe parkeerplekken in de toekomst grotendeels ongebruikt zullen blijven. Tijdens de verschillende informatiebijeenkomsten is dit ook door heel wat mensen gemeld. De Gemeente reageerde daarop in de “Nota van beantwoording Voorontwerp Herinrichting Mient 15-05-2019” die aan de bewoners is verstrekt. Daarin stond het volgende:

“Op dit moment worden de bestaande parkeerplaatsen op De Mient nog onvoldoende benut. Dit komt enerzijds door de scheiding van het parkeervergunningengebieden in de Vruchtenbuurt en De Mient-Volandamlaan, waardoor bewoners uit de Vruchtenbuurt de parkeerplaatsen op De Mient aan de kant van begraafplaats Eik en Duinen nu niet kunnen gebruiken. Anderzijds is de parkeerstrook nu smal, donker en onveilig door ongelijke bestrating. De gemeente verwacht dat met het samenvoegen van de parkeerzones van deze parkeerplaatsen meer gebruik zal worden gemaakt. Met de aanpak van de ecologische zone zullen ook de parkeerplaatsen opnieuw worden ingericht, waardoor dit een uitnodigende plaats wordt om te parkeren....”

De gemeente geeft met de woorden “De gemeente verwacht dat...” zelf aan dat zij zich in deze niet baseert op feiten maar op aannames. In de tekst vallen twee aannames te onderscheiden, namelijk:

- 1. Er zal meer geparkeerd worden indien de vergunningengebieden worden samengevoegd.**
- 2. Er zal meer geparkeerd worden indien de parkeerplaatsen opnieuw worden ingericht.**

Hieronder worden deze twee aannames apart behandeld:

Aanname 1: Er zal meer geparkeerd worden indien de vergunningsgebieden worden samengevoegd.

Deze aanname lijkt op het eerste gezicht logisch, maar biedt geen gefundeerde reden om extra parkeerplaatsen in het gele gebied te realiseren. Het is hooguit een reden om zo snel mogelijk die gebieden samen te voegen en vervolgens te kijken of er dan daadwerkelijk (veel) meer op de nu ongebruikte parkeerplaatsen zal worden geparkeerd. Als dat daadwerkelijk het geval zou zijn, kan er alsnog gekeken worden of het realiseren van extra parkeerplaatsen in dit gebied zinvol is. Het is dan ook merkwaardig dat de Gemeente van plan is om de gebieden pas samen te voegen nádat de extra parkeerplaatsen zijn gerealiseerd (zie RIS30665, bijlage 1, blz. 3: *“Zodra de extra parkeerplaatsen op de Mient zijn toegevoegd wordt de kraagregeling omgezet in een reguliere betaald parkeerregeling, waarbij de gehele Vruchtenbuurt één betaald parkeergebied wordt.”*). Deze voorgenomen gang van zaken lijkt te duiden op een overmatige focus op het realiseren van die extra parkeerplaatsen. Men vergeet daarbij blijkbaar zelfs dat het samenvoegen van de vergunningsgebieden mogelijks meteen een deel van de parkeerproblemen zou kunnen oplossen zonder dat er een schep de grond in hoeft.

Tegelijkertijd zijn er nu al verschillende indicatoren die aangeven dat de impact van het samenvoegen van de vergunningsgebieden waarschijnlijk niet dermate groot zal zijn dat het ook extra parkplaatsen zou rechtvaardigen. Deze indicatoren bevinden zich in de relatie tussen de huidige parkeergebieden en de meestal ongebruikte parkeerplaatsen in het gele én het rode gebied:

De bewoners van het vergunningsgebied “Mient tot Volendamlaan, 23” mogen nu reeds in het gele gebied parkeren maar doen dat kennelijk weinig tot niet. De loopafstanden vanuit dat vergunningsgebied naar de nu ongebruikte parkeerplaatsen in het gele gebied zijn vergelijkbaar met de loopafstanden vanuit vergunningsgebied “Vruchtenbuurt, 36”. De kans is dus reëel dat slechts een klein deel van de bewoners uit gebied 36 gebruik zal maken van de ongebruikte parkeerplaatsen als het samenvoegen van de gebieden dat toe zou laten.

Misschien een nog betere indicator bevindt zich in het vergunningsgebied “Heesterbuurt, 34”. In het rode gebied (zie ook voorstel C) staan vrijwel altijd een vergelijkbare aantal parkeerplaatsen leeg van hetzelfde soort als in het gele gebied (beide straatdelen liggen in elkaars verlengde). De geografische bereikbaarheid voor de bewoners uit dit vergunningsgebied is te vergelijken met de situatie die zou ontstaan als je de gebieden 23 en 36 samenvoegt. Toch leidt dat hier niet tot een substantieel hoger gebruik van de parkeerplaatsen (zie ook afbeelding 5 en 6 verderop in dit document).

Aanname 2: Er zal meer geparkeerd worden indien de parkeerplaatsen opnieuw worden ingericht.

Er zijn vast en zeker mensen die bij een bewonersbijeenkomst hebben aangegeven de nu ongebruikte parkeerplaatsen in het gele gebied smal, donker of onveilig te vinden. En laten we wel wezen, dat zijn ze ook. De vraag is echter of er door het opnieuw inrichten van de parkeerplaatsen een dermate *“uitnodigende plaats om te parkeren”* ontstaat dat deze in de toekomst vele malen beter benut zullen worden. Zo veel beter benut zelfs, dat dit het realiseren van tientallen extra parkeerplaatsen en daarmee ook het verlies van groen rechtvaardigt.

In de bestuurlijke stukken zijn er geen aanwijzingen te vinden dat er grondig en objectief onderzoek is gedaan naar het verwachte gebruik van de parkeerplaatsen in het gele gebied na de herinrichting. Dat is vreemd omdat er op diverse andere vlakken wél onderzoek werd verricht (denk aan het milieuonderzoek, en de toetsing door het VOV en de ACOR). Er lijkt ook niet te zijn gezocht naar bestaand onderzoek m.b.t. het parkeergedrag in vergelijkbare wijken, noch lijkt er advies te zijn ingewonnen bij een expert (een simpele internetzoektocht met de woorden: “parkeergedrag” en “onderzoek” levert nochtans zoveel resultaten op, dat er echt wat te halen moet zijn op dat vlak).

Vele mensen die ik gesproken heb over dit onderwerp, zeggen dat bewoners simpelweg dicht bij hun eigen woning willen parkeren, en dat ze de ongebruikte parkeerplaatsen in het gele gebied om die reden links (zullen) laten liggen. Dat is natuurlijk evenzeer een aanname. Evengoed is het een aanname dat er door de gedeeltelijke afwezigheid van bebouwing in het gele gebied een gebrek is aan sociale controle, waardoor bewoners daar niet willen/zullen parkeren. Wat als nu ten minste een van deze twee vaak geopperde aannames waar is? Dan heeft het herinrichten, laat staan het realiseren van extra parkeerplaatsen in het gele gebied gewoon geen zin. Op een voorstel van een bewoner om een enquête over (toekomstig) parkeergedrag in de betreffende wijk te houden, reageerde de Gemeente in de eerder genoemde Nota van beantwoording als volgt:

“De gemeente ziet geen meerwaarde in het houden van een enquête. Deze zal niet representatief zijn, aangezien men de nieuwe situatie niet kent en vervolgens moet gaan antwoorden vanuit een veronderstelling over de toekomstige situatie. Daarnaast zijn we niet op zoek naar een bepaalde meerderheid die van deze plekken gebruik gaat maken.”

Dit is toch een best merkwaardig reactie. Het kan natuurlijk zijn dat een enquête niet de beste tool is om tot een meer onderbouwd ontwerp te komen, maar nu lijkt de gemeente helemaal niets te doen om de genoemde aannames te staven. In deze reactie wordt de burger overigens ook weinig serieus genomen. Alsof men zich geen nette, heringerichte parkeerplaats of een samengevoegd parkeergebied kan voorstellen. En wat te denken van de laatste zin? Niemand wil precies weten wie exact van deze plekken gebruik zou gaan maken en of deze mensen dan een bepaalde meerderheid zullen vormen. Dat is ook niet de vraag. De vraag is, of er überhaupt voldoende gebruik gemaakt zou worden van de vernieuwde en/of extra parkeerplekken in het gele gebied.

Samenvatting voorstel A.

Uit de bestaande bestuurlijke stukken blijkt niet dat de Gemeente grondig en objectief onderzoek heeft gedaan naar de noodzaak en/of wenselijkheid van extra parkeerplaatsen in het gele gebied (zie afbeelding 1). Op dit moment worden de bestaande parkeerplekken aldaar nauwelijks benut, en er bestaan verschillende vermoedens dat dit met de geplande herinrichting weinig zal veranderen. Het voorstel is dan ook om eerst grondig onderzoek te verrichten naar de vraag of de te vernieuwen, én de eventueel extra toe te voegen parkeerplekken uit het voorlopig ontwerp in de toekomst ook daadwerkelijk zullen worden gebruikt. Pas als het antwoord daarop onderbouwd positief is, kunnen deze plannen worden doorgevoerd in het definitieve ontwerp. Bij een negatief antwoord ontstaat er vanzelf ruimte voor een grondige aanpassing van het voorlopige ontwerp. Ik verwijs daarbij graag ook naar Voorstel B.

B. Houd de bijzondere groene “fietstunnel” zoveel als mogelijk in stand.

Een groot stuk van de Mient heeft een geheel eigen karakter, met name in het gele gebied (afb. 1). Als je vanuit de binnenstad via de soms hectische Weimarstraat de Mient op fietst krijg je steeds meer het gevoel dat je de stad gaat verlaten. Daar waar het dubbele fietspad begint, wordt je directe omgeving steeds groener, en ietsje verderop rij je - vanaf de lente tot diep in de herfst - door een groene tunnel van bomen, struiken en andere planten. Ik heb helaas slechts een foto uit het blad-loze seizoen, maar ik denk dat afbeelding 3 desondanks wel illustreert wat ik bedoel.



Afb. 3

In het voorlopig ontwerp zou een groot deel van dit groen verdwijnen waardoor de “tunnel” ophoudt te bestaan (zie afb. 4). Alle bomen op de stoep en de stroken met struiken zouden volledig verdwijnen. De nieuwe bomen komen allemaal tussen de (deels nieuwe) parkeerplaatsen te staan en nergens meer tussen de parkeerplaatsen en het dubbele fietspad zoals nu deels het geval is. De stad, met zijn versteende karakter komt zo toch weer dichterbij. De voetgangers worden gevoelsmatig ook minder gescheiden van het bij momenten hectische fietsverkeer. En zelfs voor het autoverkeer wordt het er saaier op. Kortom, er verdwijnt iets bijzonders voor de verschillende gebruikersgroepen.



Afb. 4

Samenvatting Voorstel B.

Als gevolg van een stapeling van maatregelen in het voorlopig ontwerp zou de “groene fietstunnel” op de Mient verdwijnen. In samenhang met voorstel A (en deels ook C) wil ik voorstellen om daar waar het ook maar enigszins mogelijk is, dit bijzondere groene straatbeeld weer terug te brengen in het ontwerp. De groene stroken met struiken hoeven na onderzoek zoals voorgesteld bij A, wellicht niet te verdwijnen. En met een aantal inventieve, creatieve en welwillende ingrepen zijn er misschien toch weer bomen op de stoep terug te brengen, al is het maar op een deel van het gehele traject. Op die manier kan de Mient een deel van zijn huidige, bijzondere uitstraling en karakter behouden, en dat voor alle gebruikersgroepen.

Lees verder op blz. 7

C. Denk ook na over de Mient tussen de Kamperfoeliestraat en de Laan v. Eik en Duinen.

Onderstaande foto's zijn gemaakt in het rode gebied (zie ook afb. 1). Het gaat om een stukje Mient dat niet is opgenomen in de herinrichtingsplannen. Het ligt echter wel in het verlengde van het huidige planningsgebied, zowel fysiek als vormelijk. Dat laatste is me recent steeds meer gaan opvallen, en de vraag drong zich dan ook op waarom het geen onderdeel is van de plannen. Op deze strook staan er net als verderop óók altijd tientallen parkeerplekken leeg. In het gele én het rode gebied samen, telde ik onlangs meer ongebruikte parkeerplekken dan de 70 extra parkeerplekken die men middels het Voorlopig Ontwerp wil realiseren. Ik kom er vaak langs en durf dan ook te beweren dat deze telling representatief is voor de gemiddelde gebruiksintensiteit van al deze parkeerplaatsen.



Afb. 5



Afb. 6

Zoals u kunt zien zijn ook hier de parkeerplaatsen in een vergelijkbaar slechte toestand. Diverse andere elementen in dit gebied lijken tevens toe aan vernieuwing of herontwikkeling. Het zou mij enerzijds moeilijk vallen als er ook hier bomen gekapt zouden worden. Anderzijds, valt me de gedachte aan een toekomstige “herontwikkeling” van dit andere stuk Mient - misschien over enkele jaren – nog zwaarder. Ik denk dat dit voor vele medebewoners als een onlogisch “nog-een-keer-hetzelfde-traject” zou worden ervaren. Dan liever de korte pijn, zeg maar.

In het bestuurlijk stuk *“RIS303665, Instemmen vrijgave inspraak concept voorontwerp”* schrijft de gemeente dat *“het gewenst is synergie te 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”*.

Gezien de integrale aanpak die de Gemeente klaarblijkelijk nastreeft, wil ik voorstellen om het gedeelte van de Mient tussen de Kamperfoeliestraat en de Laan v. Eik en Duinen in de huidige herinrichtingsplannen op te nemen.

Samenvatting Voorstel C.

Graag verwijs ik naar de laatste alinea van het vorige hoofdstuk die in feite al een samenvatting van het voorstel omvat.

Tot slot

In dit slotwoord wil ik graag nog enkele toelichtende zinnen over mijzelf kwijt. Ik woon sinds 2016 met mijn gezin op het Limoenhof, in een fijne woning die onderdeel uitmaakt van het particuliere woonproject Groene Mient. Door omstandigheden ben ik pas op het laatste moment toegekomen aan het schrijven van deze “zienswijze”. Hoewel ik er van overtuigd ben dat veel van mijn burens (ook buiten Groene Mient) deze zienswijze zouden ondersteunen als ik de tijd had gehad om deze aan hen voor te leggen, wil ik benadrukken dat ik dit stuk enkel namens mijzelf, en als betrokken burger bij de Gemeente indien.

Ik bezit zelf geen auto en het zal duidelijk zijn dat ik een liefhebber ben van het groene Den Haag. Hoewel het kappen van een enkele boom mij al pijn doet, en elke blik op het cijfer van het aantal te vellen bomen op de Mient mijn maag doet omdraaien, begrijp ik maar al te goed dat dit soort plannen bij tijd en wijle noodzakelijk zijn. Zelfs met het creëren van extra parkeerplaatsen kan ik vanuit de optiek van de bewoner op zich wel instemmen, al ben ik persoonlijk van mening dat elke Gemeente zou moeten inzetten op het drastisch terugdringen van het autobezit en -gebruik.

Deze zienswijze richt zich echter in de eerste plaats op het voorkomen van maatregelen waarvan ik denk dat ze in de toekomst niet het beoogde effect zullen sorteren. Ik hoop dat de Gemeente door het lezen van deze zienswijze mee kan gaan in deze gedachte, en vervolgens wil inzetten op grondig onderzoek teneinde tot een optimaal en groen plan voor de Mient en omgeving te komen.

Ik dank u voor uw aandacht,
Met vriendelijke groet,

A. Realiseer enkel extra parkeerplaatsen waar deze aantoonbaar gebruikt zullen worden. (betreft primair het gele gebied in afb. 1):

De huidige parkeercapaciteit in de Vruchtenbuurt is onvoldoende en verdient uitbreiding. Het schrappen van bestaande parkeerplaatsen is daarom zeker niet aan de orde. Naast het realiseren van extra parkeerplaatsen in de Vruchtenbuurt, zullen wij een aantal bestaande parkeerplaatsen veiliger en toegankelijker maken, zodat deze aantrekkelijker worden om er te parkeren. Hiermee komen wij eerdere toezeggingen aan de buurt na.

Dat de huidige parkeerplekken onvoldoende worden gebruikt wordt veroorzaakt door het bestaan van twee afzonderlijke parkeervergunningengebieden: Vruchtenbuurt en de Mient-Volendamlaan. Bewoners uit het vergunningengebied Vruchtenbuurt kunnen op dit moment niet met hun vergunning parkeren op de parkeerplaatsen op de Mient. Anderzijds is de parkeerstrook nu onaantrekkelijk omdat deze te smal, donker en onveilig is door ongelijke bestrating. De gemeente verwacht dat met het samenvoegen van de parkeergebieden deze parkeerplaatsen meer zullen worden gebruikt. Met de aanpak van de ecologische zone zullen ook de parkeerplaatsen opnieuw worden ingericht, waardoor deze parkeerstrook meer uitnodigende plaats wordt om te parkeren.

B. Houd de bijzondere groene “fietstunnel” zoveel als mogelijk in stand. (betreft het gele gebied in afb. 1, maar deels ook het hele herinrichtingsplan):

Wij realiseren ons dat het verdwijnen van de bomenrij op het trottoir en de groenstroken langs de rijbaan vervelend is en daarom ruimschoots gecompenseerd moet worden. Samen met suggesties van bewoners zijn we van mening daarin geslaagd te zijn. Voor de nadere beantwoording van uw vraag, zie punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

C. Denk ook na over de Mient tussen de Kamperfoeliestraat en de Laan v. Eik en Duinen. (betreft het rode gebied in afb. 1):

Het klopt dat het door u genoemde gedeelte buiten de scope van dit projectplan valt. Wel delen wij uw mening dat ook dit deel van de Mient hoognodig aan onderhoud toe is. Het benodigde wegonderhoud aan dit aansluitende deel van de Mient zal worden meegenomen bij de realisatie van de herinrichting. Een volledige herinrichting is hier niet van toepassing aangezien geen noodzaak aanwezig is om het profiel te wijzigen.

Reactie 30 –

Geachte heer/ mevrouw, Hierbij vindt u onze inspraakreacties voor het concept voorontwerp herinrichting openbare ruimte Mient e.o.

De algemene strekking van onze reactie komt vooral neer op een gebrek aan richting en uitgangspunten in het document dat voor inspraak is vrijgegeven. De bestuurlijke opdracht die ambtenaren/ uitvoerders van deze opdracht hebben meegekregen is door hen niet vertaald in verdieping of duidelijke uitgangspunten. Hierdoor is er een mate van willekeur mogelijk geworden. Als burger is het lastig om te reageren op een vrij mager document waarin keuzes niet worden nader verklaard of niet duidelijk wordt welke problemen er worden opgelost behalve parkeerproblematiek. Nergens wordt duidelijk gemaakt of het oplossen van parkeerproblemen voor een hele wijk ten

coste mag gaan van bepaalde fundamentele kwaliteiten van de Mient zelf. Nergens wordt duidelijk waar het ontwerp aan moet voldoen of hoe ambities die strijdig met elkaar zijn gewogen worden. Er wordt ook geen verwijzing gemaakt naar andere beleidsstukken of onderzoeksrapporten, waardoor we als burger alleen maar kunnen reageren op wat wordt voorgelegd. Het ontbreekt in dit ontwerp aan onderbouwing of scherpe probleemanalyses waarop keuzes gegrond zouden moeten worden.

Kortom, er wordt om inspraak gevraagd, maar wat is de vraag aan de burger? Het voorliggende ontwerp wordt nu lekgeschoten omdat er geen fundament aan ten grondslag ligt. Niet in ambitie, niet in onderzoeken, niet in de duiding van de Mient en de betekenis voor de omgeving en stad. Er kan in uw beantwoording straks wel een keurig antwoord op deze inspraakreactie komen, maar deze beantwoording kan zich niet baseren op informatie die niet is verstrekt met deze uitvraag aan de burger. Uw beantwoording kan bij voorbaat al de prullenbak in, omdat de fundatie van uw beantwoording en argumentatie niet transparant is geweest en toetsbaar voor ons als burgers.

-

<https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/538984>

[-https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/stadsdelen/segbroek/nieuws-stadsdeel-segbroek/de-mient-herinrichting.htm](https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/stadsdelen/segbroek/nieuws-stadsdeel-segbroek/de-mient-herinrichting.htm)

De verdediging wordt daardoor lastig. Het is ronduit vreemd te noemen dat wij als burger een aantal van de onderstaande zaken moeten opschrijven, terwijl er onderliggend onderzoek van de gemeente moet liggen waarin problemen en keuzes gelegitimeerd naar voren komen. Aan bepaalde verantwoordelijkheden die u als overheid heeft wordt geen inzicht geboden. Vooral op het gebied van ruimtelijke kwaliteit ontbreekt het aan structuur en uitgangspunten. Voor welk probleem is er nu een oplossing bedacht? Welke ambitie is er voor de toekomst van deze stad nu echt belangrijk? Hoe lang moet dit ontwerp van de Mient mee?

Reactie 1: gebrek aan visie/ hoofdlijnen ontbreken Prioriteiten worden verkeerd gesteld

Het is vrij bijzonder te noemen dat de eerste zin in een opdracht voor een herinrichting van de Mient begint met: ‘ De Vruchtenbuurt kent een aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen’.

Vervolgens staat er: ‘ 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;’

Beide uitgangspunten lijken met elkaar in strijd te zijn, wat toont in het ontwerp. Het probleem van parkeertekorten van een hele buurt wordt nu blijkbaar geprojecteerd op een laan. Dit gaat duidelijk ten koste van een aantal belangrijke kwaliteiten die de Mient nu heeft. De kwaliteit van de Mient als laan is heel erg slecht door overtollig parkeren en het gebrek aan groeiruimte voor bomen. Dat bomen moeten verdwijnen en te weinig ruimte hebben en het feit dat er is gekozen voor slechte kwaliteit bomen heeft te maken met het feit dat eerder ook niet is gekozen voor ruimtelijke kwaliteit, maar voorheen parkeren ook belangrijker werd bevonden. Momenteel staan er drie rijen bomen in het straatprofiel, dat worden er nu dus twee omdat parkeren blijkbaar belangrijker wordt bevonden dan kwaliteit en schoonheid. In plaats van een nieuwe stap voorwaarts, gaat de laan een stap achterwaarts.

Door het ontbreken van visie op de betekenis en schoonheid van de Mient (historisch of in de vorm van een beeld op de toekomst) kan en gaat dit voorstel alle kanten op. De verkeerskundige betekenis in het Haagse auto- als fiets/ voetgangersnet wordt ook nergens verklaard. De laan loopt parallel aan de Laan van Meerdervoort en Loosduinse kade, waarom moet deze straat nog zo intensief auto-voerend zijn? Juist het feit dat hier een hoofd-fietsnet loopt zou kunnen leiden tot een uitgangspunt van meer groen en bomen in de straat. Duiding van de verkeerskundige betekenis moet samengaan met ruimtelijke kwaliteit, maar niet ten koste gaan van ruimtelijke kwaliteit

Mooier maken?

Nergens staat vermeld wat er met 'mooier maken of mooi' bedoeld wordt. Het ontbreekt hierdoor aan duidelijke meetbare uitgangspunten waardoor er in het ontwerp enige vorm van willekeur ontstaat. De Mient als laan verliest nu een rij bomen over de volledige lengte. Doordat nergens beschreven staat of de Mient een laan is met drie of vier boomrijen in profiel, is nu deze uitdunning nu gelegitimeerd?

De laan is als straattypologie hetgeen wat Den Haag groots maakt en waarin de stad zich onderscheidt van andere steden. Lanen zijn de stads kostbaarste bezit. Maar een visie op schoonheid, toekomst en historische betekenis hierop ontbreekt volkomen. En dat terwijl er in juist deze omgeving voldoende aanleiding is om na te denken over een kwalitatieve laan. Laan van Eik en Duinen zou binnen dit ontwerp het referentie en vertrekpunt moeten zijn. Het geeft twee mooie hints: eiken en aanplanting van bomen op duinachtige ondergrond. In deze omgeving kan er met boomtypen gewerkt worden om echt een goede laan mee aan te planten.

Door gebrek aan visie op wat een laan anno 2019 zou moeten zijn, of wat de landschappelijke en verkeerskundige betekenis is, ontstaat er volstrekte willekeur in prioritering. Onderdelen van deze opdracht zijn daarnaast nog steeds strijdig met elkaar: ambities voor meer parkeren enerzijds en 'mooier maken' anderzijds.

Bomen verdwijnen

Een duidelijke probleemanalyse wordt bij dit voorstel niet gegeven. Waarom een rij bomen over de gehele lengte moet wijken wordt ook niet toegelicht, terwijl dit gaat om een fundamentele verandering van het straatprofiel. Namelijk een profiel dat van drie bomenrijen naar twee gaat. Hoe dit bijdraagt aan de opdracht 'mooier maken' ook niet. Hoe de weggehaalde bomen anderszins terug komen wordt ook niet duidelijk gemaakt. Wel staat er op de site van de gemeente:

'De gemeente wil in dit gebied zo veel mogelijk bestaande bomen behouden. Dit is helaas niet altijd mogelijk. Soms komt dat door de slechte staat van de bomen. Ook moeten er bomen verdwijnen om het verouderde riool te kunnen vervangen. Daarnaast is ruimte nodig voor bushaltes en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. Hierdoor moeten bepaalde bomen verdwijnen. Voor elke gerooide boom plant de gemeente een nieuwe boom in de wijk. Zo blijft het aantal bomen hetzelfde'.

Dat de kwaliteit van de bomen slecht is heeft te maken met de manier van aanplanten en inrichten, precies het probleem wat in dit ontwerp opgelost dient te worden. Waar bij parkeren een duidelijk een teller wordt bijgehouden ontbreekt dit voor de boom die zorgt voor de nodige ruimtelijke samenhang en kwaliteit in deze straat. Waarom worden ambities niet omgedraaid? In plaats van meer parkeerplaatsen meer ruimte voor bomen? Vanuit de gestelde ambities is dit net zo goed te verantwoorden als het parkeerprobleem. Daarnaast is vanuit burgers eerder een heel duidelijk signaal gekomen voor meer groen en bomen. Dat betekent dus

niet minder bomen en karige plantvakken of grasstrookjes. De kwaliteit van het groen dat terugkomt is niet evident.

Er staat: 'De groenstrook op de Mient, langs de begraafplaats Eik en Duinen, wordt opgeknapt en ingericht als een ecologische zone.'

Wat die ecologie precies is en behoeft wordt niet geduid. Het lijkt hier te gaan om 'green washing', waarbij met termen wordt gesmeten die niet worden nader verklaard. Een 'ecologische zone' zou geduid en verklaard moeten worden vanuit een landschappelijke analyse. Het document waaruit ook zou moeten blijken dat het hier gaat om een waardevolle laan en waarin duidelijk zou moeten worden dat landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit prevaleert boven parkeerplaatsen.

Ons inziens laat het verwijderen van bomen zien dat bij de herinrichting prioriteiten verkeerd worden gesteld. Bomen hebben nu te weinige wortelruimte om goed tot wasdom te komen. Bovendien staan er in het straatprofiel nu snelgroeiers die niet zorgen voor een duurzame laan op lange termijn. Parkeertekorten oplossen wordt nu blijkbaar geprevaleerd boven meer en goede wortelruimte maken. Hiermee wordt dezelfde fout gemaakt in ruimtelijke ordening als voorheen.

Verkleinen van voetgangersruimte

In veel van de getoonde doorsnedes wordt de ruimte van de voetganger verkleind. Dit zou nooit mogen zijn. Zeker op de kop van de Mient nabij de Thorbeckelaan, waardoor er door allerlei ondernemers (ijssalon, bakker, fietsenmakers) een verblijfsklimaat wordt gemaakt en ondernemers zelf ook de ruimte claimen. Uitgangspunt langs deze hele Mient zou moeten zijn dat inperken van voetgangersruimte niet aan de orde zou mogen zijn.

Fietsparkeren

Er is een grotere behoefte aan fietsnietjes, er dient meer ruimte te komen voor fietsparkeren. Bewoners van de overzijde parkeren vaak hun fiets aan de kant van het dubbelzijdige fietspad. Aan de Mient staan er veelal gesloten bouwblokken, parkeren van fietsen gebeurt daardoor hoofdzakelijk op straat. Veel bewoners hebben geen auto's, veel gezinnen hebben meerdere fietsen. Dit zou in de openbare ruimte beter gefaciliteerd moeten worden.

Reactie 2: ontbrekende uitgangspunten

Verkeersveiligheid

Over verkeersveiligheid wordt niet gesproken, terwijl er op dit punt toch duidelijk problemen zijn. De Mient fungeert nog te vaak als racebaan, wat bij onze woningen, aan de kruising bij de Kornoeljestraat, te vaak resulteert in botsingen. Het probleem in dit geval is dat (te) snel rijdend verkeer niet tijdig kan remmen voor de auto die langzaam uit de straat komt rijden omdat hier een drempel ligt. Ons advies: verlegd de drempel of verlaag de snelheid. De uitrijdende auto (uit Kornoeljestraat) heeft onvoldoende overzicht, en doordat de snelheid vrij hoog ligt, kunnen aankomende auto's niet tijdig gespot worden. Mede omdat er een bocht licht in de Mient ter hoogte van de in- en uitrit.

Ook bij het oversteken van de straat gaat het te vaak maar net goed. En net goed is niet voldoende, dat betekent dat we kunnen wachten op de eerste dode. Over de oversteekbaarheid wordt nergens gerept of geroerd, dwarsverbanden zijn even belangrijk als de doorstroming in de lengte.

Randen

Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan de randen en grenzen van het ontwerp en de kwalitatieve inrichting ervan. Aan de zuidzijde is er aan beleving, ruimtelijkheid en doorzicht nog veel te winnen. Ondergroei maakt het nu moeilijk om een goed zicht op aangrenzende, maar beeldschone gebieden te krijgen. Ook de overgang tussen de Mient en aanliggende tennisvelden en skatepark kan op een ruimtelijk veel interessantere manier ingepast worden. Op dit vlak liggen er nog veel onbenutte kansen. Maar deze kunnen bij 'het mooier maken' wel degelijk een rol spelen.

Ontbrekende doelstellingen

Doelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie (meer regenwater berging, bodeminfiltratie vergroten van hemelwaterafvoer of verwerking ervan), fijnstof reductie (er staat een basisschool en er liggen sportvelden) is niet aan de orde. Op dit vlak ontloopt de gemeente haar verantwoordelijkheid. De luchtkwaliteit is onvoldoende. De Mient loopt bij heftige regenbuien steeds vaker vol, voor het verkeer zijn de diepe poelen die ontstaan gevaarlijk. De bodem van de Mient is gevoelig voor droogte, huizen tonen bij extreme droogte scheuren. Een goede regulatie water in natte en droge perioden zou moeten behoren tot de doelen van dit ontwerp.

Reactie 1: gebrek aan visie/ hoofdlijnen ontbreken Prioriteiten worden verkeerd gesteld

Alle ontwerprichtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte zijn opgenomen in het handboek openbare ruimte. In de vrijgegeven plantoelichting wordt hiernaar verwezen. In het handboek openbare ruimte komen verschillende visies en doelstellingen samen. De toetsingscommissies die de richtlijnen uit het handboek bewaken, hebben het voorontwerp voor de Mient beoordeeld en het college positief geadviseerd. Meer informatie over handboek vind u via de gemeentelijke website.

Voor de beantwoording van uw reactie over het verdwijnen van bomen, verwijzen wij u naar punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Voor wat betreft het verkleinen van voetgangersruimte: Ten behoeve van de gewenste profielaanpassing wordt het brede trottoir op de Mient langs het fietspad circa 50cm smaller. Zo wordt de groenstrook tussen de Kornoeljestraat en de Goudreinetstraat breder dan in de huidige situatie. Daarnaast zijn de huidige parkeerstroken volgens de voorschriften 20cm te smal. In het winkelgebied in de Appelstraat wordt het trottoir aan de zijde van de bushalte 1,25m breder. U constateert terecht dat het trottoir aan de kant van de fietsenwinkel 20cm smaller wordt. Dit is niet wenselijk. In het definitief ontwerp zal de breedte op 2,40m blijven. Ondanks de profielaanpassingen blijft er voldoende ruimte over voor fietsnietjes. Bij de uitwerking van het plan wordt bezien hoe de fietsnietjes beter ingepast kunnen worden in het ontwerp en waar het nodig is zullen extra fietsnietjes worden bij geplaatst.

Reactie 2: ontbrekende uitgangspunten

Voor de beantwoording van uw vraag, verwijzen wij u naar punt 1 en 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 31 –

Geachte dames en heren,

Bij deze stuur ik u een formele reactie op de geplande herinrichting Mient en omgeving, RIS-nummer 303665. Deze zienswijze richt zich specifiek op de rijsnelheid in het herinrichtingsgebied. Graag wil ik verzoeken dit te verlagen naar 30km per uur.

Naar ik heb begrepen is de Mient een wijkontsluitingsweg, die geen officiële doorstroomfunctie heeft in de stad en voornamelijk bedoelt is bewoners en bezoekers de Vruchtenbuurt in de leiden. In de praktijk is het echter een weg die uitnodigt tot 'scheuren', door zijn rechte, lange aard. En die ook veelvuldig door ander verkeer gebruikt wordt, als alternatief voor de Laan van Meerdervoort en de Oude Haagweg, waar de Mient parallel aan loopt.

Enkele buurtgenoten en ik vinden het spijtig dat de gemeente, als onderdeel van de grootschalige herinrichting, niet van de gelegenheid gebruikt maakt deze weg substantieel veiliger te maken en willen bij deze de gemeente vragen alsnog hier ruimte voor te maken in de plannen.

Waarom is 30km belangrijk:

** Uit allerlei onderzoeken, van bijv. Veilig Verkeer Nederland, blijkt dat 30km per uur de veiligheid van het gebruik van de weg en zijn gebruikers substantieel vergroot*

** De Mient is bij uitstek een weg die ook veel gebruikt wordt door fietsers en voetgangers. En waar veel kinderen gebruik van maken ivm de sportvelden, speeltuinen, kinderopvang, kinderboerderij en scholen. Basisschool de Vliermeent heeft er zelfs een achteringang die door minimaal 50% van alle ouders en kinderen wordt gebruikt, ondanks het totale gebrek aan snelheidsbeperkende en signalerende maatregelen die bij de hoofdingang wel aanwezig zijn.*

** Ook al zijn er gescheiden banen voor auto, fiets en voetganger, alsnog leveren oversteken, kruispunten e.d. onveilige situaties op door de snelheid waarmee gereden wordt.*

In de correspondentie die ik de afgelopen periode met de gemeente Den Haag heb gevoerd komen een aantal argumenten naar voren die het 'onmogelijk' maken de Mient een 30km weg te maken. Graag weerleg ik al deze argumenten en verzoek de gemeente serieus te onderzoeken hoe de weg tot 30km weg gemaakt kan worden.

1. De inrichting van de weg laat het verkeerskundig niet toe.

Ik begrijp dat de gescheiden rijbanen en de 'rechtheid' van de weg verkeerskundig niet 'kloppen' met 30km. Bij een 30km weg zou de fietspaden op de weg zelf moeten liggen. Echter de gemeente is diegene die deze regels bepaald. De gemeente heeft eerder in 2019 ambities geuit heel Den Haag tot

30km zone te maken. Het is dus niet zozeer de inrichting van de weg, als wel de wil van de gemeente die hierin bepalend is.

2. Op een 30km weg moeten verkeersremmende maatregelen komen en dat laten hulpdiensten niet toe ivm de aanrijtijden.

Allereerst zijn er natuurlijk verkeersremmende maatregelen denkbaar die niet tot weinig impact hebben op hulpdiensten. De gemeente kan hierin meer zijn best doen op tot oplossingen te komen. Ook wordt hier een 'oneerlijke' afweging gemaakt. Met de huidige snelheid zijn er gemiddeld 16 ongelukken per jaar - dit wordt waarschijnlijk (veel) minder met 30km waardoor er ook minder hulpdiensten noodzakelijk zijn.

3. De HTM accepteert geen verdere vertraging op zijn lijndiensten.

Dit wordt als belangrijk argument aangevoerd, terwijl dit in mijn ogen hoogst onredelijk is. Het stuk Mient dat de herinrichting betreft is minder dan 1km lang. Wanneer de snelheid van 50km naar 30km beperkt wordt, levert dit hooguit een verlies van 45 seconden op. Dit kan niet een doorslaggevend argument zijn. De HTM levert een dienst aan de stad, en niet andersom. Daarnaast is het zo dat de bus regelmatig in een drukke ochtend- en avondspits staat, doordat de weg zoveel gebruikt wordt voor doorstroom, ipv ontsluiting. Het is net zo redelijk te verwachten dat er juist minder vertragingen ontstaan wanneer de weg onaantrekkelijker gemaakt wordt voor doorstromers.

Naast mijn genoemde argumentatie tegen de drie belangrijkste, door de gemeente genoemde bezwaren, is er een ander belangrijke reden waarom de Mient tot 30km weg herzien kan en moet worden. En dat is dat het stuk, waar de Mient overloopt in de Appelstraat, wel tot 30km weg afgewaardeerd wordt in de plannen. Blijkbaar is het, ondanks alle genoemde bezwaren, wel mogelijk om daar de weg tot 30km zone te maken. Kortom, waar een wil is, is een weg.

In de genoemde plannen wordt geschermd met 'overleg met de buurt'. Echter tijdens deze overleggen heeft de gemeente steeds volgehouden dat 30km onmogelijk is, terwijl meerdere bewoners hebben aangegeven hier wel behoefte aan te hebben. Het gesprek is hierdoor in mijn ogen voortijdig 'in de kiem gesmoord'.

Ik hoop dat het college van burgemeester en wethouders dan ook de ingediende zienswijze ter harte neemt en met de bewoners samen nogmaals wil kijken hoe de Mient tot een werkelijk veilige route gemaakt kan worden voor de gehele buurt.

Met vriendelijke groet,

Voor de beantwoording van deze zienswijze, verwijzen wij u naar punt 1 en 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 32 –

Geachte heer, mevrouw,

Hieronder mijn reactie op het plan om de Mient opnieuw in te richten. Neem gerust contact op indien er nog vragen zijn of wanneer verdere toelichting gewenst is. Ik blijf ook graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

- 1. Het huidige asfalt op de Mient is momenteel in een zeer slechte staat. Zwaar verkeer (voornamelijk bussen) dat door de ontstaande kuilen in het asfalt rijden veroorzaken trillingen in woningen aan de Mient t.h.v. de Laan van Eik en duinen. Ik hoop dat er rekening wordt gehouden met deze problemen bij de keuze van het asfalt.*
- 2. Ook het asfalt op de Mient tussen de Laan van Eik en Duinen en de Kamperfoeliestraat is ook in een slechte staat maar niet meegenomen in dit plan terwijl het wegdek duidelijk aan vervanging toe is.*
- 3. Om de leefbaarheid te verbeteren zou ik graag zien dat er geluidsarm(er) asfalt overwogen zou worden.*
- 4. Aan de oostkant van de kruising Mient/Laan van Eik en Duinen worden 4 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Deze parkeerplaatsen lijken het voetpad aanzienlijk te versmallen. Mede vanwege de vele recreatieve wandelaars met honden en het dichtstbijzijnde zebrapad aan deze zijde van de weg lijkt het mij gewenst om de doorgang daar zo breed mogelijk te houden.*
- 5. In het plan is aangegeven dat meer groen in het gebied gewenst is. Ook ik zou graag meer groen in het gebied zien.*

Met vriendelijke groet,

1. De asfaltdeklagen en de fundatie worden opnieuw aangelegd, om te voldoen aan de huidige eisen voor een drukke weg met zwaar verkeer.
2. Het door u genoemde gedeelte valt buiten de scope van dit project. Wel delen wij uw mening dat de rijbaan op dit deel van de Mient hoognodig aan onderhoud toe is. Het benodigde wegonderhoud aan dit aansluitende deel van de Mient zal worden meegenomen bij de realisatie van de herinrichting. Een volledige herinrichting is hier niet van toepassing aangezien geen noodzaak aanwezig is om het profiel te wijzigen.
3. De tegenwoordig toegepaste asfaltsoorten hebben een grote ontwikkeling doorgemaakt op het gebied van geluidsreductie. Wij kiezen voor dit project voor een asfaltsoort met een open structuur. Door de open structuur (gevuld met bitumen) wordt het geluid gedempt.
4. Het gehele kruispunt met de Laan van Eik en Duinen, inclusief de voetpaden, wordt opnieuw ingericht. De breedte van de nieuwe parkeerstrook zal dan ook niet in z'n geheel van het voetpad afgaan. Uitgangspunt is dat er voldoende ruimte overblijft voor passanten.
5. Dat is goed om te horen. Meer informatie vindt u onder punt 4 bij Veel gestelde vragen en opmerkingen.

Reactie 33 –

Ik heb flink ingezoomd op het stuk Mient ter hoogte van het Moerbeiplein, daar waar onze moestuintjes zijn.

Ik zie dat de nieuwe bomen hoofdzakelijk bijna tegen de plangrens aan zijn gesitueerd, dus vlak bij het hek dat 'jouw' herinrichting scheidt van onze moestuinen.

Ligt de plek van de bomen hiermee vast?

Ze zijn nu zo dicht bij onze tuintjes gesitueerd dat dat het licht beperkt voor onze gewassen die dus daardoor minder goed groeien. Kunnen ze dicht bij de rijbaan worden geplaatst? Overigens zie ik nog wel kansen voor een betere verdeling van de nieuwe bomen.....

De bomen langs het hek kunnen inderdaad verder van het hek geplant worden. Daarnaast zal in het definitieve ontwerp de verdeling van deze bomen worden vastgesteld. Uitgangspunt zal zijn dat de ecologische kwaliteit van de beplanting niet achteruit gaat.