

Steekproef Parkeren a/d Mient

Rapport / Indicatieve gebruiksprognose voor de heringerichte parkeerzones aan de Mient
Bewonersinitiatief - juni 2020

Samenvatting

Waarom / Meer dan de helft van de 70 nieuwe (extra) parkeerplekken die de gemeente Den Haag aan de Mient wil realiseren, ligt in een gebied waar tientallen bestaande plekken vrijwel altijd leeg staan (tussen Laan van Eik en Duinen en de Perenstraat). De gemeente verwacht dat al deze plekken na de herinrichting en het samenvoegen van de vergunningsgebieden wél zullen worden benut, maar heeft deze verwachting nooit onderbouwd. Van enig onderzoek naar de verwachte bezetting van deze extra parkeerplaatsen is geen spoor te bekennen. Daarom zijn we met enkele bewoners zelf de wijk ingetrokken om het te verwachten gebruik door bewoners van cruciale straten steekproefsgewijs in kaart te brengen.

Wie & waar / In een kort tijdsbestek werden er in totaal bijna 100 gesprekken gevoerd met bewoners van het Moerbeiplein, de Perenstraat, de Kornoeljestraat en de Pippelingstraat.

Resultaat / Er blijken grote verschillen te bestaan in de vraag naar extra parkeerplaatsen, en deze sluiten niet aan bij de verwachtingen van de gemeente. Op basis van onze gesprekken verwachten wij geen tot weinig vraag naar extra plekken bovenop het bestaande aanbod in dat specifieke gebied. Zo zeggen bijvoorbeeld bijna alle bewoners van het Moerbeiplein dat ze vrijwel altijd terecht kunnen op het plein zelf, en dat er daarom geen behoefte is aan parkeerplaatsen op de Mient (hooguit incidenteel bij familiebezoek bijvoorbeeld). Dit kan dus gedekt worden met de al bestaande plaatsen. Veel bewoners van het eerste stukje van de Perenstraat zeggen dan weer wel nood te hebben aan extra parkeerplekken, maar lang niet iedereen is bereid om ver op de Mient te gaan staan, hooguit om de hoek. De meeste bewoners die wat verder op de Perenstraat wonen, zijn vanwege de afstand sowieso niet meer bereid om op de Mient te parkeren op het gedeelte tussen de Laan van Eijk en Duinen en de Perenstraat.

Vaak vermelde redenen om niet op (delen van) de Mient te parkeren /

- Te ver lopen
- Ik vind altijd een plek dichterbij huis
- Onveilig / Angst voor inbraak of schade aan de auto
- Onveilig / Angst voor ongewenst gedrag van onbekenden
- Onveilig / inparkeren is gevaarlijk op een 50km weg. Er wordt ook nog eens te hard gereden. Tijdens het inparkeren slingeren sommige auto's dan om de inparkerende auto heen.
- Liever een extra rondje door het bebouwde deel van de wijk, daar voel ik me meer thuis.

Conclusie / De kans dat er ook in de toekomst tientallen ver(nieuw)de parkeerplaatsen op de Mient leeg zullen blijven staan, lijkt op basis van deze steekproef zeer reëel. Er is een aantoonbaar tekort aan parkeerplaatsen in bepaalde delen van de Vruchtenbuurt, maar zonder professioneel vervolgonderzoek lijkt het onverantwoord en vooral ook kostbaar om de extra parkeerplaatsen uit het huidige ontwerp daadwerkelijk aan te leggen. Dat geldt in ieder geval voor het gebied op de Mient tussen de Laan van Eijk en Duinen en het Limoenhof. Het risico op toekomstige en blijvende leegstand, zoals nu al het geval is, is daar naar onze inschatting ronduit groot.

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Omschrijving van de onderzoeksgebieden.....	4
2.1.1	Gebied 1: Moerbeiplein.....	4
2.1.2	Gebieden 2 t/m 4: Perenstraat.....	5
2.1.3	Gebied 5: Kornoeljestraat / Pippelingstraat.....	5
3	Onderzoeksvragen en wijze van bevraging	6
4	Resultaten per onderzoeksgebied.....	7
4.1	Resultaten Moerbeiplein (gebied 1).....	7
4.2	Resultaten Perenstraat (gebied 2).....	7
4.3	Resultaten Perenstraat (gebied 3).....	8
4.4	Resultaten Perenstraat (gebied 4).....	9
4.5	Resultaten Kornoeljestraat / Pippelingstraat (gebied 5).....	9
5	Conclusie	10

1 Inleiding

Op de gemeenteraadsvergadering van 3 juni 2020 zal het voorontwerp voor de herinrichting van de Mient worden behandeld. Dit plan voorziet o.a. in de realisatie van 70 extra parkeerplaatsen, wat ten koste gaat van heel wat groen én van de nodige belastingcenten. Meer dan de helft van die 70 parkeerplaatsen is gepland in een gedeelte van de Mient waar een groot deel van de reeds bestaande parkeerplaatsen nu al vrijwel altijd leeg staat. De gemeente denkt dat dit in de toekomst zal veranderen en baseert deze verwachting op twee zaken. Enerzijds worden er na de herinrichting twee parkeerzones samengevoegd waardoor er meer bewoners toegang krijgen tot de benoemde parkeerplaatsen. Anderzijds zegt de gemeente dat: *“de parkeerstrook nu onaantrekkelijk is omdat deze te smal, donker en onveilig is door ongelijke bestrating.”* Om hier vervolgens samenvattend aan toe te voegen: *“...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...”*

In december 2019 heb ik de gemeente middels het indienen van een zienswijze gevraagd waarop haar (bovenvermelde) argumentatie gebaseerd is (RIS305092_Bijlage_1, blz. 22 t/m 28). Er zijn namelijk verschillende contra-indicaties die aangeven dat de parkeerplaatsen ook in de toekomst leeg zullen blijven staan. In de nota van beantwoording (zelfde RIS-document, blz. 29) kwam de gemeente echter niet verder dan het herhalen van haar eerdere argumentatie.

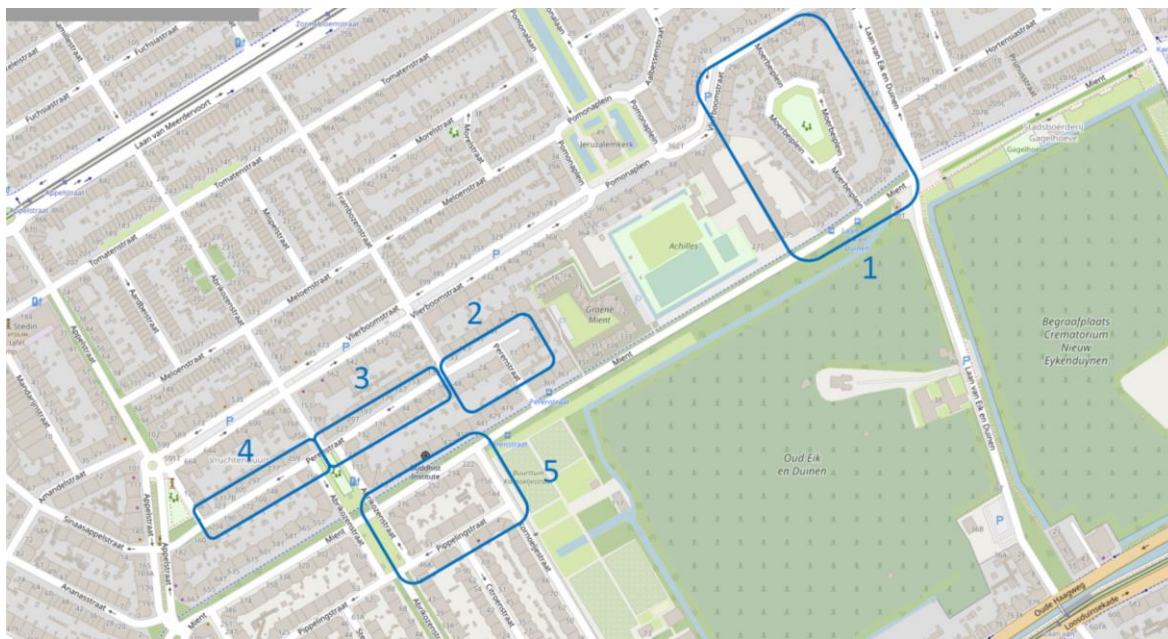
Tijdens een insprektermijn in de vergadering van de commissie Leefomgeving van 20 mei 2020, heb ik nogmaals expliciet gevraagd waarop de aannames van de gemeente zijn gebaseerd. Waar is de onderbouwing, het onderzoek, de enquête, de analyse of studie? Verschillende partijen hebben deze vragen tijdens hun spreektermijn herhaald, maar een bevredigend antwoord bleef ook toen weer uit.

Nadat ik tot slot ook in een persoonlijke emailwisseling met de wethouder zelf slechts een reactie zonder onderbouwing heb mogen ontvangen, wist ik zeker dat elk onderzoek naar het verwachte gebruik van de nieuwe parkplaatsen volledig ontbreekt in dit dossier. Het is op dat moment dat het idee ontstond om dan maar zelf met de doelgroep van deze nieuwe parkeerplaatsen in gesprek te gaan. Samen met enkele burens zijn we langs de huizen van enkele planologisch cruciale straten m.b.t. dit plan gegaan om te inventariseren wie er straks wel en wie er niet van de parkeerplaatsen gebruik wil/zal gaan maken. In dit rapport vindt u de resultaten van dat onderzoek.

Bram Vreven i.s.m. enkele buurtgenoten
allen bewoners van de Vruchtenbuurt

2 Omschrijving van de onderzoeksgebieden

In onderstaande plattegrond zijn de verschillende onderzoeksgebieden omcirkeld.



De eerste stap bestond uit het definiëren van deze gebieden. Er werd daarbij bepaald welke straten het meeste gebaat zouden kunnen zijn bij de extra parkeerplaatsen tussen Laan van Eijk en Duinen en de Kornoeljestraat. Enerzijds werden deze straten reeds impliciet aangeduid in eerdere communicatie met de gemeente en de wethouder zelf. Zo schreef laatstgenoemde : *“Straks, als de bewoners van bijvoorbeeld de **Perenstraat** maar ook van het **Moerbeiplein** op de Mient kunnen parkeren en vaak geen andere keuze hebben om hier te parkeren, zullen de extra parkeerplekken hard nodig zijn”*. Daarnaast werd er anderzijds nog eens grondig naar de plattegrond van het herinrichtingsgebied gekeken. Uiteindelijk werden er vijf gebieden aangeduid waarin het buurtonderzoek zou worden uitgevoerd.

2.1.1 Gebied 1: Moerbeiplein

Het Moerbeiplein begint als een stukje straat dat aftakt van de Mient, helemaal aan het begin van het herinrichtingsgebied. Het Moerbeiplein vormt de toegangspoort naar een aantal achterliggende straten uit de Vruchtenbuurt. De bewoners uit dat achterliggende gebied zouden in de toekomst ook van de heringerichte plekken aan de Mient gebruik kunnen maken. Het resultaat van het onderzoek op het Moerbeiplein zal door zijn tussenin-ligging dus ook iets zeggen over het mogelijke gebruik van bewoners die daarachter (en dus verder van de Mient af) wonen.

Het Moerbeiplein werd in recente communicatie met de gemeente en de wethouder ook benoemd als een doelgroep-sstraat. Opvallend is wel dat dit plein in het eindrapport van de *“Denktank*

Parkeerprobleem Vruchtenbuurt” (RIS279702) wordt aangemerkt als een straat zonder parkeerprobleem. De parkeerdruk op het Moerbeiplein was volgens dit document toentertijd 60%. Dit kan in de tussentijd natuurlijk substantieel zijn toegenomen.

2.1.2 Gebieden 2 t/m 4: Perenstraat

De Perenstraat word veelvuldig genoemd als een van de straten uit de Vruchtenbuurt waar de parkeerdruk groot is. Deze straat komt in het eindrapport van de “Denktank Parkeerprobleem Vruchtenbuurt” (RIS279702) zelfs naar voren als een van de straten met de allerhoogste parkeerdruk. De Perenstraat begint bij de Mient en eindigt bij de Appelstraat. Daartussenin heeft de Perenstraat enkele vertakkingen die uitkomen op de Vlierboomstraat en de Mient. Vanwege deze vertakkingen en de lengte van de straat werd dit gebied opgedeeld in drie delen (2 t/m 4)

2.1.3 Gebied 5: Kornoeljestraat / Pippelingstraat

Als je vanaf de Laan van Eijk en Duinen richting de Appelstraat rijdt, is de Kornoeljestraat de eerste straat aan de Linkerkant van de Mient. De Pippelingstaat takt van de Kornoeljestraat af. Beide straten liggen in parkeergebied 23 (Mient tot Volendamlaan), waardoor bewoners al jaren aan de Mient mogen parkeren. In tegenstelling tot wat de wethouder op de vergadering van de Commissie Leefomgeving van 20 mei beweerde, heerst hier ook een parkeerprobleem. De straten staan `s avonds vol. Het is dus uitermate interessant om na te vragen waarom deze bewoners de huidige parkeerplaatsen tussen de Laan van Eijk en Duinen en de Kornoeljestraat momenteel toch zeer weinig benutten.

3 Onderzoeksvragen en wijze van bevraging

Er werd gewerkt in 3 groepjes van telkens twee “enquêteurs”. Elk groepje had een grote plattegrond van het herinrichtingsgebied mee, waarop 7 verschillende zones (A t/m G) zijn ingetekend (zie onderstaande plaatje). In al deze zones worden volgens het huidige herinrichtingsplan nieuwe parkeerplaatsen aangelegd en/of worden de bestaande parkeerplaatsen opgeknapt.



Bij aanvang van elk gesprek werd eerst aangegeven dat we als buurtbewoners zelf onderzoek deden. Ook werd telkens vermeld dat zowel de nieuwe als de bestaande plaatsen opnieuw zullen worden ingericht, dat ze iets ruimer worden en dat de parkeervergunningsgebieden na oplevering van de werkzaamheden zullen worden samengevoegd, waardoor de betreffende bewoner in de toekomst van al deze plekken gebruik zal mogen maken.

Vervolgens werd aan de bewoner bovenstaande plattegrond getoond en werd hem gevraagd of hij in de toekomst van de aangeduide parkeerplaatsen gebruik zal maken. Zo ja, dan werd hem/haar gevraagd of hij/zij van alle zones of slechts een deel van de zones gebruiken zal maken. Bij de zones waarvan iemand zei geen gebruik te zullen maken, werd vervolgens gevraagd naar de reden. Vaak ontstond er een kort gesprek waar extra informatie uit naar voren kwam, die waar mogelijk verwerkt is in de resultaten.

4 Resultaten per onderzoeksgebied

4.1 Resultaten Moerbeiplein (gebied 1)

Op het Moerbeiplein zijn we langs een 40 tal huizen gegaan. De meerderheid van de bewoners heeft geen auto. De bewoners die wel een auto hebben, zeggen (op een enkeling na) dat ze in de toekomst niet op de Mient zullen parkeren, omdat ze vrijwel altijd een parkeerplaats op het eigen plein vinden. Tijdens het enquêteren (tussen circa 20u en 21u30) werd dit bevestigd doordat er een achttal parkeerplaatsen op het plein vrij waren op een avond bovendien waarvan verwacht mag worden dat de meeste mensen thuis waren. Voor bezoek is er meestal ook nog plek. Op sommige avonden staat het plein echter wel vol. Dat heeft dan te maken met bijvoorbeeld een dansavond om de hoek op de Mient. Daar moet men tot een later tijdstip parkeergeld betalen, waardoor onbekenden voor het Moerbeiplein kiezen. Als een bewoner op zo'n moment zijn eigen auto dan een keertje niet kwijt kan, dan kijkt hij uit naar de Vlierboomstraat, waar altijd wel een plekkie is. Verschillende bewoners lieten bovendien optekenen dat ze geen bomen/ groen willen zien verdwijnen voor extra parkeerplaatsen.

De bewoners die een auto bezitten zijn er zuinig op. Meerdere bewoners gaven aan dat ze echt helemaal nooit langs de sportvelden zouden willen parkeren, omdat de auto daar dan onveilig zou staan. Bewoners geven aan dat het sociale toezicht op het Moerbeiplein zelf juist wel bijdraagt aan een veilig parkeergevoel, terwijl dat verderop wordt gemist.

Aangezien er nu meestal voldoende plek is op het Moerbeiplein, en er vaak zelfs meerdere plekken vrij blijven staan, lijkt het onwaarschijnlijk dat bewoners van de achterliggende straten gebruik zullen maken van de (nieuwe) parkeerplaatsen aan de Mient. Als zij al in die richting zouden zoeken, vinden ze immers eerder een vrij plekje op het Moerbeiplein. Dat gebeurt nu overigens ook al weinig, geven verschillende bewoners aan.

Tot slot gaven verschillende bewoners aan dat ze bang zijn voor duurdere (bezoekers)-parkeervergunningen, ook in samenhang met het samenvoegen van de parkeervergunningzones.

Conclusie: De bewoners van het Moerbeiplein hebben momenteel geen parkeerproblemen en zullen daarom vrijwel geen gebruik maken van de (nieuwe) parkeerplaatsen op de Mient. Vrijwel alle bewoners geven aan dat ze bijna altijd een plekje vinden op het plein zelf. De kans dat bewoners van de achterliggende straten wel op de Mient zullen parkeren lijkt klein.

4.2 Resultaten Perenstraat (gebied 2)

Het eerste gedeelte van de Perenstraat (gebied 2 – zie blz. 5) bestaat grotendeels uit een soort pleintje. Er zijn hoofdzakelijk 3-laags portiekappartementen. Relatief veel bewoners hebben 2 auto's en op het pleintje zelf zijn daarvoor duidelijk te weinig parkeerplaatsen.

- Er werd met 36 buurtbewoners gesproken.
- Een meerderheid van de bewoners gaf aan dat zij gebruik willen maken van de parkeerzone C en als het écht moet ook zone B.

- Zone A vindt bijna iedereen te ver af liggen om daar nog te parkeren. Een middelgrote groep mensen vindt ook zone B te ver weg.
- Een grote groep mensen geeft aan dat zij nooit in zone B willen parkeren vanwege het afgelegen karakter. Mensen zijn bang voor beschadiging door vandalisme en inbraak. Sommige bewoners noemen daar concrete ervaringen bij, zoals afgebroken ruitenwissers of een ingetikt ruitje.
- Een deel van de bewoners geeft ook aan dat er te snel wordt gereden op de Mient en dat het inparkeren daardoor gevaarlijk is. “Men slingert dan met grote snelheid om mij heen”, of “Men komt dan al toeterend aanrijden” zijn meermaals gehoorde klachten en redenen om er niet opnieuw te parkeren.
- Meerdere bewoners geven aan dat zij in geen enkele zone op de Mient willen parkeren (om verschillende redenen).
- Sommige bewoners zeggen dat zij altijd wel een plek vinden op de Perenstraat of, als het daar niet lukt, dan wel op de Vlierboomstraat. In de toekomst willen ze deze zoek-en-parkeer-route aanhouden, omdat het in hun ervaring leidt tot parkeren dicht bij huis.
- Enkele mensen hebben geen auto, maar geven wel aan dat bezoekende familieleden niet in zone B willen parkeren.

Conclusie: In het onderzoeksgebied “Perenstraat 2” is er een duidelijke behoefte aan een parkeerplek op de Mient. Er worden wel veel zorgen geuit over de veiligheid, en de parkeerplaatsen moeten ook weer niet al te ver aflaggen (zone A komt eigenlijk helemaal niet in aanmerking). Een substantieel deel van de bewoners wil niet in zone B gaan staan vanwege verschillende soorten veiligheidsoverwegingen, en deels ook de afstand. Een ander deel wil/zal nooit op de Mient gaan staan. Extra parkeerplekken in zone C lijken mogelijks van nut te kunnen zijn. Extra parkeerplekken in zone B lijken dan weer overbodig (er staan daar immers nu altijd vele plekken leeg. Deze voldoen waarschijnlijk voor de vraag uit dit gebied).

4.3 Resultaten Perenstraat (gebied 3)

Aan het tweede (middelste) gedeelte van de Perenstraat (zie kaart blz. 5) staan vooral 3-laags portiekappartementen. Aan beide zijden van de straat kan geparkeerd worden. Het grootste gedeelte van de bewoners die we gesproken hebben heeft 1 auto, enkele bewoners hebben er geen. In dit stuk lijkt er iets meer balans te zijn tussen het autobezit en het aantal parkeerplaatsen.

- Er werd met 16 bewoners gesproken.
- 3 bewoners hebben geen auto. Alle anderen heb 1 auto.
- 2 bewoners geven aan dat ze willen parkeren op de Mient, in zone C en B als dat écht nodig zou zijn. Een van beiden uit wel twijfels over het gebrek aan sociaal toezicht in zone B.
- 6 bewoners willen geen gebruik maken van zone A en B vanwege de lange afstand, en/of uit verschillende veiligheidsoverwegingen (vergelijkbaar met die uit 4.2). Zone C (en dan het liefste direct om de hoek van de Perenstraat) komt eventueel wel in aanmerking.
- 5 bewoners geven aan dat ze nooit op de Mient willen parkeren om uiteenlopende redenen.
- De meeste bewoners vertellen dat ze nu meestal wel een plek vinden in de Perenstraat en anders in de Vlierboomstraat. Ze verwachten dat dit in de toekomst niet veel anders zal zijn.
- Twee mensen gaven ook aan dat ze willen parkeren tussen hun woning en de school. De Mient komt daarvoor niet in aanmerking, want dan moeten ze extra heen en weer lopen.
- Meerdere mensen gaven aan dat er veel parkeerplekken bezet worden gehouden door bouwcontainers, met name vanwege de opbouwen die overal verschijnen.

Conclusie: In het onderzoeksgebied Perenstraat 3 (middelste deel) lijkt het parkeerprobleem minder groot te zijn dan in Perenstraat 2. Bijna niemand wil naar parkeerzone A en B van de Mient lopen. Voor velen komt zone B niet in aanmerking vanwege veiligheidsoverwegingen. De meeste bewoners vinden momenteel een plek dichtbij huis, en denken dat dit in de toekomst zo zal blijven. De Mient hoort voor sommigen gevoelsmatig ook minder bij “hun wijkje”. Kortom, vanuit dit deel van de Perenstraat zal nauwelijks extra vraag komen wat niet gedekt kan worden met het huidige aanbod aan plekken op de Mient.

4.4 Resultaten Perenstraat (gebied 4)

Dit gebied is door tijdsgebrek uiteindelijk niet bezocht. Toch valt er op basis van de resultaten van gebied 2 en 3 (beiden ook Perenstraat) wel iets over dit deel van de Perenstraat te zeggen. De bereidheid om te parkeren in de Zones A, B en C van de Mient neemt duidelijk af naarmate de bewoners verder op de Perenstraat wonen. Daarom kan worden aangenomen dat slechts een enkeling uit het laatste deel van de Perenstraat nog in de parkeerzones C en B op de Mient zal willen parkeren. Zone A komt waarschijnlijk voor niemand uit dit gebied nog in aanmerking.

Conclusie: Parkeerzones A, B en C liggen naar alle waarschijnlijkheid buiten het bereik van de bewoners uit dit gebied.

4.5 Resultaten Kornoeljestraat / Pippelingstraat (gebied 5)

Door tijdsdruk is dit gebied maar kort bezocht, waardoor er slechts een summier beeld te geven valt van de parkeervraag uit dit gebied.

- Er werd met 16 bewoners gesproken
- 5 bewoners hadden geen auto
- 11 bewoners hadden 1 auto
- 1 bewoner had een eigen plek.
- Enkele bewoners uit de Kornoeljestraat gaf aan dat ze nu en in de toekomst op de Mient (zullen) parkeren in zone B, C en eventueel ook verderop. Er leefden wel diverse vragen rondom het gebrek aan sociaal toezicht langs de sportvelden.
- Enkele bewoners gaven aan wel gebruik te (willen) maken van de zones C en D en E. A en B vond men al gauw te ver af. Dan wisten ze wel alternatieven te vinden in een ander deel van hun huidige vergunningsgebied.
- Verschillende bewoners gaven aan veel last te ondervinden van grote containers en ander bouw materiaal, die nu makkelijk 11 parkeerplekken aan het begin van de Kornoeljestraat innemen.

5 Conclusie

De kans dat er ook in de toekomst tientallen ver(nieuw)de parkeerplaatsen op de Mient leeg zullen blijven staan, lijkt op basis van deze steekproef en de gesprekken zeer reëel. Er is een aantoonbaar tekort aan parkeerplaatsen in bepaalde delen van de Vruchtenbuurt, maar zonder professioneel vervolgonderzoek lijkt het onverantwoord om de **extra** parkeerplaatsen uit het huidige ontwerp daadwerkelijk uit te voeren. Dat geldt in ieder geval voor het gebied op de Mient tussen de Laan van Eijk en Duinen en het Limoenhof. Het risico op toekomstige leegstaand is daar naar onze inschatting ronduit groot. Tussen het Limoenhof en de Perenstraat lijkt er meer enthousiasme voor extra parkeerplaatsen te zijn, maar ook hier is aanvullend onderzoek nodig om een passend aantal te bepalen. Op basis van deze steekproef en de gesprekken met bewoners kunnen wij nu niet anders dan concluderen dat een modernisering van de huidige aanwezige parkeerplekken al voldoende moet zijn voor de extra vraag die ontstaat vanuit de dichtstbijzijnde bewoners zodra het stuk langs de Mient is opgeknapt.

