

Zienswijze ‘Herinrichting kruispunt Wijkerstraatweg’

Aan: College van Burgemeester en Wethouders Velsen

(per email via: afd.ow@velsen.nl)

Datum: 1 september 2025 (definitief)

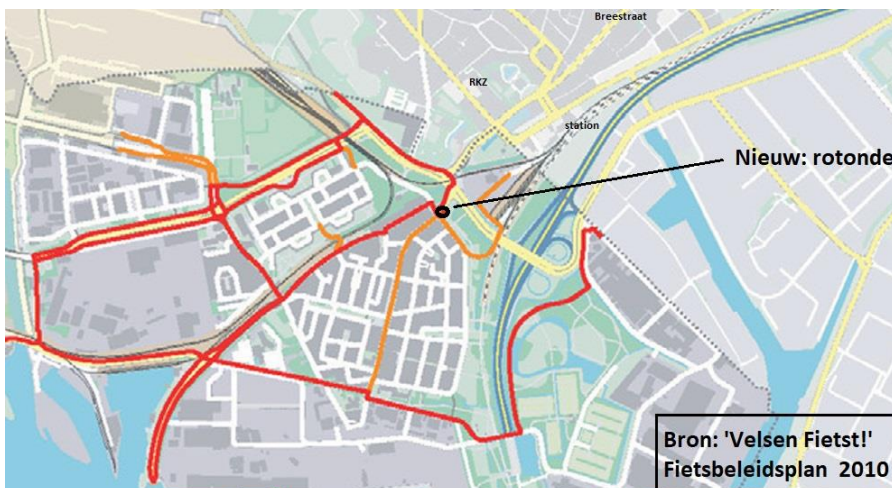
Geacht gemeentebestuur,

Gaarne maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

In de editie van de gemeentelijke infopagina van de Jutter van 10 juli, heeft u de inspraaktermijn geopend. Met uw persoonlijke brief d.d. 8 juli heeft u bewoners en ook wij als Fietsersbond alle gelegenheid geboden om het ontwerp voor de herinrichting te bestuderen. Overigens moeten wij u ook completeren dat wij in het voortraject naar dit ontwerp ambtelijk zijn benaderd om mee te denken over verschillende varianten. Het huidige ontwerpversie 4.0 datum 21 mei 2025 biedt voor het utilitaire fietsverkeer nu een duidelijke structuur in het fietsnetwerk uitgezonderd zijde Duinvlietstraat. Een uitwerking van de groen inrichting en verlichting ontbreekt helaas.

Terminologie

In de zienswijze tekst gebruiken we het woord *Onderdoorgang* en *Doorfietsroute* voor de alternatieve verbinding die de provincie voor voetgangers, fietsers en brommers onder de Velsertaverse aanlegt. De naam *Fietspad Emplacementsweg* gebruiken we voor het bestaande onverplichte fietspad dat langs de Scheybeek/Velsertaverse en onder de Velsertaverse viaducten doorgaat.



Beleid

We gaan wat fietsnetwerk uit van het vigerend Fietsbeleid 2010 'Velsen-Fietst!' en de Groene IJmond (8 oktober 2011) zie bijlagen 1 en 2. De actualisering van het Fietsbeleid is in de Mobiliteitsvisie Velsen 2019 genoemd (actie 25, 26 en 27) echter heeft tot op heden niet plaats gevonden. Ofwel voorgaand beleid is vigerend.)

Zienswijze

In

deze zienswijze brengen wij nog een aantal zaken onder uw aandacht die essentieel zijn wil de herinrichting voor alle gebruikers optimaal functioneren en ook duidelijkheid en veiligheid bieden. In onderstaande thema's gaan wij daar in detail op in.

- Speerpunten Fietsersbond Velsen ('van 50 naar 30', 'Obstakelvrij Velsen' en Doorfietsroutes)
- Duinvlietstraat: Aansluiting Doorfiets-fietspad
- Wijkerstraatweg: Aansluiting fietsroute zijde rotonde;
- Voetganger (De STOMP benadering);
- Ladderbeekstraat: Aansluiting fietspad kruising Wijkeroogstraat;
- Emplacementsweg: Alternatief Knip wandel/fietspad Scheybeek
- Groenherstructuring Andreaweg ontwerp
- Besluiten (verkeersbesluit nieuwe situatie; straatnaambesluit Doorfietsroute)

1-Speerpunten Fietsersbond Velsen

In hoeverre dit ontwerp aansluit bij onze drie speerpunten (Van 50 naar 30; Velsen-Obstakelvrij; Doorfietsroutes) belichten we als eerste.

Van 50 naar 30: Op dit moment zijn alle wegen op en rond het kruispunt met uitzondering de rijbaan Wijkerstraatweg tussen het verhoogde kruispunt en de N197 erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km per uur. Deze GOW50 kan zo blijven. De ETW Wijkerstraatweg is van belang voor hulpdiensten, is een fietsroute en conform de CROW-richtlijn zijn er nu geen uitritconstructies dwars op de route. De Andreaweg is de enige weg in het dorp waar nog asfalt ligt, de rijbaan is van belang voor hulpdiensten (gladheid wordt hier bestreden: zie bijlage 3.) en is in de praktijk ook voor fietsers een toegangsweg naar de Gildenbuurt en Sportpark Rooswijk.

Het ontwerp, stelt voor om op de rijbaan van de rotonde een snelheid van 50 km per uur in te stellen en de 30 km/uur zone in de zijwegen na de uitritconstructies te beginnen. In de Wijkerstraatweg een fietsroute tevens bevoorradingsroute voor de winkels, is in het ontwerp ook een uitritconstructie gedacht. Voorgesteld wordt op de Andreaweg het asfalt en de 50km/h drempel te handhaven en haaks parkeren buiten de rijbaan aan te brengen.

Voorstel FB: Uitritconstructies dwars op hoofdfietsroutes vinden wij 'not done!' Sinds jaar en dag is CROW hier duidelijk in. De uitritconstructie op de secundaire fietsroute Wijkerstraatweg is OK, mits fietsvriendelijk aangelegd. De Andreaweg zou wat betreft de ontsluiting van de Gildenbuurt ook de status van secundaire fietsroute moeten krijgen (Als het fietsbeleid wordt geactualiseerd, willen wij dit voorstellen) en ook daar is de uitritconstructie OK mits de helling van de inritblokken fietsvriendelijk. Conform de 1e CROW uitgave 'Tekenen voor de Fiets' in 1993, publicatie 74 werd een

helling 1:10 als maximum gehanteerd. (NOOT: Doorgaans zijn inritbanden steiler, b.v. invalide inritten 1:6). Conform CROW 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer juni 2016' zijn wij van mening: conventionele inritbanden NIET toepassen in (hoofd)fietsroutes (dwarsrichting). Alternatief is het toepassen van inritbanden met beperkt zicht. CROW hanteert een ondergrens van 4,0 cm zicht. Dit alternatief is wat ons betreft OK. (Is in de Regio IJmond in de gemeente Beverwijk de standaard voor zijwegen.)

Haaksparkeren op een fietsroute, vereist voor het in- en uitdraaien gebruik van de volle breedte van de rijbaan en vinden wij een verslechtering van de verkeersveiligheid. Parkeren in de lengterichting van de rijbaan heeft onze voorkeur op de Andreaweg. Overigens de parkeervakken in de Andreaweg zijn gesitueerd daar waar conform het Groenherstructureringsplan nog laanbomen geplant gaan worden.

De huidige drempels op de Andreaweg zouden moeten worden vervangen. Ze kort, steil en verzakt en daarmee fietsonvriendelijk. De SVT-30 drempels in asfalt of prefab over de volle breedte van de rijbaan, hebben onze voorkeur.

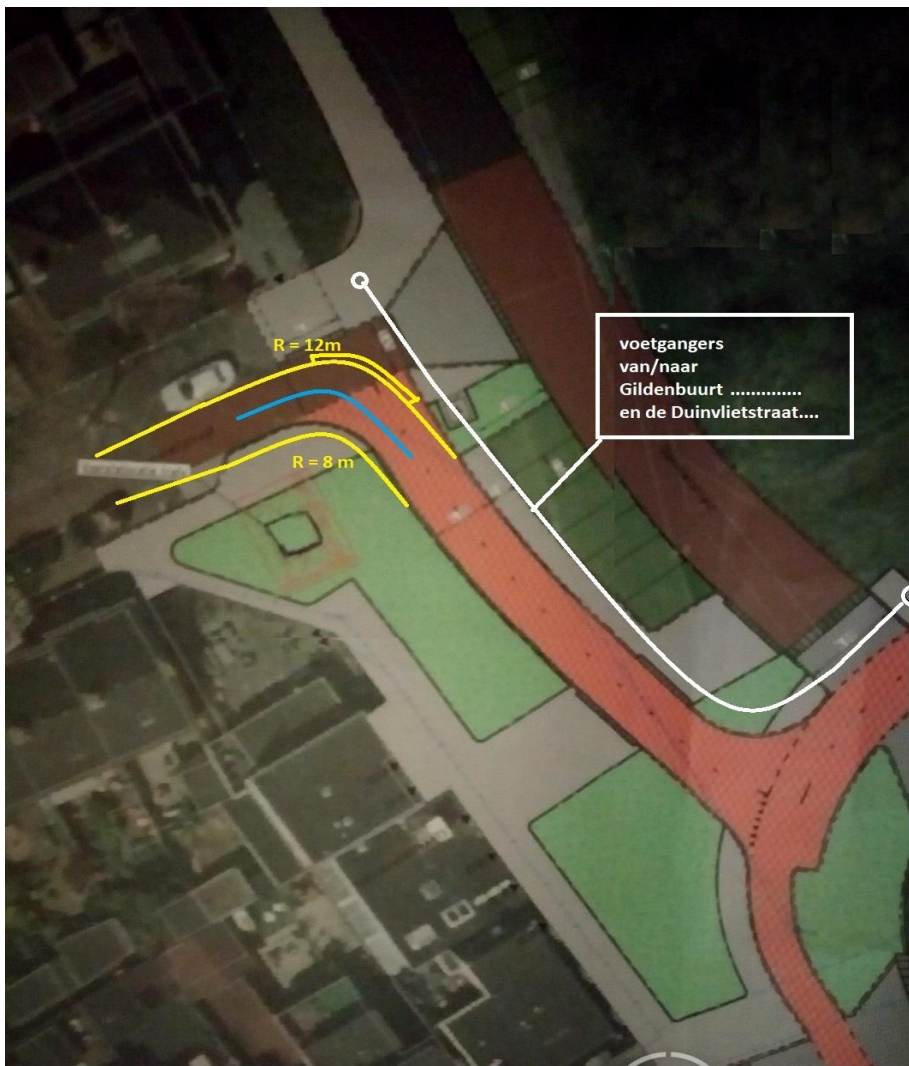
Velsen Obstakelvrij: Op dit moment zijn de fietspaden rond het kruispunt (aangelegd door de provincie in 2008-2010) zo goed als obstakelvrij. Voet- en fietspaden liggen nu zonder hoogteverschillen naast elkaar. Er zijn geen palen binnen 50 cm van de verharding, bochten zijde Andreaweg nu krap en een haaks (...), echter het voetpad en fiets-brom-pad naar de spoorwegovergang is onverlicht en is afhankelijk van het strooilicht van de lichtmasten langs de rijbaan. Het ontwerp voor de rotonde is gedetailleerd o.a. hoge trottoirbanden. Ook dat fietspaden die aansluiten op het fietspad op de rotonde 'haaks zijn aangesloten c.q. dubbele bochten is een ongewenste verslechtering. Het groenontwerp en het verlichtingsplan en bebordingsplan ontbreekt en dat baart ook zorgen.

Voorstel FB: Bij de nadere uitwerking in principe geen obstakels, groenperken of ecologische beheerde grasberm binnen 50 cm van de fietspad verharding. Bochten op kruispunten conform de CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (minimaal R = 5 m.) NB: huidige lichtmasten rijbaan zijn gek genoeg in beheer van de provincie terwijl de gemeente de rijbaan beheert net zoals het fietspad en voetpad. Wij stellen voor in kader van dit project rijbaan-masten svp overdragen aan de gemeente en beheer overeenkomstig kadastraal eigendom.

Doorfietsroute: Zoals we in de aanleiding aangaven sluit het ontwerp van de kruising goed aan op de Doorfietsroute/Onderdoorgang. Ook de fietsroute van rotonde naar Velsertaverse is goed doordacht. Zijde Duinvlietstraat en de fietsroute richting centrum is het ontwerp niet af (onvolledig). Zie volgende punten.

2-Duinvlietstraat: Aansluiting Doorfiets-fietspad

Op het voorliggende ontwerp 4.0 ontbreekt de overgang van het fietspad naar de rijbaan van de Duinvlietstraat. Tijdens de inloopavond 26 augustus j.l. lag ontwerpversie 6.0 op tafel met zijde Andreaweg een uitritconstructie, zie het plaatje hieronder. Dit is al een grote verbetering ware het niet dat de doorfietsroute niet herkenbaar is en de voorrang van de route onduidelijk.



Op ontwerpversie 6.0 met een uitritconstructie zijde Andreaweg, voor het autoverkeer een mooie aanzet dat zij een 'fietsstraat betreden' en autoverkeer te gast is. Het ontwerp beperkt zich nu tot het aansluiten van het fietspad met een minimale aanpassing op de Duinvlietstraat zelf. Een extra parkeerplaats wordt verwijderd wat op zich uitstekend is om vrij overzicht te bieden en fietsers onderling goed op elkaar kunnen anticiperen. Echter de abrupte overgang is verwarrend voor het fietsverkeer en op een doorfietsroute.

Voorstel: De Duinvlietstraat over de eerste 10 à 15 m vooruitlopend op een herinrichting als doorfietsroute inrichten (fietsstraat met roodasfalt) c.q. een vloeiende bocht van het fietspad naar de rijbaan Duinvlietstraat met een asstreep om de overgang voor fietsverkeer te benadrukken. Ook de uitritconstructie svp deze bocht c.q. routevorm geven. Voetgangers vanaf de Gildenbuurt op het doorfietspad of via de rijbaan is niet gewenst. Actie: Verbinding voor voetgangers aanbrengen.

3-Wijkerstraatweg: Aansluiting fietsroute op rotonde

Conform het Fietsbeleidsplan is de Wijkerstraatweg een secundaire fietsroute. In de praktijk zijn fietsers nu het haasje. Zoals op de foto is te zien, blokkeren personenauto's de doorgang voor fietsers. De file was op een zaterdag om 15h30 (file linksaffers)

Voorstel: Versmal over ca 15 m voor de rotonde-uitrit het trottoir met zeg 2 tegels en breng een fiets*(suggestie)strook in rood asfalt (of beton) om auto's te stimuleren passeerruimte voor fietsers vrij te houden.



4-Voetgangers

Wat opvalt in het kruispuntontwerp is het ontbreken van een structuur voor voetgangers c.q. het ontbreken van een integraal (recreatief)groen ontwerp voor dit deel van het Wijkeroogplantsoen. De stedenbouwkundige focus was op groen, wat een onrealistische inrichting heeft gemaakt, want net als fietsers laten voetgangers zich niet leiden als je van a naar b wilt.

Op onderstaand plaatje gele strepen het resultaat: 'het voetgangers-netwerk'. Voetgangers gaan kriskras hun weg zoeken. Het herinrichtingsplan is ten opzichte van de huidige inrichting een verslechtering en daar is niemand mee gediend.

Ook is er niet bij stilgestaan dat de Wijkerstraatweg nu voor voetgangers de hoofdverbinding is naar Beverwijk. Op loopafstand bevindt zich hier het station Beverwijk, het Rode Kruis Ziekenhuis, een bioscoop en een regionaal winkelcentrum cq dit vereist een hoogkwalitatieve voetgangersverbinding tussen de rotonde en Beverwijk. Ook in de avonduren is deze route vergeleken met de Onderdoorgang objectief gezien sociaal veiliger.

IJmuiden versus Beverwijk...

De

B'wijkse bestemmingen liggen grotendeels binnen ca 1 km (ca 15 minuten lopen) van het dorp Velsen-Noord. Als zodanig is de Wijkerstraatweg als voetgangersverbinding net zo belangrijk dan de verbinding via Pontweg en Velserpont naar IJmuiden. IJmuiden het gemeentehuis en de

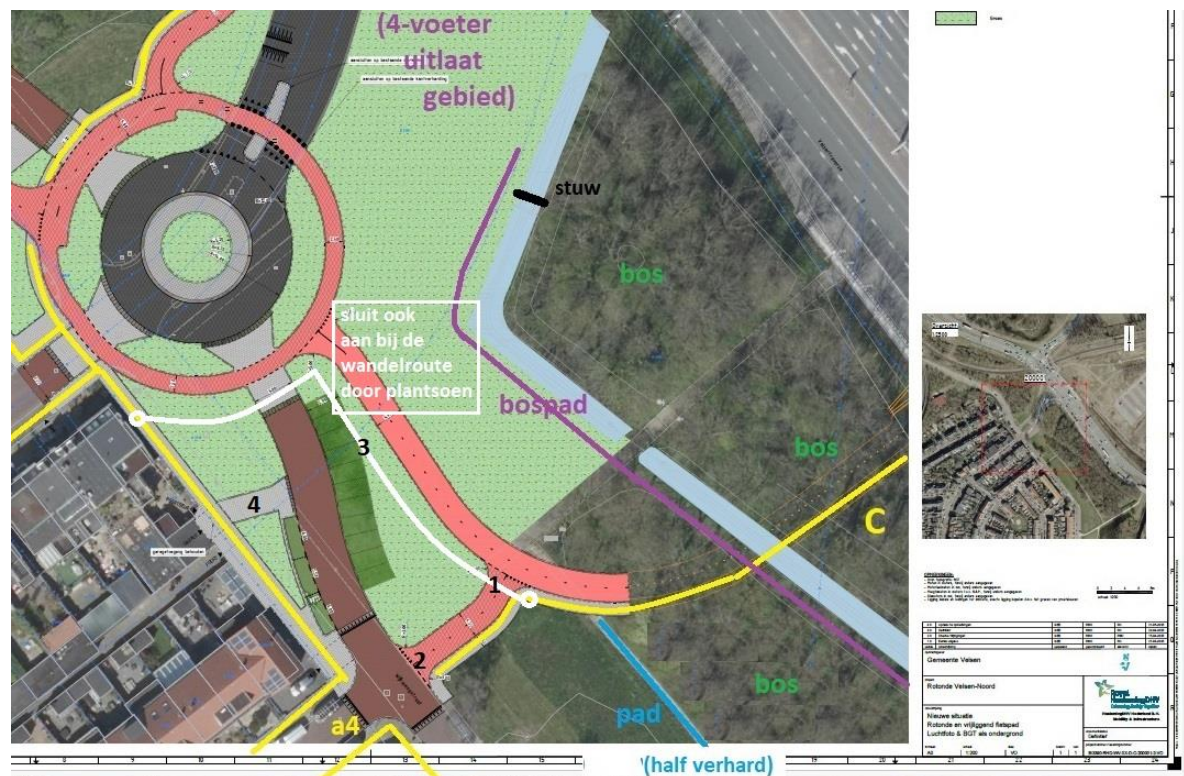
5-Ladderbeekstraat: Aansluiting fietspad

De

Wijkeroogstraat heeft conform het LVVP een verblijfsfunctie en geen status voor het autoverkeer. Conform 'Velsen Fietst!' heeft deze tot aan de Emplacementsweg wel een status als secundaire fietsroute. Echter deze status is ca 10 jaar terug dat het Fietspad Emplacementsweg op aandringen van gemeente Beverwijk de status van onverplicht fietspad kreeg vervallen. Sindsdien wordt de gladheid hier niet meer bestreden.

Het kruispunt Ladderbeekstraat-Wijkeroogstraat is op in het ontwerp voorzien van een verhoogd kruisingsvlak. Kruispunt valt beter op en snelheid wordt afgeremd. Het ontwerp met het fietspad als 4e zijtak uit de voorrang (er staan haaiantanden) is verwarrend en juridisch laakbaar. In een 30 km zone is 'voorrang van rechts' het basisprincipe. De voorrangsregeling is in strijd met de wegenverkeerswet. Er is hier geen sprake is van een hoofdfiets- of busroute.

De extra fietsverbinding is in samenhang hiermee, vanaf de Doorfietsroute beleidsmatig niet meer dan een doorsteek zonder bijzondere status en dan is bijvoorbeeld gladheidsbestrijding ook geen uitgangspunt. Knelpunt langs de Wijkeroogstraat is op dit moment dat er sprake is van wildparkeren half in de berm ongeacht of er voet- of fietspad aansluit. Wij zijn van mening dat de huidige parkeersituatie ongewenst is en goed overzicht streefbeeld zou moeten zijn.



Voorstel (Zie afbeelding hierboven): Zijde Doorfietsroute stellen we voor de ondergeschikte status van deze fietsverbinding te benadrukken en de doorsteek via een uitritconstructie bij (1) aan te sluiten op de Doorfietsroute. De status dit pad: fiets-brom-pad is logisch echter een onderbord 'bij gladheid wordt niet gestrooid' is dan wel aan te bevelen. Zijde Wijkeroogstraat (2) het kruisingsvlak gelijkwaardig verhardens dus ook tot aan de boogstralen van het fietspad en ook zijde fietspad een drempelmarkering. De breedte van het fietspad (4 m ...), sluit niet aan bij de ondergeschikte functie met minder dan 150 fietsers in het spitsuur. Mogelijk dat een breedte van 2,5 m op gelijk niveau met een voetpad van 1,5 m volstaat?!

Foutparkeren zijde plantsoen ter weerszijden van de fietspad-aansluiting, fysiek en juridisch weren en daarmee de gebruikelijke zichthoeken op dit kruispunt waarborgen. Wegenwet: niet binnen 5 m.
Voorstel: niet binnen 10 m.

Extra: Wat hier ontbreekt is een wandelpad langs de Doorfietsroute en rotonde (3). Met de aanleg van de Doorfietsroute wordt ook dit deel van het Wijkooiplantsoen ontsloten en bij gebrek aan een voetpad, verwachten wij hier voetgangers op het Doorfietspad wat niet gewenst is. Het voetpad moet wel kwalitatief vergelijkbare verharding hebben als het fietspad, echter een minimumbreedte zal volstaan. Ter compensatie van de tegelverharding kan de woonhuisinrit (4) net als de parkeervakken met groene verharding worden aangelegd.

Groene IJmond



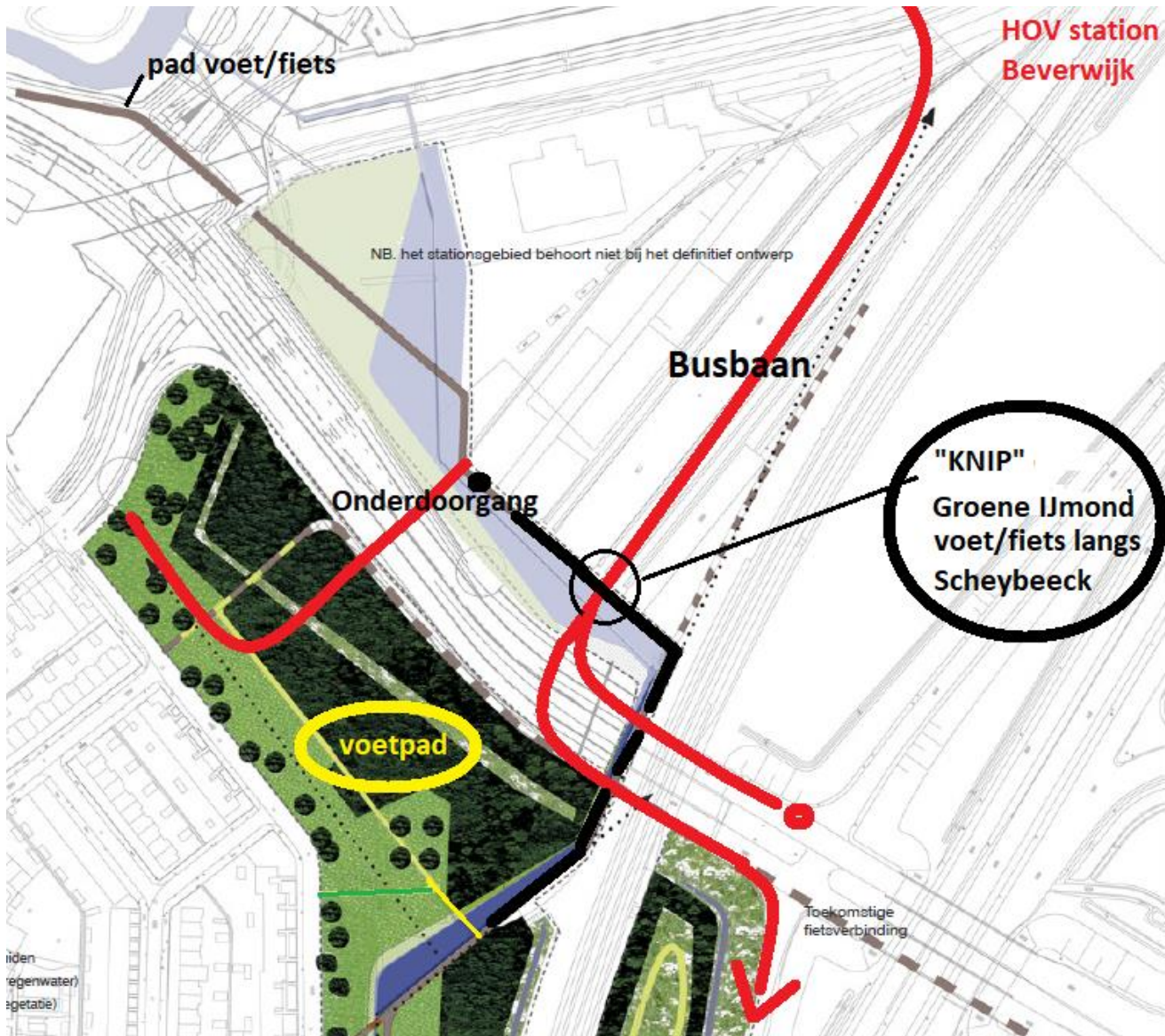
6-Emplacementsweg: Alternatief Knip wandel/fietspad

Helaas, in het ontwerp van HOV Station Beverwijk komt er in het dijklichaam van de busbaan geen onderdoorgang en wordt de recreatieve wandel/fiets route langs de Scheybeek aldaar na ca 15 jaar definitief onderbroken.

Op onderstaande afbeelding (bron: Ontwerpboek Grontmij) de zwarte lijn het deel van het Fietspad Emplacementsweg wat wegvalt. In het ontwerp voor het kruispunt Wijkerstraatweg wordt dit formeel nu buiten beschouwing gelaten, daar dit buiten de projectgrens valt.

Hoewel wij als Fietsersbond en ook Wijkplatform binnen het totale project HOV Station Beverwijk vanaf 2019 hier aandacht voor hebben gevraagd, zijn we anno 2025 genoodzaakt opnieuw aan de bel te trekken!

Overigens wat de huidige beheerders en ontwerpers zich niet realiseren is dat er meer semi/paden zijn. Zo maken voetgangers afhankelijk van het jaargetijde al of niet met laarsen aan, een rondje via bospad langs de waterloop of via het graspad over het dijkje langs de vijver en de betonbeek. Dit dus op basis van de bestaande inrichting van het plantsoen. De alternatieve gemaaide-wandel-paden dwars over of langs een bosstrook of waterloop, worden ook met waardering benut!



Voorstel: Het project uitbreiden met de parkzone tot aan de Emplacementsweg op bovenstaande afbeelding.

Concreet stellen wij voor het bestaande voetpad (geel omcirkeld) op te waarderen tot een gecombineerd wandel/fietspad zoals dat nu door het Wijkeroogplantsoen tussen Fietspad Emplacementsweg en Noordzeekanaal aanwezig is. Echter geen verdiept pad met een halfverharding, wat binnen elke jaren versmald tot een olifantenpad, maar een gesloten verharding zoals oorspronkelijk eerder bij aanleg van het park was toegepast. Ten zuiden van de Wijkermeerweg is de grijze verharding nog oorspronkelijk. Goed, duurzaam en zo goed als onderhoudsvrij aangelegd: verhoogde ligging ten opzichte van maaiveld en niet als geul.

7-Groenherstructurering Andreaweg ontwerp

In onze zienswijze op HOV Station Beverwijk (bijlage 7: datum 26 april 2020.) hebben zowel het Wijkplatform Velsen-Noord als wij als Fietsersbond gepleit voor een integraal ontwerp aan de dorpszijde. Met name op initiatief van gemeente Velsen is hier bewust vanaf gezien. In eerste instantie ging de omgevingsmanager van de provincie Ramon Kuipers hier voortvarend mee aan de slag. Toen is ook vastgesteld dat in belang van alle gebruikers eigenlijk alleen een rotonde goed zou functioneren en als Fietsersbond zijn wij hem en ook de verkeerskundigen van gemeente Velsen daar zeer erkentelijk voor. Via de huidige omgevingsmanager Vera de Jong hebben we opnieuw aandacht gevraagd voor een integrale benadering zijde dorp die met de geslotenverklaring van de Emplacementsweg, fysiek nu geheel los staat van het Wijckerpoort-terrein.



Los van bovenstaande ligt er conform de inspraakrapportage van het project Groen- herstructurering Andreaweg tussen de Gildenbuurt, Wenkebachstraat, Rijk de Waalweg en Wijkerstraatweg, nog een taakstelling. Er is toegezegd dat een deel van de groencompensatie gecombineerd zou worden met het HOV-project. Als bijlage bij deze zienswijze sturen wij de gekozen ontwerp-tekening 1. Tevens attenderen wij nogmaals op de aspecten groen en water die in de Zienswijze HOV staan. (O.a. het grondwater - drangwater uit de duinen - Duinvlietstraat: bv reactiveren van de oude spoor-sloot tussen Andreaweg en Velsertaverse en aansluiten bovenstrooms van de huidige stuw. Ligging zie situatietekening 4-Voetgangers.) Als bijlage bij deze zienswijze sturen wij die nogmaals u toe. Het zou het project sieren als de laanbeplanting aan weerszijden van de Andreaweg tot aan de Duinvlietstraat zou worden gecompleteerd.

Extra punt in het geheel is dat er een goede balans moet zijn tussen utilitaire status en recreatieve status. Stedenbouwkundige voorkeur om vanuit groenwaarden paden in principe niet te verlichten, moeten wel in balans blijven. Onder kopje Voetgangers is dit al aan de orde gesteld.

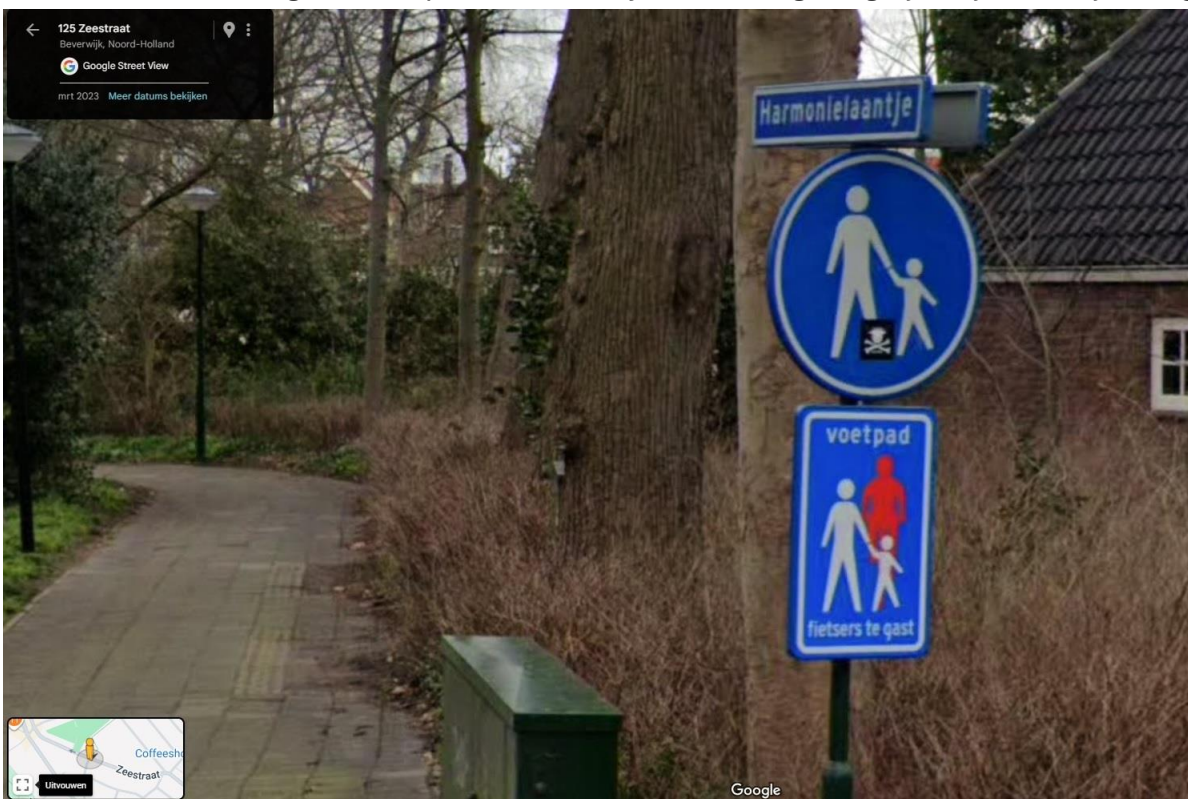
Voorstel: In kader van dit project dringen wij erop aan de openstaande taakstelling van groencompensatie (ca 200 volwassen populieren zijn in het project Andreaweg gekapt) in kader van dit project te omarmen en de Andreaweg als laan goed vorm te geven. De waterbeheersopgave Duinvlietstraat vorm te geven en het plantsoen tussen rotonde en N197 te verrijken.

8-Besluiten

Wat in de praktijk vergeten wordt zijn verkeersbesluiten en straatnaamgeving. Routeplanners maken hier gebruik van en ook de registratie van verkeersongevallen en misdaderegistratie is hiervan afhankelijk. OpenStreetMaps editors gebruiken de data om waarheidsgetrouwe topografische kaarten te maken.

Rotonde: De rijbaan op rotonde daar wordt een hogere snelheid ingesteld dan nu het geval is en we nemen aan dat u een verkeersbesluit neemt. De vraag is of lokaal bromfietsverkeer niet net als brommobielen gebruik zouden moeten maken van de rijbaan. In Uitgeest werkt dit op de kruising met de N203 heel goed. Dit draagt bij aan meer ruimte voor de fiets op de fietspaden.

Fietspad Emplacementsweg: Wordt deels gesloten verklaard voor alle verkeer m.u.v. hulpdiensten. Voor de duidelijkheid pleiten wij ervoor om het huidige Fietspad Emplacementsweg over de gehele lengte te onttrekken en te compenseren bij de Melkiaan. Oude pad vervangen door/verharden met grasbetonplaten en een fysieke vormgeving zijde rijbaan Wijkerogstraat.



Melkiaan: Ter compensatie (aansluitend op de wegenstructuur) in het verlengde van de Melkiaan, een gecombineerd wandel/fietspad. Gelet op het karakter van het pad dan met de status van 'voetpad fietsers te gast': voorbeeld zie foto.

Straatnaam-ideeën: De huidige naam Emplacementsweg in Beverwijk in gedachte zijn 'Emplacement-pad' of 'Onderlangs Velsertaverse' of 'Van Gend en Loospad' opties. Korter: "Velserspad" of omgekeerd 'Wijkerpad' kan natuurlijk ook. Het wandel/fietspad parallel aan de Velsertaverse vereist wat ligging betreft geen afwijkende naam en kan net als het pad langs de Rijk de Waalweg gewoon de straatnaam Velsertaverse krijgen. Ik meen dat op de T-kruising met de Velsersweg, de straatnaam op de N197 wijzigt van Velsersweg naar Rijk de Waalweg. De Velsertaverse kruist dus de Tata-goederenspoorlijn.

Tot zover onze inbreng op het ontwerp. Indien gewenst kunnen wij onze zienswijze mondeling toelichten.

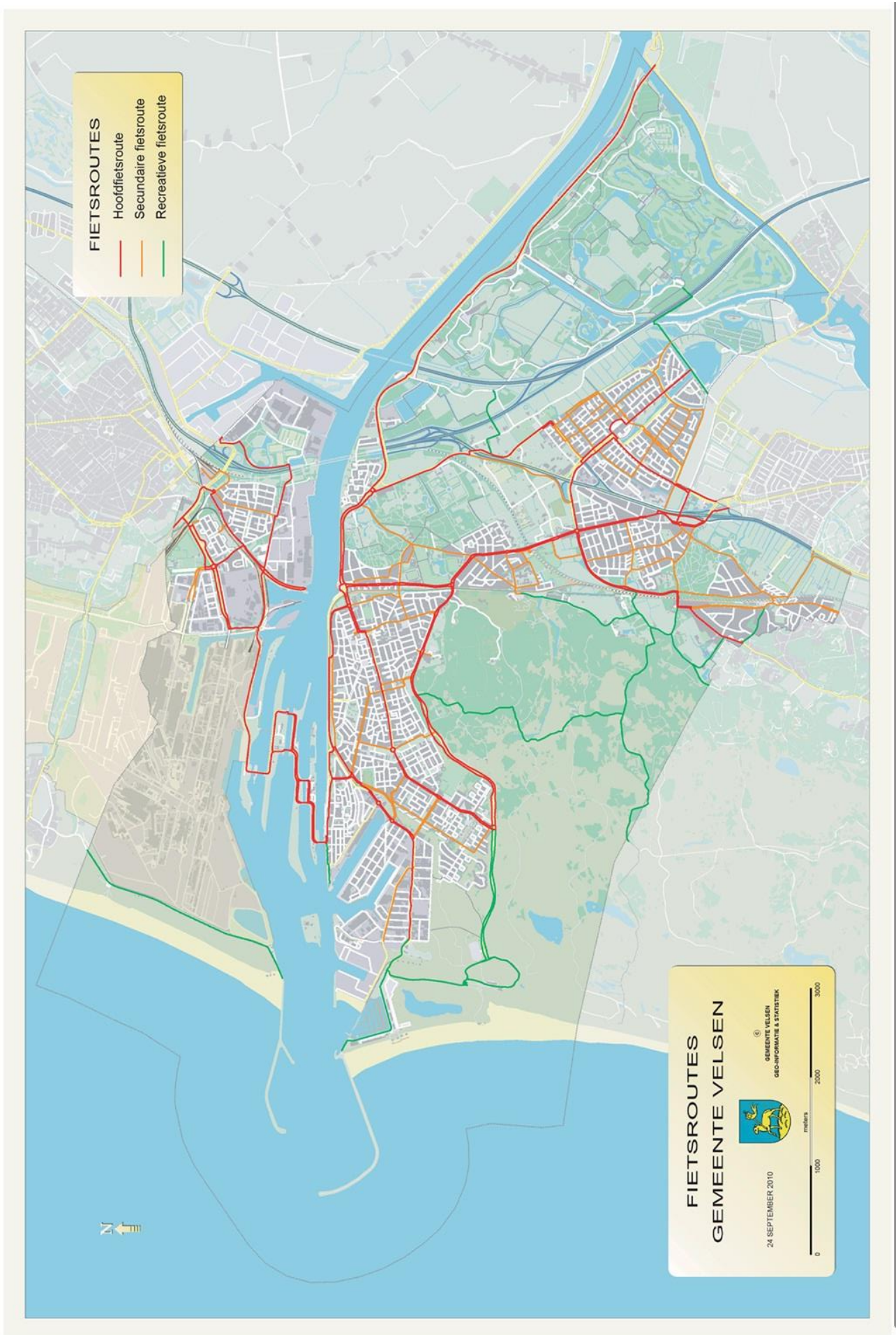
Met vriendelijke groet,

Jan Koper en Marcel Griekspoor
Fietsersbond afdeling Velsen

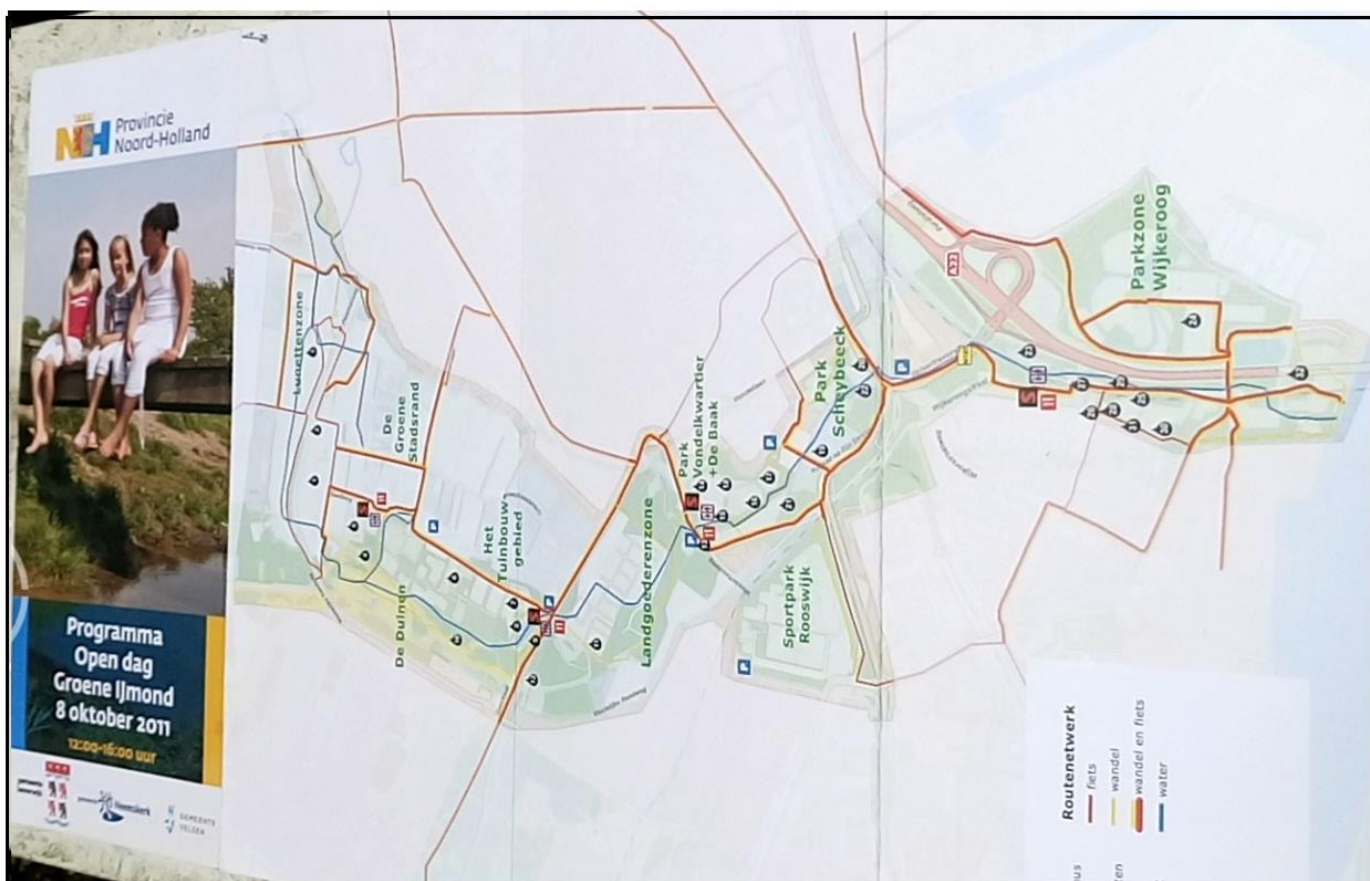
Bijlagen:

1. Fietsnetwerk Velsen Fietst! (2010)
2. Fiets/wandel-netwerk Groene IJmond (okt. 2011)
3. Strooiroutekaart gladheidbestrijding netwerk (aug. 2025)
4. Afbeelding 'Domein voetganger'
5. Afbeelding 'Definitief ontwerp 2006/ Alternatief trace wandel/fietsverbinding'
6. Afbeelding 'Groenherstructurering Andreaweg Ontwerp 1' (2 bladen);
7. Fietsersbond Zienswijze HOV Station Beverwijk. LET OP: Wordt apart toegezonden.

Bijlage 1: Fietsnetwerk Velsen Fietst! (2010)

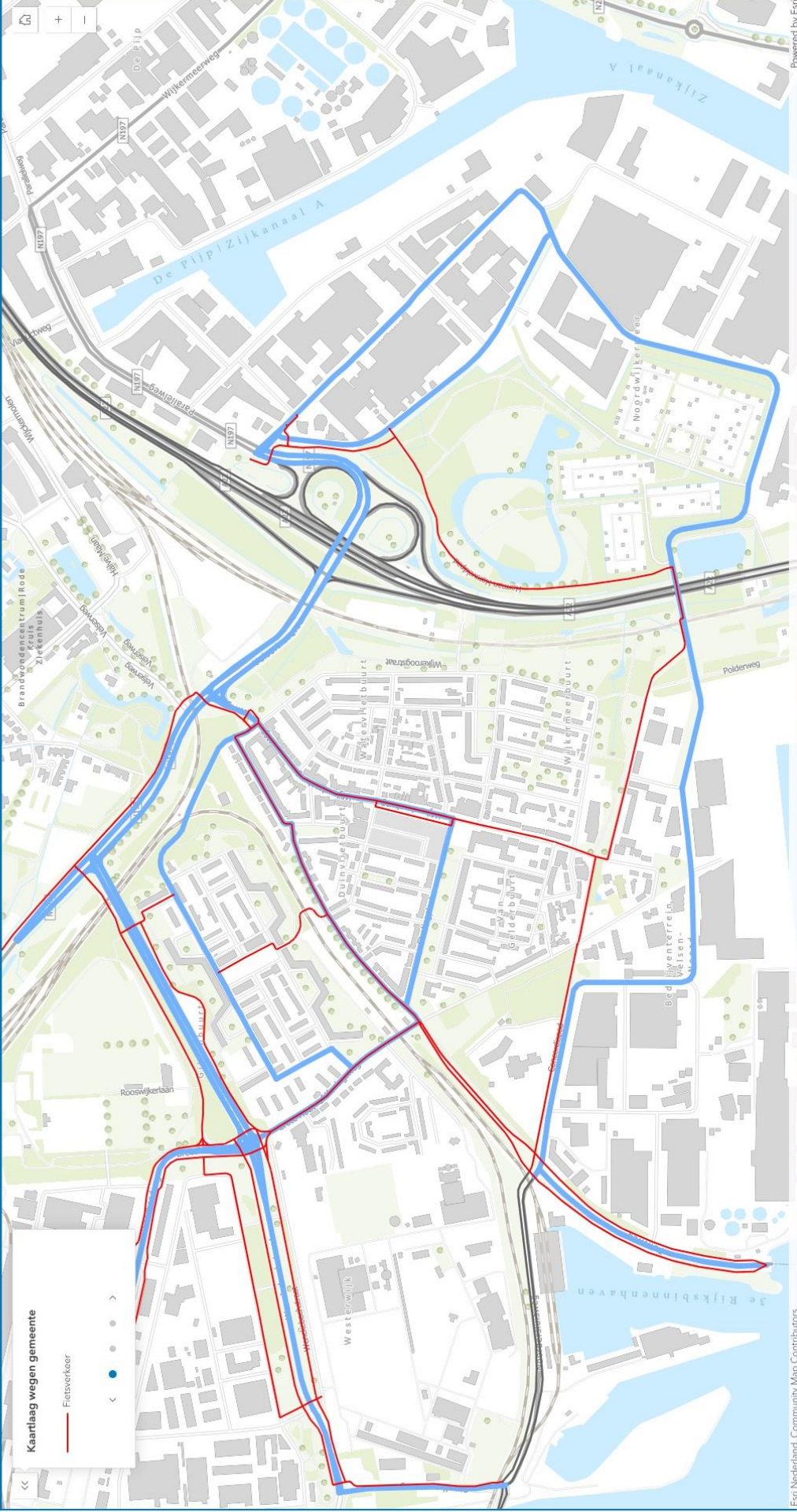


Bijlage 2: Fiets/wandel-netwerk Groene IJmond (okt. 2011)

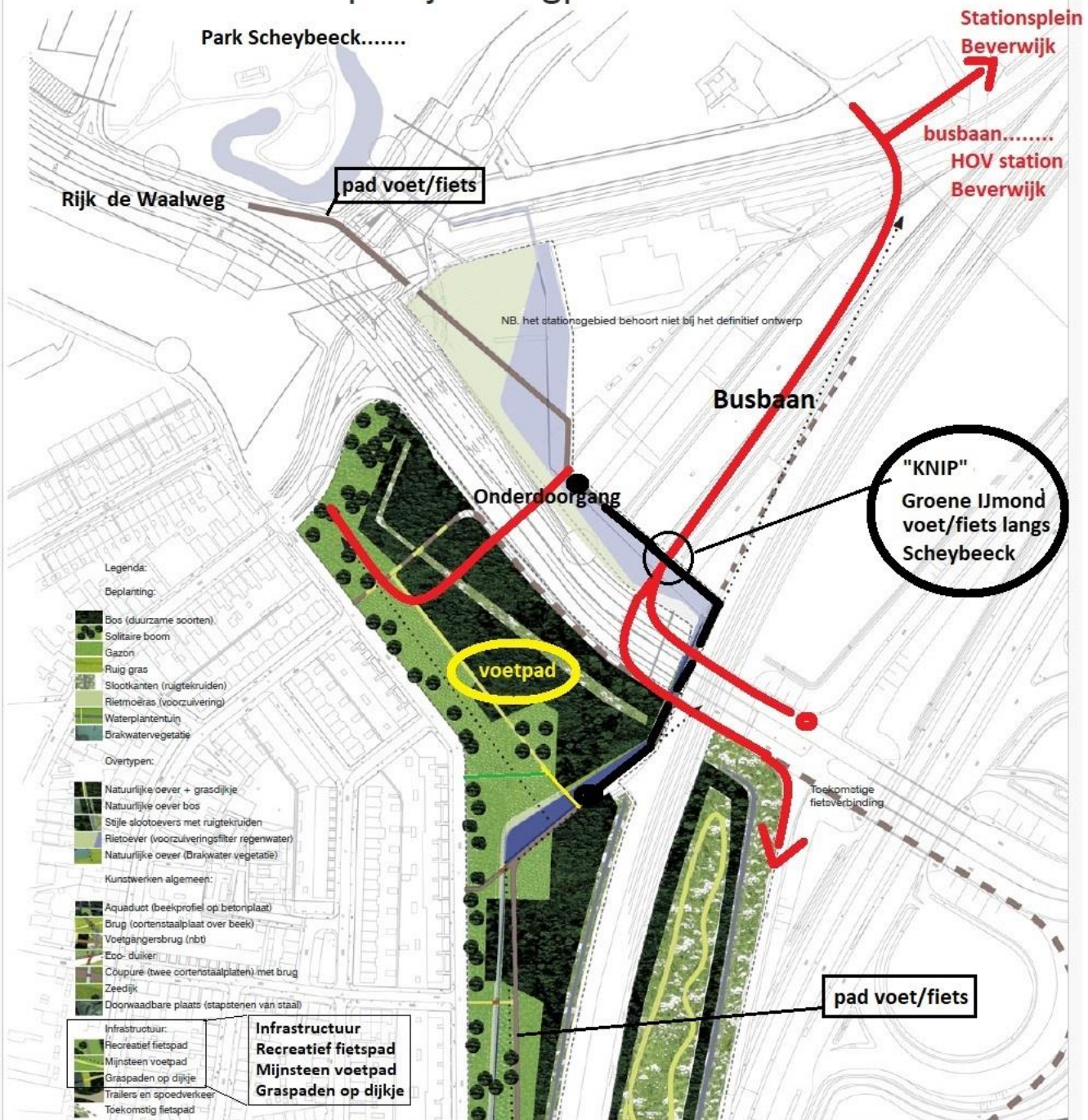


(locatie: vishevel Noordzeekanaal)

Bijlage 3: Strooiroutekaart gladheidbetrijding Velsen-Noord (aug. 2025)



Definitief Ontwerp Wijkeroogparkzone Velsen



NOOT: Paden als zodanig aangelegd. 'Scheybeek zijde dorp' alleen de vijver maar dan zijde spoor. (met graspad op dijkje)

Schaal 1: 2000

Deze plankaart behoort bij het boek Definitief Ontwerp Wijkeroogparkzone Velsen, 1 maart 2006



Bijlage 6: Groenherstructurering Andreaweg 'Ontwerp 1' (2 bladen);





Kruising Wijkstraatweg/Andreaweg. In het plantseizoen 2019-2020 worden de bomen aangeplant.



Kruising Wijkstraatweg/Andreaweg. De bomen zijn aangeslagen en zitten midden in hun groeispurt.



Kruising Wijkstraatweg/Andreaweg. De bomen zijn de afgelopen dertig jaar de hoogte in gegroeid. De komende jaren zal dit minder toenemen. De bomenstam zal de komende jaren dikker en dikker worden.



Andreaweg. In het plantseizoen 2019-2020 worden de laanbomen aangeplant. Daarnaast wordt de groene buffer versterkt met jonge boompjes en heesters.



Andreaweg. De laanbomen zijn aangeslagen en zitten midden in hun groeispurt. De jonge groene buffer is de afgelopen tien jaar uitgegroeid tot een jong volwassen bosje



Andreaweg. De laanbomen zijn de afgelopen dertig jaar de hoogte in gegroeid. De komende jaren zal dit minder toenemen. De bomenstam zal de komende jaren dikker en dikker worden. De laan is aanwezig. Door het juiste beheer zijn slechte bomen verwijderd. Hierdoor heeft de jonge groene buffer ruimte gekregen om te groeien.