

# EERSTE STATIONSSTRAAT: VRAGEN EN ANTWOORDEN

BIJWONERSBIJEENKOMST 20 NOV



gemeente  
**Zoetermeer**

Voor u heeft u het vragen en antwoorden document van de bewonersbijeenkomst Eerste Stationsstraat. We hebben veel reacties mogen ontvangen waarmee wij heel blij zijn. Dank u daarvoor. De linker kolom van de tabel zijn uw vragen en opmerkingen. In de rechter kolom geven wij onze antwoorden.

We hebben in dit document al u vragen en opmerkingen zo goed mogelijk van reactie proberen te voorzien. Zijn er nou bepaalde zaken onduidelijk? Neem dan gerust contact met ons op via [projectenstadsbeheer@zoetermeer.nl](mailto:projectenstadsbeheer@zoetermeer.nl) met in het onderwerp 'Eerste Stationsstraat'

Ook willen we u van harte bedanken voor de complimentjes die we hebben ontvangen. We doen hard ons best om aan de stad te werken en te verbeteren. Uw waardering vinden wij heel belangrijk.

## INHOUD

1. Kruising Paltelaan .....	2
2. Verkeer/ Verkeersveiligheid .....	3
3. Materialen (klinkers/ Asfalt) .....	6
4. Communicatie .....	7
5. Openbare verlichting .....	8
6. Nutsvoorzieningen (kabels en leidingen) .....	8
7. Monumentale bomen .....	9
8. Fietsen .....	9
9. Groen en parkeren .....	10
10. Parkeren/ laden en lossen .....	11
11. Huisvuil .....	11
12. Handhaving .....	11
13. Straatprofiel .....	12

*'Ik vond het een prachtig plan en als het zo wordt zoals het op de tafels te zien was dan wordt de Eerste stationsstraat de mooiste straat van Zoetermeer.'*

*'Ik ben zeer blij met de 30 km snelheid en dat de auto gastgebruiker is in de straat. Ben zeer benieuwd naar het effect van die maatregel. Ik kijk uit naar het resultaat. Veel succes met de uitwerking van de plannen.'*

## 1. Kruising Paltelaan

1	Ik (en veel bewoners met mij) vind het een gotspe dat de inrit van de Paltelaan naar de eerste stationsstraat precies valt tussen twee gemeentelijk projecten. Namelijk de herinrichting stationsstraat en herontwikkeling Vernedepark/Paltelaan. De situatie daar is erg gevaarlijk!!! Eigenlijk zou daar bij de verdere ontwikkeling van één van beide projecten een plan van aanpak moeten komen.	<p>We willen een deel van het kruispunt (ingang eerste stationsstraat) verkeersveiliger maken door de fiets- en voetgangersoversteek aan te passen. Dit nemen we mee in de scope van het project. We komen met een voorstel in het volgende ontwerp.</p>
2	De toegang aan de Paltelaan moet echt eens grondig bekeken worden. Valt nu blijkbaar tussen wal en schip, tussen 2 projecten.	
3	Kruispunt voor Nutricia aanpakken!	
4	Kruispunt Paltelaan/ Stationsstraat ook aanpakken!!	
5	Aansluiting kruising Paltelaan + fietsoversteek (tot aan viaduct A12) integraal beoordelen en herinrichten => veiligheid!	
6	Stationsstraat – Dr.J.W. Paltelaan: Gemiste kans dat de verkeerssituatie niet wordt meegenomen. Tijdens de schouw inrichting Vernedepark is ook geconstateerd dat dit een onveilig punt is, voornamelijk niet bekend in hoeverre dit al is meegenomen.	
7	Kruising van de Stationsstraat en D. R. J. W. Paltelaan: Het baart ons zorgen dat u aangeeft dat er geen of minimale aanpassingen opgenomen zijn in de plannen van zowel de Eerste Stationsstraat als het project Eerste Stationsstraat 185/ Vernedepark. Het lijkt erop dat u als gemeente wegstapt van dit zorgkindje. Veel bewoners ervaren dit punt als gevaarlijk: 1. Fietsers volgen een eigen route 2. Bij het aankomen op de kruising vanaf de A12 splitsen de rijstroken net voor de afslag de Eerste stationsstraat in, maar deze zijn erg smal. Hierbij rijdt een achterligger je vaak duwend voorbij wanneer je wilt afslaan. 3. Een fietser zit door de hoek tussen de aanrijroute en het fietspad vaak gevaarlijk verscholen achter de deurstijl van de auto. 4 Met het aangrenzende project van het Vernedepark wordt deze plek naar ons inziens alleen maar drukker.	
8	Toegang Stationsstraat: kruising voor de fietsers duidelijker inrichten.	
9	<p>Ik denk dat het op z'n plaats is om allereerst te benadrukken dat het initiatief als zeer positief en welkom wordt ervaren door mijzelf en vele buurtbewoners. Een groot gedeelte van de gesprekken aan tafel 1 betrof het kruispunt Dr. J.W. Paltelaan/ Eerste Stationsstraat. Door de aanwezigen zijn struikelpunten en eventuele alternatieven besproken en graag deel ik met u een alternatief waarin de volgende breed gedragen elementen zijn verwerkt. Het punt waarop het autoverkeer en de fietsers elkaar ontmoeten is naar achteren verplaatst om meer afstand te creëren van het kruispunt en zodoende meer tijd te geven aan het autoverkeer om de situatie te overzien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De snelheid waarmee het (brom-)fietsverkeer het autoverkeer ontmoet wordt verlaagd door het verleggen van de bocht.</li> <li>- De snelheid van het autoverkeer wordt geleidelijke omlaag gebracht bij het inrijden van de straat</li> <li>- Minder behoefte voor het fietsverkeer richting het station om 'diagonaal' over te steken</li> <li>- Vermindering van de complexiteit van het gehele kruispunt</li> <li>- Potentie voor een additionele parkeerplaats</li> </ul>	<p>Hartelijk dank voor uw voorstel. Er is besloten om een deel van kruispunt toe te voegen aan de scope. We proberen hier vooral in te zetten op verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. We komen met een voorstel binnen onze projectgrens met een meer verkeersveilige oplossing. We bekijken welke onderdelen we mee kunnen nemen in het plan. Vanwege de meldingen over het kruispunt wordt dit nog nader bekeken</p>

10	<p>Het belangrijkste van allemaal: de kruising met de Paltelaan.          Deze is nu al heel gevaarlijk en blijft in deze vorm bestaan. Fietsers rijden nu al voor de kruising over naar de andere kant van de straat, om de tunnel richting Rokkeveen in te gaan. We denken dat zeker 90% van de fietsers die kant op gaan.          In de voorgestelde situatie moeten de fietsers rechtdoor tot het einde van de straat, om links over te steken op de Kruising.          We zien als bewoners hier een nog gevaarlijkere situatie ontstaan aangezien we nu zien wat het rijgedrag van fietsers is, de gekke bocht die ze moeten gaan nemen en de snelheid van (fiets)verkeer dat daar rechtdoor gaat over de Paltelaan.</p> <p>Daarnaast is de huidige situatie voor automobilisten onoverzichtelijk.          Wanneer je onder het spoor vandaan rijdt en rechtsaf de Stationsstraat in wilt rijden, komen de fietsers vanuit een niet goed zichtbare hoek. Fietsers, brommers, enz rijden met enorme snelheid deze kruising over. Dit is in combinatie met de onoverzichtelijke situatie voor de autobestuurder (en natuurlijk de bestuurders op het fietspad) zeer gevaarlijk.          Als je van de Paltelaan komt en linksaf de Stationsstraat in wilt rijden met de auto, komt er meer dan eens een brommer tussendoor schieten, omdat deze vanaf (ongeveer) dit punt het fietspad op moeten vanaf de rijbaan.</p>	
11	<p>Voorstel: De in de tekening opgenomen drempel lijkt ons een goed idee. Misschien kunt u die drempel met fietspad en voetgangers oversteeek een aantal meters verder de straat in plaatsen (naar het oosten). Het fietspad maakt dan een kleine kronkel waarmee ook hun snelheid zakt. Zo hebben de auto's meer ruimte om de bocht te maken en beter zicht door haaks op de overgang aan te komen.</p>	<p>Dank uw wel voor uw voorstel. We gaan de mogelijkheden onderzoeken en komen eventueel met een voorstel in het nieuwe ontwerp.</p>

## 2. Verkeer/ Verkeersveiligheid

1	<p>Parkeerterrein Gerard Doustraat:          Prima dat het wordt ingericht met parkeervakken en heldere verlichting. In de Gerard Doustraat (niet het parkeerterrein) wordt nu aan 2 kanten geparkeerd dit is niet veilig mede vanwege het vrachtverkeer Nutricia. Vrachtwagens kunnen niet omkeren/achteruitrijden, wellicht kan gekeken worden om aan 1 kant een parkeerverbod in te stellen. Overdag wordt hier voornamelijk geparkeerd door werknemers van Nutricia terwijl het parkeerterrein van Nutricia nog half leeg staat. In de avond is er voor de bewoners voldoende parkeerruimte</p>	<p>We gaan dit samen met de verkeerskundige onderzoeken.</p>
2	<p>GEEN tweerichtingsverkeer</p>	
3	<p>Eenrichtingsverkeer handhaven</p>	<p>De Eerste Stationsstraat blijft een eenrichtingsverkeer.</p>
4	<p>Geen!! 2 richtingsverkeer!!</p>	
5	<p>Zebrapad + evt. stoplichten ter hoogte van de Gerard Doustraat (oversteekpunt doorgaande route voor de kinderen naar school uit de naastgelegen buurt of een versmalling met zebrapad zoals voor de Paulusschool.</p>	
6	<p>Een zebrapad met stoplichten plaatsen om van de Frans Halsstraat de Eerste Stationsstraat te kunnen oversteken. Dagelijks lopen er zeer veel kinderen vanuit die buurt naar de Paulusschool langs ons huis. Mijn kinderen hebben ook veel klasgenootjes en vriendjes in die buurt wonen en het zou fijn zijn als ze zich zelfstandig en veilig tussen school, huis en die buurt kunnen bewegen.</p>	<p>We maken een verhoogd uitritplateau waardoor de voetganger voorrang heeft en op hetzelfde niveau kan doorlopen. Het aanleggen van zebrapaden wordt nader bekeken met de verkeerskundige.</p>

7	Het wijzigen van de richting van de éénrichtingsverkeerstraat van de Frederik Hendriklaan naar de andere richting. Dus niet meer richting Eerste Stationsstraat maar juist vanaf de Eerste Stationsstraat de Frederik Hendriklaan in. Dit is veel veiliger voor fietsers en voetgangers die tegen de rijrichting in fietsen en lopen op de Eerste Stationsstraat. Door de enorme haag op de hoek ziet het verkeer vanuit de Frederik Hendriklaan niet welk verkeer van links komt. Bovendien scheelt het ook erg veel drukte voor het stoplicht bij de kruising met de Oranjelaan en wordt de drukte op de Oranjelaan zelf ontzien tijdens spijtstijd voor autoverkeer dat richting Paltelaan gaat.	Vanuit de Frederik Hendriklaan is er voldoende zicht op naderende fietsers die op de Eerste Stationsstraat rijden. De haag levert geen belemmering op het zicht. Daarom zien wij geen aanleiding de rijrichting te veranderen. Een nadeel hierbij zou zijn dat de bewoners in deze straat dan moeten omrijden om hun huis te bereiken. We maken een verhoogd uitritplateau waardoor de voetganger voorrang heeft en op hetzelfde niveau kan doorlopen. Het aanleggen van zebrapaden wordt nader bekeken met de verkeerskundige. Overigens rijdt er niet veel verkeer vanuit de Frederik Hendriklaan de Eerste Stationsstraat op. Het is ook niet wenselijk dat er vanuit de Eerste Stationsstraat een nieuwe (sluip) route naar de Marijkestraat ontstaat.
8	Graag aanpassen éénrichtingsverkeer van de Frederik Hendriklaan naar: Van de Eerste Stationsstraat de Frederiklaan in i.p.v. uit. Dit i.v.m.de veiligheid van de voetgangers en fietsers; deze worden nu niet goed gezien door de auto's die de Eerste Stationsstraat inrijden. Onze kinderen moeten nu half op de weg staan om te kijken of er een auto de Frederik Hendrikstraat uit komt. Dank!	
9	30 km zone, net als het deel tussen de Pilatusdam en de kruising met de Oranjelaan. Drempels of een wegversmalling plaatsen.	We maken de weg smaller dan de huidige situatie. Ook leggen we meer de nadruk op het gebruik van de fietser.
10	Wordt er bij het vervangen en herinrichten rekening gehouden met de lange zware vrachtauto's met trailer (40 Ton) die regelmatig komen lossen bij de verschillende bedrijfstjes aan de eerste Stationsstraat?	Het ontwerp houdt rekening met bestemmingsvrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer wordt niet gefaciliteerd. In het ontwerp.
11	Ondanks dat er veel minder vrachtverkeer rijdt dan vroeger rijden er nog steeds grote vrachtwagens. Als deze met 50 tot 80 km per uur voorbij rijden begrijpt u dat ik er niet altijd gerust op ben dat mijn kinderen buiten spelen. Ditzelfde geldt overigens ook voor normaal verkeer, fat bikes, etc. Tijdens de werkzaamheden reden en rijden elektrische fietsen zelfs op de stoep. Afgelopen zondag stond ik naar de Geuzenloop te kijken voor mijn huis toen ik zelfs bijna werd aangereden door een elektrische fiets.	De eerste Stationsstraat richten we opnieuw in en verandert in een 30 km per uur straat. Het is niet toegestaan om harder te rijden. Ook het fietsen op de stoep is niet toegestaan. Handhaving zal hierop toezien.
12	Aangezien wij niet aanwezig kunnen zijn bij de bewonersbijeenkomst wil ik u per vragen om bij het instellen van de 30 km grens u a.u.b. rekening te houden met het plaatsen van drempels of andere opties om automobilisten zich hieraan te laten houden. Deze zag ik er nog niet tussen staan. Alvast bedankt en alvast succes met dit project. Hopelijk is de overlast te doen voor ons als bewoners	De Eerste Stationsstraat is en blijft een voorrangsweg. Hierdoor hebben de zijstraten inritdrempels. De reden dat wij niet hebben gekozen voor het plaatsen van drempels in de straat is door de het toenemen van de trillingen en geluid wat erbij komt kijken.
13	Sinds de werkzaamheden zijn afgerond is het "Formule 1 seizoen" weer begonnen. Ik hoop dat er afdoende maatregelen tegen het doorgaande verkeer dat probeert de geluidsbarrière te doorbreken worden getroffen. Waarom wordt er niet gekozen voor een totale afsluiting voor doorgaand verkeer? Een knip halverwege en het éénrichtingsverkeer opheffen zou heel veel verkeersdrukke, gevaar voor fietsers en bewoners schelen. Ook voor de bewoners van de Frans Halsstraat, de Marijkestraat en omgeving zou dit schelen omdat bestemmingsverkeer voor de Eerste Stationsstraat dan niet meer daar doorheen hoeft.	De weg wordt 5,9 meter breed. Dit is maller dan de huidige breedte van de weg. Daarnaast versmalt de weg ter hoogte van huisnummer 135 en 85. De breedte van de weg gaat van 5,9 meter naar 5,1 meter. Dit zorgt ervoor dat automobilisten achter de fietsers moeten blijven rijden en automatisch worden afgeremd.
14	30km/u aanmoedigen: Wij zijn blij met de snelheidsverlaging en zien graag enkele fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld een versmalde doorgang tussen paaltjes door of wisselen links/rechts een paal. Of een snelheidsbord met smiley feedback op een paal.	We gaan de Eerste Stationsstraat omvormen naar een 30 km per uur straat met klinkerverharding. Ook versmallen we de weg deels naar 5.1 meter. Een snelheidsbord kan worden aangevraagd Melding woon- en leefomgeving (openbare ruimte)   Gemeente Zoetermeer
15	Snelheidsmeter aan begin die aangeeft hoe snel iemand rijdt.	

16	Vrachtwagens weren tot G Doustraat	Het is niet mogelijk om vrachtverkeer te weren. Nutricia moet de mogelijkheid hebben om via de Gerard Doustraat naar binnen te kunnen komen. Daarnaast zitten er een aantal bedrijven in de straat waardoor het niet lukt de ene vrachtwagen geen toegang te geven en de andere wel. We gaan het vrachtverkeer dus niet actief weren.
17	Vrachtverkeer actief weren	
18	Voorstel om de kruisingen met de Vondelstraat en Frederik Hendriklaan verhoogde kruispunten te maken (voorrang eerste stationsstraat)	Dit hebben we overwogen maar we verwachten dat dit meer geluid en trillingen oplevert dan als we het niet doen. De Eerste Stationsstraat richten we in als een voorrangsweg. De stoepen lopen in het ontwerp hoog door waardoor voetgangers voorrang hebben en de veiligheid toeneemt.
19	Hartelijk dank voor de ontvangst en presentatie gisteravond. Bijgaand nog een aantal suggesties/aandachtpunten die naar onze mening het nader onderzoeken waard zijn om, wellicht e.e.a. nog beter en veiliger te maken.	Wij danken u voor uw suggesties Dit gaan we onderzoeken en we gaan dit overwegen tijdens het maken van het nieuwe ontwerp
20	Waar ik persoonlijk erg benieuwd naar ben is of er afwegingen zijn gemaakt t.a.v. eenrichtingsverkeer voor auto's. Naar mijn mening zou een keuze om het verkeer tweerichtings te maken i.c.m. de straat aan één zijde af te sluiten een betere optie zijn. Deze keuze heeft de Gemeente wel gemaakt bij de herinrichting van de Tweede, Derde en Vierde Stationsstraat.	De tweede derde en vierde Stationsstraat maken deel uit van ons hoofdfietsroute netwerk. Vanwege de verkeersveiligheid proberen we daar zo min mogelijk doorgaand verkeer te laten rijden. en zo veel mogelijk te beperken tot bestemmingsverkeer. In de Eerste Stationsstraat rijdt meer verkeer. We willen deze weg zo autoluw mogelijk maken omdat het onderdeel is van onze hoofdfietsroute.



### 3. Materialen (klinkers/ Asfalt)

1	Graag extra aandacht voor de ondergrond van de klinkers. Bij de werkzaamheden aan de watervoorziening is mij gebleken dat onder het asfalt een laag beton ligt die waarschijnlijk de straat strak houdt. Voor ons huis is daar een oversteek gemaakt van de oneven kant, langs ons huis (verlengde Vondelstraat) ten behoeve van de watervoorziening van Nutricia. Sindsdien staat ons huis te trillen op zijn grondvesten!!!! En is zelf een deel van het plafondstukwerk van de bijkeuken naar beneden gekomen!!!	
2	Bestrating met klinkers leidt altijd tot kuilen. De huizen van, met name het eerste deel van de Stationsstraat (van de Paltelaan tot voorbij de Gerard Doustraat) staan, over het algemeen, erg dicht op de rijweg en zullen dus mogelijk dezelfde problemen kunnen ondervinden bij mogelijk kuilen in de weg. Daarbij komt nog (en dat is u bekend) zijn de huizen niet onderheid maar gebouwd op zandplaten en dierenhuiden.	
3	Extra aandacht voor de ondergrond voor de klinkers. Onder asfalt ligt beton dat de straat strak houdt. Bij verzakkingen van de klinkers zullen de huizen, met name tot de Gerard Doustraat (die allemaal dicht op de weg staan, gaan trillen (daar hebben we nu al last van)	Wij laten bouwkundige vooropnamen maken voordat de werkzaamheden in uitvoering gaan. Ook zullen we de huidige fundering laten liggen waardoor de klinkers niet alleen op zand komen te liggen. Tussen de fundering en de klinkers zal voldoende zand worden aangebracht als maatregel tegen 'klapperende' klinkers. Ook zullen we de klinkers goed inwassen en invegen voordat er verkeer overheen gaat. Een aantal weken ná oplevering vegen we de rijweg nogmaals in, dit nemen we op in het bestek.
4	Hoe gaat de gemeente toezien op het juist aanbrengen van de klinkers en het onderhoud? De klinkers bij Oranjelaan en Dorpsstraat liggen al jaren los met extra geluidsoverlast tot gevolg.	
5	Hoe gaat de gemeente toezien op het juist aanbrengen van de klinkers en het onderhoud? De klinkers bij Oranjelaan en Dorpsstraat liggen al jaren los met extra geluidsoverlast tot gevolg. Ons advies is om toch weer asfalt te doen!	
6	Asfalt vervangen door klinkers: Dit is niet wenselijk i.v.m. trillingen bovendien rijdt er dagelijks (zwaar) vrachtverkeer door de straat waarvan gemiddeld 1-2 vrachtwagens naar de inmiddels gesloten ingang Nutricia. Gezien de staat van de klinkers en verzakkingen in het gedeelte tussen kruispunt Oranjelaan/Karel Doormanlaan en Dorpsstraat is het beter om asfalt te houden dan wel te vervangen door rode betonklinkers of kijken naar de suggestie zoals gedaan tijdens de presentatie.	
7	Geluidsarme klinkers, sinds enkele jaren beschikbaar in Rotterdam. 2 Pilots me gedaan met een positieve evaluatie.	
8	Bij gebruik van klinkers neemt, ondanks de reductie in maximale snelheid, de geluidsoverlast toe t.o.v. asfalt. Er bestaat sedert enkele jaren een nieuw soort klinker met een toplaag en een andere "naad" of iets dergelijks, die veel minder geluidsoverlast zou geven (en natuurlijk moeten ze in keperverband gelegd moeten worden). De gemeente Rotterdam heeft daar twee jaar enkele trials op losgelaten. Als digibeeft ben ik niet instaat hier een link achter te laten, maar als je bij google intypt: Gemeente Rotterdam klinkers kom je direct bij een verhaal hierover. Ik begreep dat de eerste resultaten gunstig zijn. Ik zou het erg op prijs stellen wanneer bij de betrokken afdeling van de gemeente Rotterdam eens geïnformeerd wordt hoe de zaken er nu voorstaan. Overigens zijn er ook in andere gemeenten dergelijke projecten gestart.	Deze klinkers zijn toegepast op 50 km per uur wegen. Hier leveren ze inderdaad een vermindering op van 2,9 decibel bij snelheden van 50 km per uur. Hier gaat het over een 30 km per uur weg. Bij het verlagen van de snelheid van 50 km per uur naar 30 km per uur levert dit evenveel decibel verlaging op. We gaan daarom geen speciale klinkers toepassen.
9	Het vervangen van asfalt door klinkers betekent veel meer verkeerslawaaï, welke compenserende maatregelen gaat de gemeente hiervoor bieden?	De maximumsnelheid van de Eerste Stationsstraat gaat omlaag naar 30 km per uur. Dit heeft een positief effect op het verlagen van verkeerslawaaï Binnen de gemeente herinrichten we zo veel mogelijk 30 km per u wegen als klinkerwegen.
10	Ons advies is om toch weer asfalt te doen!	

11	De straat ziet er echt niet uit en de Eerste Stationsstraat zou juist een mooi visitekaartje voor Zoetermeer kunnen zijn. Mijn voorstel voor de Eerste Stationsstraat tussen de Paltelaan en de Oranjelaan: Bestraten met klinkers, net als het deel tussen de Pilatusdam en de kruising met de Oranjelaan.	Dank u wel voor uw suggestie. We gaan de Eerste Stationsstraat opnieuw bestraten met klinkers. Dit doen we omdat we de Eerste Stationsstraat gaan inrichten als een 30 km per uur weg. Hiermee willen we de Eerste Stationsstraat weer laten aansluiten op het oude dorp.
12	Het gebruik van klinkers: voor het straatbeeld lijkt ons dit erg mooi, maar: 1. Wij maken ons zorgen over geluidsoverlast van voorbijkomend verkeer. Graag onderzoeken/onderbouwen wat het verschil is tussen 50km/u over asfalt t.o.v. 30km/u over klinkers. 2. Verzakken van een klinkerweg, met als gevolg meer trillingen en geluid (zie de rijbaan tussen Dorpstraat en de Karel Doormanlaan). Op de informatieavond hebben wij een buurman gehoord over stillere klinkers (pilots gedaan in Rotterdam).	De maximumsnelheid van de Eerste Stationsstraat verlagen we van 50 km per uur naar 30 km per uur. Doordat de auto's minder hard rijden, neemt het geluid af in vergelijking met een 50 km per uur weg. Het geluid van een standaard asfaltweg bij 50 km/u is nog altijd 3 dB hoger dan die van een elementenverharding bij 30 km/u. Geluid_van_klinkerverhardingen_0.pdf
13	Via deze weg wil ik een aantal punten onder de aandacht brengen met betrekking tot het herinrichten van de Eerste Stationsstraat Het vervangen van asfalt door klinkers betekent veel meer verkeerslawaaï, welke compenserende maatregelen gaat de gemeente hiervoor bieden?	
14	Ook heb ik in uw plannen gelezen dat het bestaande asfalt van de rijbaan wordt vervangen door klinkers en dit gaat meer geluidsoverlast veroorzaken omdat klinkers niet vlak zijn en asfalt wel.	

#### 4. Communicatie

1	Met de aanleg van de bestrating van het verlengde van de Vondelstraat zouden wij graag, als direct berokken/ belanghebbende op dat moment nog graag contact hebben>	We gaan de werkzaamheden in verschillende fasen uitvoeren. Per fase zullen we communiceren wanneer we die beginnen. Voordat de werkzaamheden starten organiseren we een startbijeenkomst tijdens deze bijeenkomst laten we de ontwerptekeningen en een 3d filmpje van het ontwerp zien (informatief, inspraak is niet meer mogelijk). En ontvangt u een brief met de planning van de werkzaamheden.
2	Het afgelopen half jaar heeft de straat opengelegd om leidingen van Stedin en Dunea aan te passen, en de gasaansluiting naar mijn woning aan te passen. We zijn uiteraard erg blij dat één en ander is gemoderniseerd, dat maakt het wel zo veilig. Dit heeft echter wel veel langer geduurd dan gecommuniceerd en heeft tot onveilige situaties geleid, zeker bij een gezin met 3 kinderen die op de weg hebben gelopen om naar school (Paulusschool) te kunnen gaan.	

## 5. Openbare verlichting

1	lantaarnpalen: verzetten naar de andere zijde van de straat (even). Prima idee. Echter graag lagere palen i.v.m. overstralen in slaapkamers eerste verdieping even zijde.	Bij een 30 km per uur passen wij lichtmasten van 6 meter toe. Ze worden lager dan de huidige lichtmasten van 8 meter.
2	Verplaatsen van de OV masten naar de EVEN kant geeftaan de oneven kant geparkeerde auto's in het donker.	Bij het plaatsen van lichtmasten berekenen wij hoe de lichtverdeling is in de straat en of ze op de juiste afstand staan. Hiermee willen we donkere plekken in de straat voorkomen.
3	Ik zag nog een plaatje van type lantaarnpalen. Allemaal even lelijk. Zou het mogelijk zijn (indachtig een vorig plan van de gemeente "Stationsstraat een statige laan met bomen"; overigens nooit meer iets van gehoord), om lantaarnpalen van het type begin vorige eeuw te "herplaatsen"? Bijvoorbeeld gelijkend op de lantaarnpalen in de Dorpsstraat.	De Dorpsstraat en de Molenstraat (en Delftsewallen) zijn een ander weg type dan de Eerste Stationsstraat. Het weg type bepaalt het verlichtingsniveau met als uitgangspunt de toegankelijkheid. Het verlichtingsniveau in de Molenstraat ligt lager dan in de Eerste Stationsstraat. Om met oudere modellen het juiste verlichtingsniveau en lichtverdeling in de Eerste Stationsstraat te krijgen, moeten we meer lichtmasten plaatsen. Dit komt doordat de lichtbron lager zit. Dit gaat ten koste van de parkeerruimte in de straat. Ook sluiten de modellen aan op de zijstraten van de Eerste Stationsstraat.
4	Aangepaste lantaarnpalen (zoals bv Molenstr) geen 6 mtr modellen. Klassieke uitstraling zoals in de Molenstraat	
5	Ik heb nog een persoonlijke voorkeur voor lichtmasten in de stijl die aan de Delftsewallen wordt gehanteerd.	
6	We hadden het erover dat we de lantaarnpalen karakteristiek wilde hebben. Zoals lantaarnpalen die ze op de Dorpsstraat en Molenstraat hebben of in ieder geval die het karakter van de Eerste Stationsstraat versterken.	

## 6. Nutsvoorzieningen (kabels en leidingen)

1	Is er (voldoende) rekening gehouden met (staat van onderhoud/ vervanging) ondergrondse infra?	We gaan dit nogmaals checken bij de verschillende nutsbedrijven. Alle werkzaamheden zijn per 1 februari in ieder geval afgerond. Dit is voordat wij de straat opnieuw gaan inrichten. Nadat de straat opnieuw is ingericht zal deze niet vanwege de nutsvoorzieningen worden opengebrouwen.
2	Wat fijn om te lezen dat het vernieuwen van de Eerste Stationsstraat gaat starten en dat er een participatietraject zal zijn. Graag wil ik twee zaken onder de aandacht brengen die, naar mijn idee, nog zouden moeten worden uitgevoerd voor een deel van de Eerste Stationsstraat. Het betreft: Glas aanleggen door KPN. en Water en gas door Dunea/Baas	
3	Het deel dat dit betreft is vanaf de Gerard Doustraat t/m de voormalige melktank ingang van Nutricia. (Eerste Stationsstraat 128 t/m 146) Aan de even nummer kant. Op dat deel van de straat zijn bovenstaande diensten niet vernieuwd of geleverd. In mijn beleving moet dit deel van de straat hiervoor opnieuw opgebroken worden. Ons is verteld dat dit te maken heeft met de complexiteit i.v.m. de wortels van de bomen die staan voor deze huizen. Is dit jullie bekend?	
4	De afgelopen tijd zijn er delen van de nutsvoorziening van de eerste Stationsstraat vervangen maar niet allemaal. Zo zijn er b.v. delen van de hoofdgasleiding niet vervangen en de hoofdvoedingskabel van het energiebedrijf zit er al vanaf 1961. Het zou geldverspilling zijn als over een paar jaar de straat weer open moet om dit te vernieuwen. Misschien kunt u dit beter voor de herinrichting laten doen.	



## 7. Monumentale bomen

1	Monumentale bomen. Weg ermee. Brabant staat vol met mooie nieuwe.	<p>Vanwege de vele zorgen die door omwonende zijn geuit, gaan we verder onderzoeken wat we kunnen met de monumentale bomen. We gaan ook onderzoeken wat de opties rondom de boomwortels zijn, intussen kunt u uw klachten ook nog laten horen via <a href="https://www.zoetermeer.nl/melding-woon-en-leefomgeving-openbare-ruimte">https://www.zoetermeer.nl/melding-woon-en-leefomgeving-openbare-ruimte</a> of via de Buiten beter App.</p>
2	Ik begrijp de opmerking over de 4 monumentale bomen maar misschien kan een boomexpert kijken of de bovenste wortels afgezaagd kunnen worden als de boom nog genoeg wortels heeft die naar beneden groeien zodat de stoep weer lager komt te liggen. Ik hoop niet dat ze verdwijnen maar begrijp de overlast.	
3	Deze bomen waren tot 2023 zeker niet monumentaal en staan ook niet in het overzicht monumentale bomen d.d. augustus 2019 van de Gemeente Zoetermeer. De twee bomen vanaf de Gerard Doustraat zijn te groot voor de standplaats en zorgen voor een onveilige situatie, ook is er veel afbreuk van takken.	
4	<p>Betreffende de 7 bomen staat in uw schrijven dat deze monumentaal zijn, maar deze heb ik niet kunnen vinden in de lijst van monumentale bomen in Zoetermeer</p> <p>Ik woon in het gedeelte waar de stoep het smalst is nl. nummer 128 t/m 134. Deze bomen passen niet in dit gedeelte van de stoep, de afstand van de bomen naar de perceelgrens/erfafscheiding van de woningen is zeer beperkt. De tegels zijn er door de gemeente uitgehaald en de wortels liggen boven het straatniveau/grondniveau (zeer gevaarlijk) Hierdoor kan een kinderwagen of rollator geen gebruik maken van de stoep maar moeten op de rijweg lopen. Bij de andere bomen worden ook de stoeptegels door de wortels naar boven gedrukt en liggen de tegels ongelijk, meer als de norm toelaat. In de nieuwe situatie zal dit weer gebeuren omdat de wortels blijven groeien. Zoals ik het zie gaat de mobiliteit van burgers en de veiligheid voor t.o.v. bomen. Hierbij verzoek ik u om de 7 bomen te verwijderen en op een passende locatie beplanting aan te brengen.</p>	

## 8. Fietsen

1	Kruising Doorman: fietsverkeerslicht met alleen rechterzijde fietspad; ook op de vluchtheuvel.	We doen geen aanpassingen aan de verkeerslichten bij deze kruising.
---	--	---

## 9. Groen en parkeren

1	De geplande kleine "groenbakken" zullen, hoe goed bedoeld ook, weinig toevoegen aan de groenwaarde van de straat. Naar mijn idee neemt de onveiligheid voor fietsers er alleen maar door toe, afhankelijk van de beplanting en hoe goed het bijgehouden zal worden door de plantsoendienst. (denk aan het verlaten van de parkeerplaats achter de "groenbak"). Bovendien zou het, toch al spaarzame parkeerplekken op kunnen leveren.	We vinden het belangrijk om maatwerk te leveren op dit soort vraagstukken. We gaan per locatie (huisnummer) kijken of er meer behoefte is aan parkeerplaatsen of aan openbaar groen. Op basis daarvan zullen we een voorstel doen in het nieuwe ontwerp. Wanneer uit de reacties blijkt dat een groot aantal bewoners geen groenvakken wil, zal de belijning van de parkeervakken eruit gaan. Het parkeren wordt dan zo goed als gelijk aan de huidige situatie. Wel houden we rekening dat de parkeervakken niet direct aansluiten op de in/- en uitritten, hier houden 0,3 tot 0,6m speling aan. De plantvakken vullen we met lage beplanting zodat dit geen hinder is voor het zicht.
2	Groenbakken m.i. niet wenselijk i.v.m. verkeersveiligheid en parkeerruimte !!	
3	Geen blokjes groen. Kan toch niet hoog want dat is gevaarlijk. En laag voegt het niks toe behalve dat er vuil in gegooid wordt. Liever iets meer parkeerplek.	
4	Geen blokjes van "groen" gaat verpauperen! Dumpplek voor afval van de langsfietsende jeugd, liever meer parkeerplek!	
5	Ik hoop dat er ook af en toe van die plantenbakken (zoals op de impressie op de dia te zien was) komen. Maar misschien neemt dat te veel parkeerruimte in beslag.	
6	Er staan plantenbakken getekend. Fijn dat we meer groen in de straat komt! Is er hierbij rekening gehouden met het overzicht vanuit de bestuurder die zijn parkeervak uitrijdt? Je parkeert namelijk aan de 'verkeerde' kant van de straat, waarbij je als bestuurder dus links zit, wat uitrijden al best gevaarlijk maakt met alle fietsers die tegemoet komen. Wat voor planten komen er in de bakken? Blijft er voldoende zicht op tegemoetkomende fietsers?	
7	Mooi initiatief. Wat mij echter opvalt is dat er een onbalans is tussen de bomen/ het hoge groen tuseen nr. 131 en nr. 181 ten opzichte van de rest van de straat. Mijn voorstel zou zijn om ook bomen aan te planten in de groenstukken tussen de parkeervakken. Tevens zou het mooi zijn als er wordt gewerkt met groene parkeervakken. Ter voorbeeld: <a href="https://www.ad.nl/rijswijk/rembrandtkade-in-rijswijk-verandert-in-fietsstraat-na-rioolwerkzaamheden~a6b55f8a/238083149/">https://www.ad.nl/rijswijk/rembrandtkade-in-rijswijk-verandert-in-fietsstraat-na-rioolwerkzaamheden~a6b55f8a/238083149/</a>	Over de hele lengte van de Eerste Stationsstraat liggen kabels en leidingen onder de grond. Bomen mogen niet boven kabels en leidingen worden geplant waardoor we geen bomen kunnen toevoegen. Alleen bomen die er al zijn kunnen boven kabels en leidingen staan. Om deze reden hebben we gekozen voor laag groen in de straat. We hebben gekozen om geen groene parkeervakken toe te voegen omdat de parkeervakken veel worden gebruikt. Het groen heeft dan geen kans om te kunnen groeien.
8	Groene haag tussen rijbaan en voetpad aan de zuidzijde van de straat <a href="https://images.app.goo.gl/TuqiiAbQbrCpmANSA">https://images.app.goo.gl/TuqiiAbQbrCpmANSA</a>	Hiervoor is helaas niet voldoende ruimte tussen het voetpad en de straat.

## 10. Parkeren/ laden en lossen

1	In het aantal parkeerplaatsen is niet het aantal plaatsen in het verlengde van Vondelstraat richting Nutricia. Daar staan nu ook 8-10 auto's die dus blijkbaar niet meegeteld worden. Komen daar "überhaupt parkeervakken?"	In de parkeertelling hebben we de parkeervakken geteld. Niet de mogelijkheden om langs de weg te parkeren. De parkeersituatie in het verlengde van de Vondelstraat blijft gelijk.
2	Parkeren, lossen/ laden: veranderen in "30 minuten lossen/ laden" i.p.v. de hele dag "bezet houden".	Het laden en lossen bordje blijft hetzelfde. Het is nooit altijd hetzelfde moment waarop er wordt geladen en gelost. Ook is het gewoon mogelijk om de auto buiten werktijden daar te parkeren.
3	Nogmaals bedankt voor de duidelijke bijeenkomst gisterenavond. Zoals we aan de tafel hebben besproken, zouden wij graag een kleine wijziging zien in de parkeerplaats voor woning ... In verband met de veiligheid is het beter om de parkeerplaats uit te lijnen met de rechterkant van de woning (vooraanzicht). Dit zorgt ervoor dat er iets meer ruimte ontstaat bij het uitrijden van de oprit. Dit zorgt voor beter zicht voor van links naderende fietsers/scooters.	Zoals besproken wordt dit opgepakt en verwerkt in het ontwerp.
4	De bestaande laad-en-losplaats ter hoogte van nummer 85 is veel te kort voor lange vrachtwagens (18 meter), waardoor deze dus op de rijbaan moeten blijven staan. Momenteel is er dan toch nog passeerruimte over als deze vrachtwagens staan te lossen, hoe wordt dit bij de herinrichting geregeld? De straat lijkt namelijk smaller te worden. Wat zijn de mogelijkheden voor een langere laad en los plaats?	De straat wordt inderdaad smaller. Helaas kan op deze locatie de laad- en losplaats niet worden verlengd. Dit komt door de inritten aan beide kanten van de laad- en losplaats.
5	parkeergelegenheid: We willen benadrukken dat er zoveel mogelijk plekken nodig zijn. in de huidige situatie is Het regelmatig al krap met een plek vinden.	In het schetsontwerp gaan we 1 parkeerplek erop achteruit. Op basis van binnengekomen reacties gaan we onderzoeken of dit wenselijk is.

## 11. Huisvuil

1	Aanbiedplaats voor containers weg bij 153 is veel te krap.	We gaan kijken of we de aanbiedplaatsen van huisvuil groter kunnen maken. De aanbiedplaats komt ongeveer op dezelfde locatie vanwege de centrale ligging. In het nieuwe ontwerp komen we met een voorstel.
2	Andere aanbiedplek afvalcontainers i.p.v. nr. 153, groen plek laten vervallen.	
3	De huisvuil aanbiedplaatsen goed verdelen.	
4	Verder wilde ik aangeven dat bij nummer 65 er een ophaalpunt van de bakken staat maar dan blokkeert hij de ingang van oprit + voetganger pad.	

## 12. Handhaving

1	Hoe gaan jullie 30 km handhaven?	Dit is lastig, maar wij geven het aan de afdeling handhaving door. Wij hebben hier geen invloed op.
---	----------------------------------	---

### 13. Straatprofiel

1	Geen verkeersdrempels, maar de weg laten meanderen/ 'zig zag'	We passen andere maatregelen toe om de snelheid eruit te verminderen. Dit doen we door de weg smaller te maken, de maximumsnelheid te verlagen en de fietser prioriteit te geven in het ontwerp.
2	Meanderen van het wegprofiel om snelheid te temperen en vrachtverkeer te ontmoedigen.	
3	Er algemene consensus dat het de voorkeur heeft om de breedte van de weg over de gehele lengte van de straat terug te brengen tot 5,1 meter ten behoeve van het bemoedigen van een lager snelheid, consistentie door de gehele straat en om ruimte te bieden aan voetgangers.	Ter hoogte van huisnummer 135 en 85 wordt de weg smaller. De breedte van de weg gaat van 5,9 meter naar 5,1 meter. Hierdoor moeten fietsers achter de auto blijven en neemt de snelheid van de automobilisten af.
4	De straat is tussen Paltelaan en Vondelstraat vrij breed om vervolgens te versmallen op het volgende deel. We zien nu dat automobilisten juist op dit brede deel hun gaspedaal ver intrappen en bouwen daar de snelheid op. Waarom is er niet gekozen voor het versmallen van de straat in zijn geheel? Dit om het verlagen van de snelheid te waarborgen.	De voorkeur gaat uit naar een breedte van 5,9 over de volle lengte van de weg alleen ter hoogte van de monumentale bomen kan deze worden versmald naar 5,1. De snelheid van het verkeer kan worden afgeremd (als daar behoefte aan is) met verkeersdrempels. Het nog meer versmallen van de weg is vooral nadelig voor de fietser als andere voertuigen erlangs moeten. Denk hierbij aan noodzakelijk vrachtverkeer.
5	Wegversmalling om de snelheid eruit te halen.	