Hoogheemraadschap van Rijnland

Leidschendam-Voorburg

REACTIEVERSLAG HERINRICHTING DOCTOR VAN NOORTSTRAAT

Leidschendam, 28 februari 2022

1. Inleiding

Gedurende de periode van 21 december 2021 tot en met 16 januari 2022 hebben bewoners, bedrijven en belanghebbenden uit Stompwijk via de gemeentelijke website en email hun reactie kunnen geven op de verschillende verkeerskundige ontwerpvarianten en inrichtingsprofielen voor het opnieuw inrichten van de Doctor van Noortstraat (DVN). In deze consultatie is tevens gevraagd een voorkeur voor één van de ontwerpvarianten en inrichtingsprofielen aan te geven. De verschillende ontwerpvarianten geven ieder een eigen oplossing voor het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid van de Doctor van Noortstraat, nadat de Veenpoldersweg vanaf de zomer van 2022 voor het doorgaande verkeer is opengesteld. Vanwege de coronapandemie zijn de verschillende varianten door middel van een film en tekeningen op de website gepresenteerd.

Tijdens de reactieperiode lagen de volgende ontwerpvarianten voor de DVN voor een reactie aan de bewoners, bedrijven en belanghebbenden voor:
Ontwerpvariant 1: volledig tweerichtingsverkeer (is huidige situatie).
Ontwerpvariant 2: combinatie van één- en tweerichtingsverkeer (Meerlaan-N206 éénrichting dorp uit, Meerlaan-Tuinbouwbrug twee richtingen).
Ontwerpvariant 3: combinatie van één- en tweerichtingsverkeer (Meerlaan-N206 éénrichting dorp uit, Meerlaan-Huyssitterbrug twee richtingen in dorp, Huyssitterbrug-Tuinbouwbrug éénrichting dorp uit).

Bij deze varianten is een drietal inrichtingsprofielen gepresenteerd, te weten:
Profiel A: een rijbaan met een breedte van 3,80 meter, een parkeerstrook van 1,80 meter en een loopstrook van 0,80 meter.
Profiel B: een rijbaan met een breedte van 3,80 meter, afgewisseld met een parkeer- en passeerstrook van 1,80 meter breed en een loopstrook van 0,80 meter breed.
Profiel C: een rijbaan van 5,10 meter en een loopstrook van 1,30 meter breed.

In de presentatie is op basis van het hieronder weergegeven afwegingskader de door de gemeente beoogde (voorlopige) voorkeursvariant aangegeven. De gemeente heeft voorkeur voor ontwerpvariant 3, waarbij:

- Tracé 1 (wegvak Tuinbouwbrug-Huyssitterbrug) wordt ingericht volgens profiel B.
- Tracé 2 (wegvak Huyssitterbrug-Meerlaan) wordt ingericht volgens profiel A.
- Tracé 3 (wegvak Meerlaan-N206) wordt ingericht volgens profiel B.

De ontwerpvarianten met inrichtingsprofielen zijn als bijlagen in dit verslag opgenomen.

De gemeente heeft de door haar beoogde (voorlopige) voorkeursvariant vóór de presentatie laten toetsen door de Adviesraad. Op basis van een eerder door de Adviesraad georganiseerde enquête onder de bewoners heeft deze raad zich nadrukkelijk voor de door de gemeente beoogde voorkeursvariant uitgesproken.

In de afweging van de verschillende varianten naar de voorkeursvariant hebben de volgende aspecten voor de gemeente een belangrijke rol gespeeld:

1. Stimuleren van het gebruik van de Veenpoldersweg door doorgaand verkeer en zo veel als mogelijk ook door bestemmingsverkeer
2. Veilig faciliteren van het bestemmingsverkeer
3. Ruimte voor fietsers en voetgangers
4. Ruimte voor parkeren
5. Verkeersveiligheid
6. Inrichting die past bij het karakter van het dorp
7. Verbeteren woon- en verblijfscomfort
8. Beperking van (risico op) geluids- en trillinghinder
9. Draagvlak vanuit de bewoners
10. Mogelijkheid tot hergebruik van bestaande verhardingsmaterialen

2. Belangrijkste reacties (top 10)

Op de ontwerpvarianten en inrichtingsprofielen zijn in totaal 37 reacties binnengekomen. Deze variëren van instemming met de voorkeursvariant tot afwijzing daarvan en van het invoeren van éénrichtingsverkeer tot het handhaven van de bestaande situatie met tweerichtingsverkeer in de hele Doctor van Noortstraat. Daarnaast zijn voorkeuren uitgesproken voor de verschillende inrichtingsprofielen A, B en C.
De binnengekomen reacties en het antwoord van de gemeente daarop zijn hierna (zo veel als mogelijk geanonimiseerd) weergegeven in hoofdstuk 5. De belangrijkste daarvan (de top 10), waarmee bij het definitief bepalen van de voorkeursvariant en het inrichtingsprofiel, respectievelijk in de uitwerking van deze variant naar het Voorlopige Ontwerp rekening dient te worden gehouden zijn:

1. De negatieve gevolgen van éénrichtingsverkeer (dorp uit) op het wegvak Huyssitterbrug-Tuinbouwbrug (bereikbaarheid bedrijfsbestemmingen en dorpskern, tegen het verkeer inrijden).
2. De negatieve gevolgen van éénrichtingsverkeer (dorp uit) op het wegvak Meerlaan-N206 (bewoners Westeinderweg moeten via N206 naar dorpskern en winkels).
3. Een loopstrook van 80 cm breed werkt in de praktijk met parkeren/passeren niet.
4. Technische staat van de Huyssitterbrug.
5. Technische staat van de kadewand bij de brugaansluitingen (verzakkingen).
6. Het gebruik van de verhoogde stoeprand langs het water (als weg) vanwege het risico van eenzelfde hobbelige situatie als bij de Stompwijkseweg.
7. Aanleg van een tweetal parkeerterreinen op binnenterrein tussen Veenpoldersweg-Doctor van Noortstraat en nabij de Nieuwe Vaart.
8. Afvoeren van het wegwater en aanpak/beheersen grondwater.
9. Hoogteverschillen tussen privéterreinen/woningen en openbare weg.
10. Ruimte voor afvalcontainers.

3. Conclusie

Ondanks de beperkingen als gevolg van de coronamaatregelen is de conclusie dat het voor het herinrichtingsproject Doctor van Noortstraat overall gezien aardig is gelukt om via een filmpresentatie van de verschillende ontwerpvarianten en inrichtingsprofielen een goed beeld van de reacties hierop te krijgen. Dat geldt voor zowel de belanghebbenden binnen Stompwijk in het algemeen als voor de bewoners en de bedrijven in de Doctor van Noortstraat in het bijzonder.

Uit de binnengekomen reacties kan worden opgemaakt dat een breed draagvlak bestaat voor de gepresenteerde voorkeursvariant, maar dat er aanleiding is om deze op onderdelen te heroverwegen. Deze heroverweging heeft inmiddels binnen de projectorganisatie Bereikbaar Stompwijk plaatsgevonden op de hieronder genoemde onderdelen en met het daarbij aangegeven resultaat:

a. Eénrichtingstracé Tuinbouwbrug-Huyssitterbrug.
   Naar aanleiding van de ontvangen reacties is de voorkeursvariant op dit wegvak heroverwogen. Dat heeft ertoe geleid dat de voorkeursvariant is bijgesteld door éénrichtingsverkeer op dit wegvak in te korten. Eénrichtingsverkeer wordt thans voorzien vanaf de Huyssitterbrug tot aan de huidige komgrens bij de Twaalfjes (dorp uit). Zie bijgestelde voorkeursvariant in bijlagen.

b. Eénrichtingstracé Meerlaan-N206.
   Naar aanleiding van de ontvangen reacties is de voorkeursvariant op dit wegvak heroverwogen. Dat heeft ertoe geleid dat de voorkeursvariant is bijgesteld door éénrichtingsverkeer op dit wegvak in te korten. Eénrichtingsverkeer wordt thans voorzien vanaf de Westeinderbrug naar N206 (dorp uit). Zie bijgestelde voorkeursvariant in bijlagen.

c. Een bredere loopstrook c.q. volwaardig voetpad.
   Nagegaan is of een volwaardig voetpad (minimale breedte van 1,50 meter) haalbaar is. De conclusie is dat binnen de bestaande wegbreedte (van water tot particuliere eigendommen) een voetpad van 1,50 meter niet mogelijk is, maar dat - op basis van een eerste verkenning - via een rijbaanversmalling een maximale breedte van 1,00 tot 1,10 meter tot de mogelijkheden behoort.
   Een volwaardig voetpad is alleen mogelijk als particulieren bereid zijn daarvoor hun grond/voortuin beschikbaar te stellen of geen “langsparkeren” wordt gerealiseerd. Echter ook dan is 1,50 meter niet (overal) haalbaar zo lang er sprake is van tweerichtingsverkeer. Uit de reacties mag worden vastgesteld dat voor het afzien van tweerichtingsverkeer in de DVN onvoldoende draagvlak is.

Tot slot zullen bij de uitwerking van de bijgestelde voorkeursvariant naar het Voorlopig Ontwerp ook de meer gedetailleerde reacties, suggesties en opmerkingen worden betrokken.

4. Vervolg

In het vervolg op het participatie traject voor de ontwerpvarianten en inrichtingsprofielen worden de komende periode de volgende vervolgstappen gezet met de - naar de huidige inzichten - volgende (indicatieve) planning:

- Inventarisatie werkzaamheden nutsbedrijven : februari 2022
- Vaststellen vervangingsopgave riolering : februari 2022
- Opstellen samenwerkingsovereenkomst (SOK) gemeente-hoogheemraadschap : februari 2022
- Opstellen en toezenden reactieverslag van participatie op ontwerpvarianten met inrichtingsprofielen : februari 2022
- Nadere technische onderzoeken, w.o. kadewand, wateroverlast, bodem : februari 2022
- Vaststellen definitieve voorkeursvariant (obv resultaten participatie) : februari 2022
- Uitwerken voorkeursvariant naar Voorlopig Ontwerp Plus ***** (VO-plus) met kosten raming (exclusief locatie Kerkplein-Zustersdijk******) : maart 2022
- Opstellen definitieve wensenkaart met kostenraming ******* : maart 2022
- Bepalen integrale opgave (op hoofdlijnen) voor nuts, riolering, waterkering, wateroverlast en weginrichting : maart 2022
- Opstellen inkoopplan voor integrale opgave (aanbestedings- en contractvorm) : maart-april 2022
- Participatie op VO-plus, wensenkaart en reactieverslag (via informatiebijeenkomst met 2 weken reactietermijn) : april 2022
- Vaststellen definitief VO-plus en wensenkaart met kostenramingen obv ontvangen reacties : mei 2022
- Raadsbesluit vaststellen wegontwerp en samenwerkingsovereenkomst gemeente-hoogheemraadschap : juni 2022
- Opstellen aanbestedingsdossier : mei-juli 2022
- Aanbestedingsprocedure : augustus-december 2022
- Start uitvoering werkzaamheden op basis van uitvoeringsplan aannemer : februari 2023
- Duur uitvoering : ntb

***** VO-plus is het wegontwerp, waarin hoogte- en breedtematen zodanig zijn uitgewerkt dat daarop de (veiligheids)opgave van het hoogheemraadschap kan worden bepaald.

****** Beoogd wordt om de locatie Kerkplein/Zustersdijk af te scheiden van het herinrichtingsplan en daarvoor, in samenwerking met een (nog te formeren) werkgroep van betrokken stakeholders, een separaat schetsontwerp te maken. Aangezien daarvoor meer tijd nodig is, vindt de besluitvorming daarover later in de 2^{e} helft van 2022 plaats.

******* Tijdens de inventarisatiefase (via de website, rondwandelingen en stakeholder gesprekken) in de zomer van 2021 zijn er vanuit Stompwijk (aanvullende) eisen en wensen ingebracht die niet in het basisplan voor de herinrichting van de Doctor van Noortstraat zijn opgenomen c.q. voorzien. Deze zijn (nog) niet in het basisplan verwerkt, maar om budgettaire reden voorlopig op een afzonderlijke kaart, aangeduid als “wensenkaart”, weergegeven. Deze kaart is eveneens opgenomen in de bijlagen. Of de wensenkaart, aanvullend op het basisplan, geheel of gedeeltelijk kan worden gerealiseerd, hangt af van de (extra) kosten van de verschillende wensen, de aanwezigheid van financiële dekking voor deze kosten en de bestuurlijke en politieke bereidheid daaraan mee te werken.

5. Reacties (zoveel als mogelijk geanonimiseerd) met antwoord van gemeente

Bewoner	Reactie bewoner	Antwoord gemeente op reactie
1	Beste meneer/mevrouw, Dank voor het maken van het impressie filmpje over de doctor van Noortstraat in Stompwijk. Ik heb een vraag over het stuk tussen nummer 180 en 200. Is er een gedetailleerd plan hoe de inrichting zal zijn over dit stuk? Alvast bedankt voor uw reactie.	Op het moment dat de definitieve voorkeursvariant is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp is de inrichting van de hele straat meer in detail bekend en zichtbaar.
2	Geachte heer A .de Hoon Voor wat betreft de herinrichting Doctor van Noortstraat heb ik de nodige vragen over diverse oplossingen. 1 Wat ontsluitbaarheid van af de woningen aan de waterkant met betrekking het op en afdraaien van de bruggen, als er parkeerstroken komen aan de overkant, wordt dat moeilijk 2 Wat de stabiliteit van de dijk betreft voor en onder de brug van perceel met huis nr., 15 en 17 de brug is namelijk gemaakt toen de oude schoeiing er nog stond met de dunne damwand planken en heiwerk van de brug daar tegen aan, later is er een nieuwe beschoeiing gemaakt met zware damwand en geplaatst voor de oude beschoeiing , en is deze voor de bedoelde brug niet doorgetrokken weer in een later stadia zijn er openingen in de bestaande beschoeiing gemaakt en is er zwaar heiwerk uitgevoerd met betonnen palen die dan weer zijn samen gevoegd door aanstort met neus constructie van daar de rij trottoir tegels en stoeprand om dat met toen ook al bang was dat als het weg dek gaat zaken er ook weer de hobbel aftekening naar boven zou komen Dus als we straks het wegdek weer tot aan de schoeiing laten doorlopen krijgen we hier ook weer mee te maken net als nu aan de Stompwijkse weg het geval is. 3 Dan nog even terug komen op de situatie voor de brug van de percelen met huis nr. 15 en 17, daar is door het zware verkeer de hele dijk weerstand onder de brug verbroken de dunnen damwand van de vorig schoeien is daar niet tegen bestand geweest met het gevolg dat het heiwerk met houten palen en betonnen opzetters helemaal onder uit zijn gedrukt en de betonnen balk waar de brug op draagt is overal gescheurd is nu duidelijk te zien brugdek met balk is daar zo'n 10 cm naar beneden en naar achteren gedrukt. Het brugdek loop ook een heel stuk in het wegdek i.v.m. de oude beschoeiing. Wat toen zo moest worden uitgevoerd door de Gemeente 4 Wat ook regelmatig terug komt is dat de gasleiding die door het brugdek loopt wordt afgereden of wordt plat gedrukt zodat de woningen zonder gas komen te zitten en bij lekkage een gevaarlijke situatie ontstaat, zo ook de aansluiting van de Ziggo die ook door de brug loopt 5 De situatie is ontstaan en begonnen toen de dijk opgehoogd werd aan de overkant, en daar na het zeer zware verkeer van zand auto's met nat zand en dan nog de vrachtwagens en bakken met 20mtr³ 6 Er van uit gaan dat hier een passende oplossing voor wordt gevonden zodat de bestaande zware schoeiing wordt doorgetrokken en de oude rommel er wordt uitgetrokken zodat de brug ook niet meer doorsteekt in het wegdek. Graag een ontvangst bevestiging.	De zorg van bewoner met betrekking tot de ontsluitbaarheid van de woningen aan de waterkant bij het op- en afdraaien van de bruggen wordt meegenomen in de nadere uitwerking van het ontwerp. Er wordt bij de indeling van de ruimte rekening gehouden met auto's die van en op de bruggen moeten indraaien voor de woningen aan de waterzijde. Bewoner waarschuwt dat met betrekking tot de verankering van de kadewand niet dezelfde (hobbel)situatie wordt gecreëerd als bij de Stompwijkseweg, aangezien de huidige verankering van de kadewand nu onder de verhoogde rand langs het water zit. De verwachting is dat de werkzaamheden aan de kadewand in beginsel beperkt blijven tot het repareren ervan waar dat voor de herinrichting noodzakelijk is. In de aangegeven situatie van DVN 15 en 17 zal de staat van de kadewand nader moeten worden onderzocht. De brug zelf is een verantwoordelijkheid van de eigenaar. De staat van de aanwezige nutsvoorzieningen zijn een verantwoordelijkheid van de betreffende nutsbedrijven. Kabels en leidingen hebben alleen een relatie met de werkzaamheden van de gemeente als deze vanwege de herinrichting moeten worden verplaatst.
3	Beste Carl de Koning en Ad de Hoon, Per 1 januari 2022 zijn wij de trotse eigenaar van De Bles in Stompwijk. Wij ondernemen al in de Gemeente Leidschendam-Voorburg met locaties als PuuRR aan de Vliet (Leidsekade) en dipwafels (Damplein). En zelf wonen wij ook met plezier in de gemeente Leidschendam-Voorburg.	De bereikbaarheid van alle panden in de Doctor van Noortstraat, dus ook voor De Bles, staat in alle varianten en bij elke inrichting centraal. Daarnaast wordt gekeken waar en hoe het parkeren in of grenzend aan de straat kan worden geoptimaliseerd. De uitvoering van het plan vergt veel afstemming, maar zal altijd voor kortere of langere tijd hinder met zich meebrengen.

	Uw brief en de video is in goede orde ontvangen en door ons ingezien. Het betreft de herinrichting van de Doctor van Noortstraat. Wat ons opvalt is dat er in de 13 minuten durende video niet één keer gesproken wordt over De Bles. Al 337 jaar het middelpunt van Stompwijk en het middelpunt van de Doctor van Noortstraat. Wij hebben alle begrip voor de plannen en willen graag meedenken, maar het mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid of de parkeergelegenheid van onze locatie. Mogen wij u uitnodigen voor een kopje koffie (mag ook via teams) om samen het plan door te nemen en iets meer indruk te krijgen wat het voor De Bles zal betekenen in het algemeen. Wij vernemen graag een moment van u wanneer we kennis kunnen maken en van gedachte kunnen wisselen. Wij willen heel graag meedenken, maar het belangrijkste is dat het voor ons van enorm belang is, dat wij, ook tijdens de herinrichting, kunnen blijven ondernemen en goed bereikbaar zijn. Denk hierbij aan auto's, fietsers, scooters en motoren die onze locatie passeren en gebruik maken van onze diensten. En daarnaast, het belangrijkste, ook voor de levensvatbaarheid van onze locatie, dat wij uiteraard na de verbouwing goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging van deze mail en wij hopen u snel te mogen ontmoeten.	
4	Beste Ad, Dank voor jouw reactie op onze vragen m.b.t. het binnenterrein tussen de Veenpoldersweg en de Doctor van Noortstraat (DVN). Wij hebben nog wel de nodige kanttekeningen bij de inhoud van deze reactie en zouden hierover graag nog een keer van gedachten wisselen. Ter voorbereiding van dit gesprek willen wij alvast de volgende punten meegeven: Het gemeentelijke Projectteam Bereikbaar Stompwijk is van mening dat de aanleg van een dergelijke parkeerstrook voor de aanwonenden van de DVN een particulier initiatief zou moeten/kunnen zijn. Tevens wordt aangegeven dat de beoogde ruimtewinst niet op het meest urgente deel van de DVN is. Daar zijn wij het niet mee eens om de volgende redenen: • Het is zeker een van de meest urgente delen van de DVN. Zeker omdat dat de geparkeerde voertuigen op het betreffende traject het overzicht totaal ontnemen voor verkeer vanuit Leidschendam, in verband met de knik/kromming die in de weg die op dit punt aanwezig is. • Wij denken dat het niet realistisch is dat aanwonenden van dit stuk DVN gaan parkeren in de oksel van de Veenpoldersweg. Dit is zo'n 350mtr verwijderd van de betreffende woningen en zeker voor de jonge gezinnen aldaar (kleine kinderen in en uit de auto) niet te verwachten dat daar gebruik van gemaakt zal worden. • Dat de gemeente stelt dat het een "particulier" initiatief moet zijn, lijkt ons onlogisch. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de DVN, in samenspraak met de bewoners. Vreemd om hier de verantwoordelijkheid voor een adequate P-voorziening door te schuiven naar particulier initiatief. • Door de gemeente wordt aangegeven dat zij in principe wel partij zou kunnen zijn voor het maken van de ontsluiting ter plaatse van de huidige sloot, immers dit is - in ieder geval gedeeltelijk - haar eigendom. Echter, door de gemeente wordt aangegeven dat een (financiële) basis ontbreekt om aan de aanleg van een hier beoogde ontsluiting mee te werken. • Wij zouden willen weten met welke kosten de gemeente gerekend heeft en we zouden ook willen kijken of wij hier nog goedkopere oplossingen voor kunnen vinden. Mogelijk zouden we hier zelf ook iets in kunnen betekenen. Kortom, wij hebben moeite met het door de gemeente ingenomen standpunt en zouden graag nog een keer met elkaar willen verkennen welke mogelijkheden er zijn om hier toch gezamenlijk uit te komen.	Tijdens de rondwandelingen is ook gewezen op de bocht die hier in de weg aanwezig is en een belemmering vormt voor een veilig zicht als daar wordt geparkeerd. Deze situatie zal in het schetsontwerp nader worden beschouwd. Bij de aanleg van de Veenpoldersweg heeft de gemeente op 3 locaties rond de voormalige Huyssitterweg parkeervoorzieningen aangelegd. Met name het parkeerterrein in de keerlus Huyssitterweg/Veenpoldersweg is mede bedoeld voor bewoners en bedrijven van de DVN. Locaties buiten de DVN zullen altijd gepaard gaan met een (aanzienlijke) loopafstand. Ook het hier genoemde binnenterrein is een geschikte parkeerlocatie, maar voegt weinig toe aan het hier genoemde openbare parkeerterrein en is bovendien particulier eigendom. Daarnaast zouden voor de ontsluiting aanzienlijke kosten moeten worden gemaakt. De locatie is wel opgenomen in de wensenkaart en wellicht kunnen daarover op basis van vervolgoverleg afspraken worden gemaakt voor bijvoorbeeld de lange(re) termijn.
5	Beste Marielle en Ad, Na uitleg van Ad over de voorkeur variant lijkt het de beste oplossing. Buiten de bedrijven van de Jong en Olsthoorn zijn er nog meer bedrijven die ook bereikbaar moeten blijven, door bestemming verkeer toe laten. Over de herinrichting moeten we nog tot de beste oplossing komen. Beste Ad,	Bewoner is van de zijde van de gemeente persoonlijk (telefonisch) een toelichting gegeven op de voorstellen en de voorkeursvariant. Na enige bedenktijd en het horen van medebewoners pleit bewoner alsnog voor twee richtingen voor autoverkeer in de hele DVN. Bijzondere aandacht zal worden gegeven aan de in de straat aanwezige boerderijen DVN 10 en 10 A en bedrijven, w.o. Elmeco.

	In een eerdere reactie heb ik aan gegeven dat stukken eenrichtingverkeer op de Doctor van Noortstraat een goede oplossing lijkt. De laatste dagen heb ik nog al wat mensen gesproken en daar viel eenrichtingverkeer niet in goede aarde, Met de te verwachten geringe verkeersbewegingen zodra de Veenpolderweg open is, zal eenrichtingverkeer zeker niet nodig zijn. Door de Doctor van Noortstraat als 30 km straat in te richten, is een richting ook zeker niet nodig. Verder is het van groot belang dat de SUPERMART zonder enige beperking van welke kant dan ook bereikbaar blijft. De peiling onder de bewoners afgelopen jaar kleurde ook negatief voor wat betreft een richting. De snelheid van het verkeer zal worden in geperkt door verkeer van twee kanten Alles bij elkaar lijkt het mij beter om gewoon twee richting verkeer te behouden, ook wanneer de ontsluitingsweg klaar is.	
6	Geachte heer De Hoon en/of heer De Koning, Hierbij stuur ik u graag een reactie naar aanleiding van uw brief 20 december jl. In deze brief informeert u over de stand van zaken m.b.t. herinrichting van de Dr. van Noortstraat onder andere met een presentatie via een filmpje. Allereerst wil ik aangeven dat ik het erg positief vind dat de bewoners actief betrokken zijn afgelopen zomer voor het ophalen van ideeën en dat ook nu weer om een mening en/of reactie wordt gevraagd ten einde het draagvlak te vergroten. Dank daarvoor. Ik heb met grote belangstelling en interesse gekeken naar de presentatie en uitleg over de verschillende variant. Het is te begrijpen dat elke keuze voor de ene partij meer voordelen kan hebben dan voor de andere partij. En dat er geen 100% ideale oplossing bestaat voor het verkeersluw en veilig maken voor de Dr. van Noortstraat. Vanuit het algemeen belang bezien kan ik mij voorstellen dat de voorgestelde voorkeursvariant inderdaad de beste keuzeoptie is. Persoonlijk, als bewoner van de Dr. van Noortstraat, het gedeelte tussen de Huyssitterbrug en Meerlaan, zijn we wel teleurgesteld dat het voor onze huizen met deze variant nog steeds 2-richtingsverkeer blijft. Bij de aanbouw van de omleidingsweg, de nieuwe veenpolderweg, was/is verwachting dat (geluids) hinder achter onze huizen door doorgaand en sluipverkeer toe zou gaan nemen. Op zich acceptabel omdat de verwachting is/was dat dit aan de voorkant zou verminderen door de herinrichting van de Dr. van Noortstraat. Zodat de verkeersstromen anders zouden moeten lopen. Tevens zijn er parkeerproblemen ter hoogte van dit gedeelte van de Dr.van Noortstraat. Door de aanleg van passeerstroken blijven hier waarschijnlijk nog minder parkeerplekken over en wordt het probleem groter. Mogelijk is er al nagedacht voor een oplossing hiervoor. Ten aanzien van het verminderen van sluipverkeer zou ik willen vragen goed na te denken of de passeerstroken dit probleem afdoende voorkomt. Ik heb heel vaak gehoord, gezien en ervaren dat mensen die haast hebben liever kiezen voor een weg met passeerstroken, aangegeven als alternatieve route door navigatieapps zoals googlemaps, dan stil te moeten staan op een snelweg. Als de N206 richting Leiden in de ochtend vast stond werd het vaak druk in Zoeterwoude, waar men via de eerste afslag Zoeterwoude-Dorp via de Noordbuurtseweg alsnog een stuk verder op kwam. Deze Noordbuurtseweg was ook een weg met passeerstroken, waarbij fietsers ook een remmende werking zouden moeten hebben. Sinds kort is/was men bezig om van deze Noordbuurtseweg een fietspad te maken, waarbij auto's te gast zijn. Mijn vraag aan u is: zou dit ook een goede optie kunnen zijn? Dat een fietspad met auto's te gast, samen met het verzoek aan Google om de Dr. van Noortstraat als alternatieve route bij file te verwijderen, ook in overweging te nemen om de redenen die ik hierboven aangeef? Tot slot wil ik nog een laatste opmerking maken. Ik heb het filmpje wel aantal keer moeten bekijken en beluisteren om te snappen wat er gezegd en bedoeld werd. Mijns inziens was dit mede door het gebruik van bepaalde termen zoals inrichtingsprofiel, principeprofiel, ontwerpvariant 1, 2, 1a,	Bij de keuze voor de variant en de inrichting staat het bevorderen van het gebruik van de Veenpoldersweg centraal. Dat geldt voor alle soorten verkeer: doorgaand verkeer, sluipverkeer, maar ook bestemmingsverkeer dat in de DVN of in andere delen van het dorp moet zijn. Bekeken wordt of een inrichting van de DVN op basis van het principe "auto te gast" op (delen van) het traject mogelijk is en aan deze doelstelling kan bijdragen. Vanwege corona is gezocht naar een alternatieve manier om verder te kunnen met het plan voor de herinrichting van de DVN. We realiseren ons dat een digitale presentatie daarvoor niet ideaal is en zeker niet vanwege de (technische) termen die bij een dergelijk plan komen kijken. Ondanks dat komt uit de reacties niet breed naar voren dat de presentatie niet begrijpelijk was. Sterker nog: op basis van de reacties bestaat de indruk dat de inhoud van de verschillende varianten en inrichtingen begrijpelijk zijn overgekomen. Niettemin was het ook voor een goede verstaander nodig om de film meerdere keren te bekijken. Daarnaast is de film ondersteund door een tekening van elke variant met daarop aangegeven het inrichtingsprofiel. Voor een compleet beeld zijn de gepresenteerde varianten opgenomen in de bijlagen van dit verslag.

	b, etc. Mijn man had ook zeker interesse in de presentatie en belangstelling in de plannen, maar haakte halverwege af met kijken doordat hij, zoals hij zelf aangaf, ‘ er niets meer van snapte’. Ik zou het jammer vinden als dit bij meer inwoners aan de Dr. van Noortstraat het geval is geweest. En men niet meer wil meedenken omdat het te ingewikkeld is. Omdat er verschillende soorten talen worden gesproken. Of omdat het teveel tijd kost. Juist omdat ik de stap vanuit gemeente zo positief en goed vind: bewoners om advies vragen om op die manier beter draagvlak te creëren. Hopelijk heeft u iets aan mijn feedback, Ik wens u veel succes met het vervolg van alle plannen en verwerken van alle reacties.	
7	Goedenavond, Graag wilde ik u meenemen in mijn denkwijze over de herinrichting van de doctor van Noortstraat. Wij zijn woonachtig aan de doctor van Noortstraat, feitelijk gelegen aan de Huyssitterweg. Na het doornemen van de 3 opties schrokken wij dat optie 3 als voorkeur wordt gezien. Zeker daar dit zal betekenen dat de Huyssitterweg meer dan nu al het geval is een hoofdweg zal worden in de nieuwe plannen. Daar de doctor van Noortstraat vanaf de tuinbouwweg een eenrichtingsweg zal worden, zal de drukte die nu als probleem wordt ervaren op de Doctor van Noortstraat zich verplaatsen naar de Huyssitterweg met als gevolg dat de hele herinrichting voor ons een enorm negatief effect zal hebben en wij al file rijdend onze eigen tuin uit zullen moeten rijden. Onze stevige voorkeur is dan ook om te gaan voor optie 1 of 2, waarbij er geen verkeer over de Huyssitterweg zal worden geleid. De Huyssitterweg is niet ingericht voor dusdanig gebruik. Minder nog dan de Doctor van Noortstraat op dit moment en in de huidige staat is. Op dit moment verzakt de bestrating op de Huyssitterweg namelijk ook al door veelvuldig gebruik. Hopend dat u optie 1 of 2 zal heroverwegen en ons woongenot niet zal worden aangetast. wachtend op uw reactie.	In het aanlegplan voor de Veenpoldersweg is/was een afsluiting voorzien van de Huyssitterbrug voor autoverkeer (dus niet voor fietsers en voetgangers). In de verschillende ontwerpvarianten voor de DVN is deze afsluiting heroverwogen en is gekozen voor het alsnog aanbrengen c.q. in stand houden van een autoverbinding in één richting, namelijk van de Veenpoldersweg naar de DVN via de Huyssitterbrug. Deze verbinding geldt alleen voor personenauto’s en is dus verboden voor vrachtverkeer. Het open houden van deze verbinding voor autoverkeer betekent wel dat er verbetermaatregelen aan de Huyssitterbrug moeten worden uitgevoerd.
8	Geachte heer, mevrouw, Hierbij wil ik graag mijn mening delen omtrent de herinrichting van de Doctor van Noortstraat te Leidschendam. In de video wordt gesproken over drie verschillende opties waarvan de derde optie de voorkeursoptie is vanuit de Gemeente Leidschendam-Voorburg. Als bewoner van de Doctor van Noortstraat is dit de meest ongunstige optie aangezien dit zou betekenen dat het verkeer via de Huyssitterweg brug wordt geleid. Er is bewust voor gekozen om de Veenpoldersweg aan te leggen om minder overlast te hebben van auto- en vrachtverkeer. Wanneer er wordt gekozen voor optie drie wordt juist het verkeer gestimuleerd om op dezelfde wijze te rijden. Het probleem wordt hiermee niet opgelost, maar juist verergerd omdat nog meer verkeer gebruik zal maken van deze weg. In de tekeningen van optie één en optie twee is uitgebeeld dat er geen doorgaande verbinding is voor autoverkeer. Verkeer zal dus worden omgeleid via de Veenpoldersweg, de weg die bewust is aangelegd om overlast te minimaliseren. Mijn voorkeur gaat dan ook uit naar optie één of optie twee waarbij de Huyssitterweg niet gebruikt zal worden als doorgaande weg. Er zijn eerdere meldingen gemaakt wat betreft de overlast van het verkeer. Ik verwacht dan ook dat er dit keer wordt gekeken naar een langdurige oplossing voor de huidige problematiek en het woongeluk van de bewoners van de Doctor van Noortstraat/Huyssitterweg. Om deze reden vraag ik met nadruk om een weloverwogen keuze te maken voor optie één of optie twee. In afwachting van uw reactie.	Verwezen wordt naar het antwoord onder reactie 7.
9	Geachte mevrouw meneer. Ik vraag me af of het eenrichtingsverkeer vanaf de kant van Leidschendam goed gaat, er zitten in dat eerste stuk tot de bebouwde kom twee boerderijen en een bedrijf wat best veel vrachtwagen bewegingen heeft.	In de voorkeursvariant wordt uitgegaan van éénrichtingsverkeer (dorp uit) vanaf de Huyssitterbrug naar de Tuinbouwbrug. Dit bemoeilijkt de bereikbaarheid van de boerderijen DVN 10 en 10A en het bedrijf Elmeco, te meer omdat aanvoerend vrachtverkeer naar deze bestemmingen ook niet meer via de Huyssiterbrug mogelijk is (wordt alleen voor personenauto’s opengesteld). Daarom wordt beoogd om het tracé

	Met name melk ophalen iedere week, het gieren, hooibouw dit gebeurt met grote trekkers die dan altijd vanaf de Bles het dorp door moeten. Onderschat dit niet. Als het eenrichtingsverkeer vanaf het bord Stompwijk dus de bebouwde kom gaat gelden dan kunnen alle vrachtbewegingen via de rondweg. Het is toch de bedoeling om het vrachtverkeer buiten het dorp om moet.	van de éénrichting hier in te korten en te laten beginnen waar het huidige komgrens bord staat, te weten ter hoogte van de zogenoemde “Twaalfjes”. Hierdoor is/blijft aan- en afvoerend verkeer voor de drie genoemde bestemmingen van en naar de Veenpoldersweg via de Tuinbouwbrug mogelijk. De aanwezige bocht vanaf de Veenpoldersweg naar links de Doctor van Noortstraat is daarop gedimensioneerd en vormt daarvoor geen beletsel.
10	Geachte heer, mevrouw, Graag wil ik reageren op de plannen van de herinrichting dr v Noortstraat Leidschendam. Vanuit de gemeente wordt er ook gesproken over een derde voorkeursoptie en dit zou voor ons als bewoners gaan betekenen dat wij hiervan veel overlast gaan krijgen. Wij wonen aan de Huyssitterweg en ons huis grenst direct aan deze weg. Al vele malen is er van alles kapot gereden, met name door zwaar verkeer wat maar door blijft denderen. Het zou ook gaan betekenen dat al het verkeer heen en terug over de inmiddels al meerdere malen kapot gereden Huyssitterbrug gaat komen wat voor nog veel meer drukte gaat zorgen en dit zal juist voor meer problemen gaan zorgen. Op deze manier worden wij als bewoners alleen maar belast met verkeer in plaats van ontlast te worden van het vele verkeer. Onze voorkeur gaat dan ook uit naar variant een of twee om op deze manier ook nog wat woonplezier te mogen behouden en dit zal ook voor ons voor minder overlast gaan zorgen. Een drukke weg vlak voor de deur zal hier niet aan gaan bijdragen. Daarnaast speelt veiligheid ook een rol uiteraard.	Verwezen wordt naar het antwoord op reactie 7.
11	Goedemiddag mevrouw van Eekelen, Wij zijn toekomstig bewoners van de Huyssitterweg 40 in Stompwijk. Nieuwbouwproject “de vier van Stompwijk”. Bij toeval kwamen wij erachter dat er blijkbaar nog discussie gaande is over de verkeersplannen rondom de ontsluiting van Stompwijk, en met name rondom het stukje weg waar wij vanaf oktober gaan wonen. Wij hebben zojuist de presentatie via de website bekeken, waarbij 3 mogelijkheden besproken worden. Hierbij geeft de gemeente aan de voorkeur te hebben voor optie 3. Optie 3 houdt in dat het stukje weg tussen de Huyssitterweg en de Veenpolderweg opengesteld blijft voor 1-richtings verkeer. Dit verbaast ons ten zeerste, omdat ten tijde dat wij de woning kochten er juist werd gemeld dat deze weg afgesloten zou worden. Sterker nog, dat staat ook ingetekend op de diverse onderleggers welke gebruikt zijn. Het idee van het wonen aan een doodlopende weg is juist hetgeen wat ons erg aansprak om juist wat meer rust voor de deur te krijgen. Wij zouden het daarom echt heel verschrikkelijk vinden als deze weg niet doodlopend wordt. Sterker nog, wij zullen gaan uitzoeken wat dit voor financiële consequentie heeft voor de waarde van onze woning. Wat ons verder is opgevallen is dat de bouwontwikkeling van het project waar wij gaan wonen niet is meegenomen in de tekeningen van de 3 opties, terwijl dit wel van wezenlijk belang is. Deze bouwontwikkeling was daarbij ook al in een ver gevorderd stadium ten tijde van het openbaar maken van de 3 opties. Dit terwijl de bouwontwikkeling wel van wezenlijk belang is bij de keuze van de 3 opties. Dit neigt wat ons betreft dan ook naar misleiding. Graag ontvangen wij nog voor 16 januari 2022 een reactie op bovenstaande.	Verwezen wordt naar het antwoord op reactie 7. Toekomstige bewoner beroept zich als een van de kopers van de 4 woningen die momenteel worden gebouwd aan de Huyssitterweg op de informatie die in het kader van de verkoopprocedure is verstrekt over de toekomstige wegenstructuur ter plaatse. Op de tekening van de bouwer/verkoper staat de Huyssiterweg aangegeven met een afsluiting voor autoverkeer door middel van een paal. Omgekeerd, op de tekening van de gemeente voor de verschillende ontwerpvarianten ontbreken de te bouwen woningen op de betreffende locatie. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de informatie van de bouwer/verkoper. Niet bekend is of deze is verstrekt onder voorbehoud van rechten. Bovendien is het de vraag of (potentiële) kopers de afsluiting van de Huyssitterbrug - als onderdeel van het nog lopende project Bereikbaar Stompwijk - als definitief (hadden) mogen aanmerken? Hoe het ook zei, voor de gemeente vormen de 4 woningen op deze locatie geen belemmering om in het kader van het algemeen belang een vrije keuze in de wegenstructuur rond de Huyssitterbrug te maken.
12	Goedemorgen, Graag wil ik reageren op de verkeerskundige varianten voor de Doctor van Noortstraat. Het betreft de varianten met het 1 richtingsverkeer tussen de Meerlaan en de N206 Wijzelf wonen aan de Westeinderweg Het zou vreemd zijn als wij straks via een hele drukke provinciale weg (N206) moeten gaan rijden om bij de voorzieningen van het dorp te komen. Hierbij denk ik aan de school en de kerk maar ook aan de supermarkt en de sportvelden. Niet alleen de extra afstand die wij moeten afleggen is een probleem maar ook het extra risico wat wij lopen vind ik aanzienlijk. Straks komt er een nieuwe woonwijk aan de Westeinderweg, ook al deze nieuwe bewoners moeten dan via de N206 om in het dorp te komen,	Bewoner vraagt zich af of het wel verstandig is dat zij als bewoners van de Westeinderweg, vanwege de beoogde éénrichting Meerlaan-N206 (het dorp uit) via de N206 naar het dorp moeten. Daar komt bij dat het aantal woningen/bewoners als gevolg van het nieuwe woningbouwplan dat op de Westeinderweg ontsluit, toeneemt. Naar aanleiding van deze reactie is de beoogde éénrichting hier heroverwogen en bijgesteld door vanaf de kruising Westeinderweg/DVN éénrichting in te stellen. Hierdoor blijft op het tracédeel Meerlaan-Westeinderweg dus tweerichtingsverkeer bestaan.

	ik vraag mezelf echt af of dat wel verstandig is. Als er dan toch voor een variant met 1 richtingsverkeer wordt gekozen doe dat dan bijvoorbeeld met uitzondering van het bestemmingsverkeer. nb graag ontvang ik het verslag van alle antwoorden op de reacties per mail.	
13	Geachte heer/ mevrouw, Ik ben GdJ en heb een melkveebedrijf aan de Doctor van Noortstraat. Graag wil ik reageren op de voorgestelde inrichtingsprofielen van de Doctor van Noortstraat. Onze voorkeur gaat uit naar het behouden van het huidige 2 richtingsverkeer, met gemarkeerde verkeervakken als verkeersremmende objecten. Ik begrijp goed dat er met het realiseren van de Veenpoldersweg geprobeerd wordt om doorgaand en/ of groot verkeer uit de dorpskern te houden. Ik denk een goede zaak, echter schiet variant 3 op dit punt zijn doel voorbij. Bij variant 3 wordt het gedeelte tussen de Huijssitterbrug en Tuinbouwbrug 1 richting verkeer. Hierdoor is ons bedrijf niet meer vanaf de Huijssitterbrug te bereiken en wordt verkeer vanaf de N206 dus gedwongen, ondanks aanwezigheid van een rondweg, door het dorp te rijden. Ook is de verkeerssituatie onderaan de Huijssitterbrug niet geschikt voor groot verkeer. In het verleden heb ik al aangegeven dat met regelmaat groot verkeer, om de drie dagen melkophalen en ongeveer 3x per maand leveren van voer en overige benodigdheden, naar ons bedrijf komt. Eenzelfde geldt voor mijn buurman. Daarnaast is er, met name in het voorjaar t/m najaar veel groot trekkerverkeer (oogst en mesttransport), naar onze elders gelegen percelen (o.a. langs N206). Hiermee zorgt variant 3 onnodig voor groot verkeer door het dorp. Volgens mij is de oplossing echter niet ver weg, en wel: Optie 1: ontheffing voor bestemmingsverkeer Optie 2: 1richtingsverkeer gaat pas in vanaf de bebouwde kom (vanaf het bord Stompwijk), dus vanaf Doctor van Noortstraat 12 A	Bewoner betreft een van de adressen die de beperking ervaart van éénrichtingsverkeer op het tracé Huyssitterbrug-Tuinbouwburg (het dorp uit). Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op reactie 9. In aanvulling daarop wordt vermeld dat in het verleden met deze bewoner en zijn buurman overleg heeft plaatsgevonden over de benodigde draaicirkel om met vracht- en landbouwverkeer vanaf de Veenpoldersweg naar links de DVN in te slaan. Zoals onder reactie 9 vermeldt, is de aangelegde bocht hiervoor geschikt.
14	Geachte heer/mevrouw, Hierbij mijn reactie op de inrichtingsvarianten voor de DVN. Mijn voorkeur gaat uit naar Ontwerpvariant 1B, met inrichtingsprofiel A. Ik begrijp de voorgestelde voorkeursvariant, gericht op het zo nodig voorkomen van sluipverkeer (m.n. bij file op de A4). Echter, ik ben niet zo bang dat doorgaand- en sluipverkeer alsnog via de DVN zal gaan. Dit geldt ook voor bewoners van bijvoorbeeld de Stompwijkseweg die in de dorpskern moeten zijn. De Veenpoldersweg biedt een veel aantrekkelijker route, met minimale omrijtijd. Door inrichtingsprofiel A zal de doorstroming voor auto's minder snel verlopen, hetgeen ook de bedoeling is! Als aanvullende maatregel kan nog worden gekozen om bij de Tuinbouwbrug en bij de T-splitsing DVN en Veenpoldersweg met een bord aan te geven dat de DVN uitsluitend bedoeld is voor bestemmingsverkeer. Met name voor sluipverkeer zal dit zeker een extra stimulans betekenen om de Veenpoldersweg te nemen. Met incidentele handhaving kan dit zo nodig verder worden gestimuleerd, maar ik verwacht niet dat dit nodig is. In de andere varianten wordt bij de éénrichtingsverkeersonderdelen gekozen voor inrichtingsprofiel B. Dit profiel vindt ik niet aantrekkelijk qua ruimtelijke inrichting en éénrichtingsverkeer heeft als nadeel dat auto's hier sneller kunnen/zullen rijden. Met name voor de veiligheid van fietsers geen aantrekkelijk perspectief! Inrichting van éénrichtingsverkeer tussen de Tuinbouwbrug en de Huyssitterbrug betekent voor de twee aanliggende melkveebedrijven (de Jong en Olsthoorn) en het metaalbewerkingsbedrijf Elmeco dat zij en hun leveranciers en afnemers (transport van materialen, melk, veevoer, mest, etc.) altijd via het dorp/DVN moeten rijden om op de bedrijven te kunnen komen. Dit zware transport geeft weer de nodige overlast voor de bewoners, hetgeen we nu net willen voorkomen! Tweerichtingsverkeer op dit traject voorkomt dit onnodige vrachtverkeer door het dorp. Alternatief zou een uitzondering/vrijstelling kunnen zijn voor deze bedrijven, maar dit levert m.i. alleen maar verwarring en onduidelijkheid op. Kortom: tweerichtingsverkeer heeft voorkeur.	Bewoner is voorstander van het volledig handhaven van de huidige situatie onder toevoeging van een (verhoogd) voetpad. Met het handhaven van tweerichtingsverkeer over het hele tracé ontbreekt (de mogelijkheid van) "sturing"' in de verkeersstromen. Daarmee is het risico (te) groot dat het bestaande gebruikspatroon van de DVN niet of onvoldoende wordt doorbroken en de Veenpoldersweg niet optimaal wordt gebruikt. Voor de antwoorden op de overige reacties van bewoner wordt verwezen naar de antwoorden bij de reacties 7 en 9. Met betrekking tot de verhoogde verharde strook langs het water zal nader onderzoek plaatsvinden naar de gebruiks(on)mogelijkheden daarvan om te voorkomen dat eenzelfde situatie ontstaat als bij de Stompwijkseweg.

	Voor het gedeelte tussen de Meerlaan en de Veenpoldersweg is éénrichtingsverkeer m.i. ook niet gewenst. Doorgaand- en sluipverkeer zal altijd de veel gemakkelijker en snelle route via de Veenpoldersweg volgen, terwijl éénrichtingsverkeer voor de bewoners en bezoekers aldaar telkens omrijden betekent over de N206/Meerlaan. Vanuit verkeersveiligheid gezien geen wenkend perspectief. Tot slot nog een aandachtspunt voor de inrichting: op dit moment ligt er naast de kademuur van de DVN één tegel en een trottoirband. Volgens mij is dit aangelegd omdat langs een deel van de kademuur heipalen naast de kademuur staan. Wat gebeurt er met deze strook? Op basis van de tekeningen lijkt deze te verdwijnen. Indien deze strook verdwijnt, bestaat dan het risico dat we hier hobbels krijgen in het wegdek alwaar er heipalen staan (zoals op de Stompwijkseweg)? Graag uw aandacht hiervoor.	
15	Goedemorgen/middag. Ik ben FJ en wil graag reageren op de voorstellen gedaan tbv herinrichting van de Doctor van Noortstraat. Allereerst gaat mijn voorkeur ook uit naar ontwerpvariant 3. Met wat kanttekeningen uiteraard. Nl Wanneer je vanuit Zoetermeer (N 206.) richting Veenpolderweg wil rijden, maar ook vanaf Veenpolderweg richting N 206 je bij de t-splitsing aankomt is het daar vooral tijdens ochtend en avondspits erg druk en kan het erg lang duren voor je ertussen gelaten wordt. Het duurt natuurlijk niet lang voordat men door heeft dat het dan loont om dit via Doctor van Noortstraat/Meerlaan/rotonde te doen. En visa versa. Nu kan je dat oplossen om een rotonde te maken op de plaats waar nu de t-splitsing Veenpolderweg /N 206 is. Waarschijnlijk gaat dat niet gebeuren en dus een is het "for the time beeing" denk ik goed om in ieder geval een gewichtsbeperking voor de Doctor van Noortstraat / Meerlaan in te stellen zodat het zware verkeer geen gebruik mag maken van de Doctor van Noortstraat / Meerlaan. Verder het voorstel om snelheidsbeperkende maatregelen oa in de vorm van drempels te plaatsen! Doe dit aub niet want daardoor staan de huizen aan de Doctor van Noortstraat / Meerlaan nog meer op hun grondvesten te schudden!" Snelheidsbeperking natuurlijk wel (30 km.), maar dit heeft geen zin wanneer er niet gehandhaafd wordt! Dan nog "waterhuishouding " Er is ooit besloten om het regenwater niet meer af te voeren via kolken aan huizenkant maar dat te doen via kolken aan de slootkant. 75% van de kolken staan op minder dan een meter naast de bruggenhoofden!!! Met als gevolg bij elke brug een "drempel" En dit is niet wenselijk want ik/wij aan de Doctor van Noortstraat voelen zelfs als het een personenwagen betreft de auto al drie bruggen verder (of terug) aankomen. NB ligt meer dan de helft van de straat aflopend richting "huizenkant" Als laatste misschien nog een idee om het water niet via kolken naar de sloot af te voeren maar om dat gewoon "over"de slootkant te laten lopen. Dan hoef je geen kolken te plaatsen (kostenbesparing, en dus ook niet meer van die grote hoogteverschillen mbt kolk/bruggenhoofd) en dat levert je ook nog 45 cm meer ruimte op voor de rijbaan! Ik hoop dat er wat ideetjes bijzijn waar jullie wat mee kunnen Groetjes en tot horens.	Ontwerpvariant 3 voorziet erin dat het verkeer vanaf de Veenpoldersweg niet de DVN kan/mag inrijden. Dus van een escape van de Veenpoldersweg naar de N206 via de Meerlaan bij drukte rond het kruispunt is geen sprake. De DVN krijgt een 30 km p/u inrichting. Niet wordt uitgesloten dat op onderdelen van het tracé daarvoor “vriendelijke” drempels (moeten) worden toegepast. Het rioolplan wordt in samenhang met het wegontwerp uitgewerkt. Op dat moment ontstaat ook inzicht in het afvoeren van het wegwater. De hier gedane suggesties zullen in het kader van het rioolplan worden beoordeeld.
16	Geachte heer, mevrouw, Hierbij wil ik graag mijn mening delen omtrent de herinrichting van de Doctor van Noortstraat te Leidschendam. In de video wordt gesproken over drie verschillende opties waarvan de derde optie de voorkeursoptie is vanuit de Gemeente Leidschendam-Voorburg. Als bewoner van de Doctor van Noortstraat is dit de meest ongunstige optie aangezien dit zou betekenen dat het verkeer via de Huyssitterweg brug wordt geleid. Wij hebben twee jaar geleden het huis gekocht waarbij de gemeente destijds ook duidelijk heeft aangegeven dat er of een betonnen blok op de brug, of een betonnen blok onder aan de weg geplaatst zou worden. Geen groot vrachtverkeer en rustig voor het opgroeien van onze kinderen!	In hoofdstuk 1 (Inleiding) is aangegeven welke aspecten zijn beoordeeld die tot de beoogde voorkeursvariant hebben geleid. Die hebben niets met “de weg van de minste weerstand” of “een korte termijn visie” te maken. Er zullen altijd verschillende opvattingen blijven over wat de beste oplossing is voor Stompwijk. Dat hangt samen met de plaats waar je in Stompwijk woont en welk belang je hebt. Centraal in de hele afweging die is gemaakt, staat een maximaal gebruik van de Veenpoldersweg en een minimale belasting met auto’s van de DVN.

	Er is bewust voor gekozen om de Veenpoldersweg aan te leggen om minder overlast te hebben van auto- en vrachtverkeer. Wanneer er wordt gekozen voor optie drie wordt juist het verkeer gestimuleerd om op dezelfde wijze te rijden. Het probleem wordt hiermee niet opgelost, maar juist verergerd omdat nog meer verkeer gebruik zal maken van deze weg. We zijn dan ook erg benieuwd wat de beweegredenen zijn van de gemeente voor optie 3. Wij hebben sterk het gevoel dat de gemeente kijkt naar de korte termijn visie en het liefst kiezen voor de weg van de minste weerstand. Dat vinden wij jammer en teleurstellend. Zeker omdat wij hier fijn willen wonen en een veilige omgeving voor onze kinderen willen hebben. Als wij het niet bij het rechte eind hebben dan nodigen wij jullie graag uit voor een kop koffie en zijn dan erg benieuwd naar jullie reden dat optie 3 het best is voor de inwoners van Stompwijk. En niet alleen het best is voor de gemeente en haar werknemers! In de tekeningen van optie één en optie twee is uitgebeeld dat er geen doorgaande verbinding is voor autoverkeer. Verkeer zal dus worden omgeleid via de Veenpoldersweg, de weg die bewust is aangelegd om overlast te minimaliseren. Mijn voorkeur gaat dan ook uit naar optie één of optie twee waarbij de Huyssitterweg niet gebruikt zal worden als doorgaande weg.	
17	Geachte heer, mevrouw, Wat waren wij blij met de plannen voor een herinrichting van de Doctor van Noortstraat! Goed dat de gemeenten de weg gaat aanpakken en naar de mening van de bewoners vraagt. Wat ons echter verbaasde was de uitkomt van de voorkeursoptie van de gemeenten. Ik kan mij niet voorstellen dat er bewoners, die aan de Doctor van Noortstraat wonen, voor deze keuze hebben gekozen. Graag zou ik de gemeenten willen attenderen om vooral te luisteren naar de bewoners rondom deze weg, zij hebben hier elke dag mee te maken en hun voorkeur zou de voorkeursoptie moeten zijn. Voor ons klinkt de optie waarbij auto's te gast zijn, de Doctor van Noortstraat vooral een fietspad/looppad wordt en de rondweg optimaal gebruikt wordt, als muziek in de oren. Dit is een hartstikke goed idee! Zo wordt de rondweg het beste gebruikt, is sluipverkeer niet aantrekkelijk, is er eindelijk een mooi loop- en fietspad voor de kinderen die naar school gaan en zal er niet meer zo hard gereden worden. Luister alsjeblieft naar vooral naar de bewoners, dank jullie wel!	Het hele participatieproces rond de herinrichting van de DVN is/wordt georganiseerd rond de bewoners/bedrijven van Stompwijk in het algemeen en de bewoners/bedrijven van de DVN in het bijzonder. In hoofdstuk 1 (Inleiding) is aangegeven welke aspecten zijn beoordeeld die tot de beoogde voorkeursvariant hebben geleid. Er zullen altijd verschillende opvattingen blijven over wat de beste oplossing is voor Stompwijk. Dat hangt samen met de plaats waar je in Stompwijk woont en welk belang je hebt. Centraal in de hele afweging die is gemaakt, staat een maximaal gebruik van de Veenpoldersweg en een minimale belasting met auto’s van de DVN.
18	Geachte Heer/Mevrouw, De afgelopen weken was er de mogelijkheid om te reageren op de bekendgemaakte schetsontwerpen. Graag maak ik ook nog van deze mogelijkheid gebruik. Als bewoner van het mooie buitengebied, woonachtig aan de stompwijkseweg, kijk ik natuurlijk heel anders naar de herinrichting van de Doctor van Noortstraat. En de nu voorgestelde plannen maken mij ongerust. Toegankelijkheid Dorpskern. Met het voorgestelde stukje eenrichtingsverkeer tussen de Huyssitterweg brug en de Tuinbouwweg brug wordt de dorpskern voor bewoners van de Stompwijkseweg moeilijker bereikbaar. Dit heeft voor het buitengebied tot gevolg dat voor de essentiële faciliteiten zoals de huisarts, school, en supermarkt omgereden moet worden. Daarnaast heeft dit ook gevolgen voor de dorpskern zelf, denk aan aanrijtijden van de hulpdiensten vanuit leidschendam. Bypass Veenpoldersweg naar Huyssitterweg. Om het omrijden te verkorten heeft de gemeente het voornemen om een bypass te maken vanaf de Veenpoldersweg naar de Huyssitterweg brug. Deze bypass roept direct diverse vragen op.	De bereikbaarheid van de dorpskern is voor iedereen gegarandeerd. Afhankelijk waar je vandaan komt, kan het zijn dat je met de auto iets meer afstand moet afleggen. Voor de by-pass Huyssitterbrug wordt verwezen naar het antwoord op reactie 7. De beoogde voorkeursvariant voorziet erin dat vrachtverkeer en agrarisch verkeer niet meer door de dorpskern hoeven en mogen rijden. Om dit af te dwingen zal voor deze verkeerscategorieën een verbod worden ingesteld, waarbij “aantoonbaar bestemmingsverkeer” is uitgezonderd. In hoofdstuk 1 (Inleiding) is aangegeven welke aspecten zijn beoordeeld die tot de beoogde voorkeursvariant hebben geleid. Er zullen altijd verschillende opvattingen blijven over wat de beste oplossing is voor Stompwijk. Dat hangt samen met de plaats waar je in Stompwijk woont en welk belang je hebt. Centraal in de hele afweging die is gemaakt, staat een maximaal gebruik van de Veenpoldersweg en een minimale belasting met auto’s van de DVN. Vanwege de beperkte breedte is het bij de herinrichting van de DVN puzzelen met de ruimte. De weg is/wordt niet breder dan in de huidige situatie. Uitgangspunt is om de

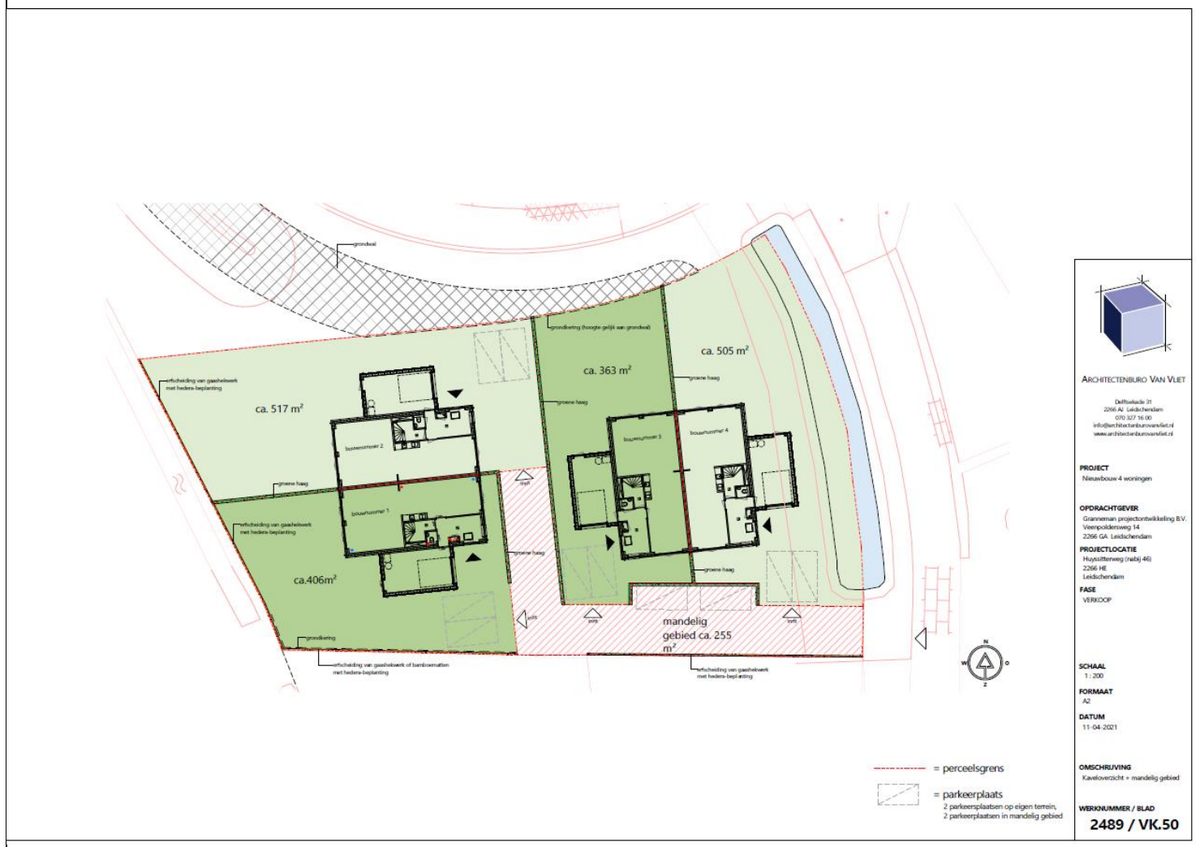
	Allereerst stond, naar mijn weten, In het originele plan van de Veenpoldersweg, dat er op deze locatie geen bypass zou komen. Dit is ook een belofte die gemaakt is naar de toenmalige bewoners, het zou namelijk geen doorgaande weg worden vanaf de Veenpoldersweg naar de Doctor van Noortstraat. Ook vanuit de gemeente was het "afsluiten" van de Huyssitterweg brug wenselijk omdat de Huyssitterweg brug dan niet gerenoveerd hoefde te worden om belastingen door zwaar verkeer te kunnen doorstaan. Daarnaast, voor vrachtverkeer en agrarisch verkeer, kan in de huidige situatie de bocht van de Veenpoldersweg naar de Huyssitterweg niet gemaakt worden. Ook is voor vrachtwagens en landbouwverkeer de bocht van de Huyssitterwegbrug naar de Doctor van Noorstraat, beide kanten op, moeilijk tot niet te nemen. De afgelopen jaren zijn er namelijk al diverse schades gemaakt op en rond deze brug door vrachtverkeer. Het maken van eenrichtingsverkeer tussen de Huyssitterweg en de Tuinbouwweg heeft dus tot gevolg dat agrarisch verkeer, voor bijvoorbeeld de landerijen naast de kerk of de boerderijen net buiten de bebouwde kom, door de gehele dorpskern moeten rijden om op hun bestemming te geraken. Iets wat hedendaags al niet door dorpsbewoners in dank wordt afgenomen en in de toekomst zeker niet. Want waarom nemen jullie met landbouwverkeer of vrachtverkeer de Veenpoldersweg niet? Zal de meest gestelde vraag worden. Fijne gedachte dat je door besluiten van de gemeente met de nekharen wordt aangekeken door de rest van de dorpsgemeenschap. Herinrichtingsplan Doctor van Noorstraat. Het nieuwe herinrichtingsplan voor de Doctor van Noortstraat is een schetsontwerp waar, door mij als bewoner van de Stompwijkseweg, met argusogen naar gekeken wordt. Allereerst wordt er in de gepubliceerde film gesproken over het plaatsen van drempels. Uit, eigen, ervaring op de Stompwijkseweg leidt het plaatsen van drempels alleen maar tot meer trillingen, geluidsoverlast en ergernis in de omgeving. Daarnaast wordt er gesproken over een voorkeursvariant. De breedte van de diverse inrichtingselementen riep gelijk al diverse vragen op. De nieuwe parkeervakken, gesitueerd als vakken van 1,80 meter breed. Hedendaags is de gemiddelde auto al vaak meer dan 2 meter breed, vaak is dat dan nog zonder de breedte van de spiegels meegerekend. Tevens kunnen deze vakken natuurlijk ook gebruikt worden om eventueel vrachtverkeer, breedte vrachtverkeer maximaal 2,55 meter, voor aanliggende bewoners te laten laden en lossen. In beide situaties zal dit leiden tot een forse versmalling van de nieuwe hoofdrijbaan. Deze is volgens het ontwerp gesitueerd als 3,80 meter. Gezien de bovengenoemde situaties zal deze smaller uitvallen. Landbouwverkeer heeft vaak de maximale breedte van 3 meter en zal dus moeite hebben om door de dorpskern heen te geraken in de nieuwe situatie. Landbouwverkeer door de dorpskern zal ondanks de, toekomstig, afgeronde Veenpoldersweg nog steeds regelmatig voorkomen, helemaal wanneer de plannen voor eenrichtingsverkeer doorgezet worden. Zoals hierboven al benoemd. Ook plaats ik maar al te graag vraagtekens bij de nieuwe stoep. Een stoep van 80 cm breed waar door overhangende spiegels van geparkeerde auto's al minimaal 10 cm vanaf gaat. Dit maakt dat de stoep al niet gemakkelijk of veilig toegankelijk is voor mensen in een rolstoel of voor ouderen met een rollator. Terwijl dat juist de doelgroep is waar de stoep voor bedoeld is mijn inziens. Daarnaast zal het verwijderen van de oude stoep langs de kade leiden tot een extra belasting op de toch al verzwakte kade. Over de verzwakte kade gesproken, is er al bekend hoe deze opgeknapt gaat worden? Wanneer deze op dezelfde manier opgeknapt wordt als de Stompwijkseweg, zal door de hoger staande paalkoppen de hoofdrijbaan nog verder versmallen. Dit is nu namelijk ook het geval op de Stompwijkseweg. De buitenste 50 tot 75 cm langs de kade is namelijk niet te beschouwen als een fatsoenlijk stuk wegdek. Concluderend heb ik als bewoner van de Stompwijkseweg mijn vraagtekens bij de nieuwe plannen voor de Doctor van Noortstraat. En ben ik bang dat we zo meteen een dubbele tegenvaller krijgen.	straat op basis van de uiteindelijke ontwerpvariant zo in te richten dat het voor de bewoners prettig wonen en verblijven is. Voor de gemeente is er, met de aanleg van de Veenpoldersweg enerzijds en de inrichting van de Doctor van Noortstraat als 30 km/u gebied anderzijds, geen aanleiding om sluipverkeer door middel van technische maatregelen, zoals bollersystemen, te weren. Wel om autoverkeer via weginrichting hier zo veel mogelijk te ontmoedigen. Met betrekking tot de verhoogde verharde strook langs het water zal nader onderzoek plaatsvinden naar de gebruiks(on)mogelijkheden daarvan om te voorkomen dat eenzelfde situatie ontstaat als bij de Stompwijkseweg.

	Een dubbele tegenvaller in de vorm dat faciliteiten in het dorp slechter bereikbaar worden voor het buitengebied en dat sluipverkeer vanaf de A4 op de Stompwijkseweg zal toenemen. Het sluipverkeer is namelijk wel een hekel punt dat inderdaad aangepakt dient te worden, maar om dan ook het dorp voor eigen inwoners ontoegankelijk te maken en uiteindelijk wel in de sluipverkeer overlast te laten zitten voelt als een dubbel mes in je rug. Daarom pleit ik persoonlijk voor een integrale aanpak van het sluipverkeer door middel van andere systemen dan eenrichtingsverkeer. Denk aan bijvoorbeeld pollers die omhoog gaan wanneer er filevorming op de A4 is, waardoor alleen bestemmingsverkeer nog toegang heeft tot de Stompwijkseweg. Deze systemen worden in omliggende gemeente gebruikt en leiden daar tot een flinke reductie van sluipverkeer. Daarnaast zijn er ook nog andere systemen mogelijk natuurlijk, het is alleen altijd maar weer de vraag wat de gemeente Leidschendam-Voorburg voor het buitengebied overheeft... Indien er nog vragen en/of opmerkingen zijn naar aanleiding van bovenstaande hoor ik dit graag. U kunt ten alle tijden contact opnemen via dit mailadres of via . Graag hoor ik van u of dit bericht goed is aangekomen. Daarnaast ontvang ik ook graag het uiteindelijke verslag van alle opgehaalde feedback van de afgelopen weken.	
19	Ter attentie van diegene die over de Dr. van Noortstraat gaat. Geachte heer of mevrouw, Mijn naam is SV. Ik ben woonachtig aan de Stompwijkseweg in Leidschendam. Enkele weken geleden werd ik gevraagd om mijn mening te geven over de herinrichting van de Dr. van Noortstraat. Dus, bij deze. Variant 1 met principeprofiel B heeft mijn voorkeur. Voor iemand, die zoals ik, veel gebruik maakt van de Dr van Noortstraat en weinig tijd heeft, kan ik moeilijk geloven dat de Gemeente de bewoners en gebruikers uit de regio doet pesten met omrijden. Ongehoord. Als variant 1 wordt uitgevoerd met principeprofiel B word het sluipverkeer gestimuleerd om via de veenpoldersweg te rijden. Mensen die hier niet vandaan komen nemen nu al in veelal de veenpolders weg, omdat deze wordt aangegeven voor doorgaand verkeer. Als er drempels in variant 1 komen, gaan mensen vanzelf de dorpskern mijden. Uit redenen dat het comfort van de Veenpoldersweg dan over het algemeen beter is. Overigens, wellicht heeft u binnen de bebouwde kom mensen gesproken, maar buiten de bebouwde kom heeft NIEMAND zich vertegenwoordigd. De mensen wonend aan de Stompwijkseweg, de Kniplaan, de Oostvlietweg, de N206, de meer- en geerweg en de Boven- en Ondermeer weg hebben veel met de Dr van Noortstraat te maken. Maar geen mensen van de des betreffende instanties gesproken. Geen personen van de gemeenten. Geen personen van het hoogheemraadschap. Geen mensen van het architectenbureau. Helemaal geen mens. Dat mag in het vervolg wel is anders. Ook de informatie verstrekking laat voor deze mensen veel te wensen over. Dit mag in de toekomst zéér zeker verbeterd worden. Ik hoop u hiermee voldoende mijn mening gegeven te hebben.	In deze reactie wordt de voorkeur uitgesproken om via de DVN zo snel mogelijk van A naar B te kunnen rijden. Dit is niet realistisch, omdat hiermee volledig voorbij wordt gegaan aan het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpskern in het algemeen en het wooncomfort van de bewoners van de DVN in het bijzonder. Juist hierom wordt het project Bereikbaar Stompwijk gerealiseerd. In de reactie wordt bezwaar geuit dat belanghebbenden van buiten Stompwijk niet kunnen participeren in het herinrichtingsplan voor de DVN. De nadruk in de participatie ligt inderdaad binnen Stompwijk en nog meer specifiek bij de bewoners van de DVN. Dit betekent echter niet dat bewoners en belanghebbenden van buiten het dorp niet op het plan kunnen reageren. Ook voor hen gelden dezelfde mogelijkheden, maar het belang en de betrokkenheid van deze groepen is minder groot.
20	Geachte heer/mevrouw, Wij hebben de verschillende verkeerskundige varianten en de gekozen voorkeursvariant voor de Doctor Van Noortstraat in Stompwijk gezien. Laten we beginnen dat we deze oplossing met gedeeltelijk eenrichtingsverkeer een zeer goede oplossing vinden. We hopen dat het sluipverkeer dan uit het dorp verdwijnt want daar zijn wij nog niet van overtuigd. Als deze variant het toch niet blijkt te worden, zijn wij voorstander van volledig eenrichtingsverkeer.	Bewoner is voorstander van de voorgestelde voorkeursvariant, maar vraagt aandacht voor het risico dat op de voorgestelde éénrichtingsdelen tegen het verkeer wordt ingereden. In de uitwerking van het ontwerp zal hier specifieke aandacht voor zijn. Bewoner vraagt aandacht voor de werkzaamheden van de nutsbedrijven. De volgorde in de uitvoering is erop gericht dat werkzaamheden door nutsbedrijven vooruitlopend op of in directe combinatie met de herinrichting plaatsvinden. Werkzaamheden in het kader

	Tevens willen wij aangeven dat de gedeelten die eenrichtingsverkeer worden, zodanig ingericht moeten worden dat het echt niet mogelijk is om alsnog even tegen het verkeer in te rijden. De ervaring leert namelijk dat (vooral de eigen inwoners) zich niet veel aantrekken van een dergelijk verbod. En ervaring leert dat er niet veel gehandhaafd of gecontroleerd wordt waardoor dergelijk gedrag wordt aangepakt. Voor de verkeerswerende maatregelen zijn drempels naar onze mening geen optie gezien de zachtheid van de dijk en dan krijgen wij nog meer scheuren in ons huis. Dan passen inhammen e.d. beter. De snelheid die wordt gereden is nu ook een zeer groot probleem, kan daar alstublieft aandacht voor komen, want dat zal niet veranderen hoe de weg ook wordt ingedeeld. Wat wordt er gedaan als ontmoedigingsbeleid om toch door het dorp te rijden? Want als dat als prettiger wordt ervaren, zullen ze niet snel meer over de omleidingsweg rijden. Ook over zwaar bestemmingsverkeer op de Doctor Van Noortstraat zal nagedacht moeten worden. En zorg er alstublieft voor dat de weg niet net na de voltooiing weer open moet voor een leiding o.i.d. We hebben bij de Stompwijkseweg gezien dat dit al heel veel malen is gebeurd en de diverse partijen gooien het amateuristisch dicht met de eerste kuilen tot gevolg. En als we hiervoor bij u aankloppen, is het een afgesloten project waar geen aandacht/geld meer voor is. Aangezien we dan vele jaren met de weg verder moeten, is het handig als dit nu tussen de diverse partijen wordt afgestemd. Wij doen op het dorp zoveel mogelijk met de fiets maar de meeste bewoners stappen in de auto. Misschien een idee om (binnen de hele gemeente) een campagne te starten om mensen bewuster te maken. Betreffende de presentatie kunnen we aangeven dat wij (mede door ervaring in deze branche) er wel uit komen maar het had iets duidelijker gepresenteerd mogen worden. Op deze manier (wegprofiel x en variant y etc.) zullen veel mensen afhaken omdat ze het niet kunnen volgen. Dit was een presentatie voor in het projectteam maar niet om aan bewoners te presenteren. Betreffen de huidige scheuren in ons huis willen wij graag vernemen wat hieraan gedaan wordt, mede omdat het nog een lange tijd duurt voordat de weg klaar is. Wij hoeven inmiddels geen wekker meer te zetten, vanaf 05:30 uur schudden wij ons bed uit. Het wordt steeds erger. Als we dan vragen of in de tussentijd het wegdek deels opnieuw gestraat kan worden, is er niemand thuis. En aangezien er ook geen snelheidscontroles e.d. worden gehouden, is het bijna niet meer te doen. Als u hieraan twijfelt, nodigen wij u uit om een dag bij ons te komen zitten zodat u het zelf kunt ervaren. Wij wensen u veel succes met de verdere uitwerking van het project. We vinden het goed dat u ons ook de gelegenheid geeft om onze visie hierop te geven. Hopelijk wordt er iets mee gedaan.	van individuele aanvragen bij de nutsbedrijven en in geval van calamiteiten kunnen niet worden uitgesloten. Bewoner wijst er terecht op dat in die situaties (meer) aandacht moet zijn voor de technische afwerking na werkzaamheden door de nutsbedrijven. Voor de reactie op de presentatie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 6. Met betrekking tot de reactie op de huidige staat van de DVN wordt vermeld dat in 2020 de meest erge tekortkomingen in de bestrating zijn aangepakt, maar dat lokale verzakkingen en andere mankementen continu aan de orde zijn. Als sprake is van ernstige verzakkingen wordt gevraagd deze direct via het daarvoor bestemde meldpunt Openbare ruimte (www.lv.nl) bij de gemeente te melden. Met het vooruitzicht van de herinrichting beperkt het onderhoud aan de DVN zich in de huidige situatie tot herstel wanneer sprake is van (verkeers)onveilige situaties. Helaas kan de gemeente niets betekenen bij de aanwezigheid en reparatie van scheuren in panden. Dat is en blijft een verantwoordelijkheid van de eigenaren.
21	Support voor de voorkeursvariant.	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant.
22	Ik word gelukkig van variant 3, tevens voorkeursvariant!! Ik kijk er naar uit met de start van de herinrichting.	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant.
23	Onze voorkeur gaat uit naar variant 3 of anders 2. Dus tracé Meerlaan-N206 graag 1-richtingsverkeer. Vragen: Als die weg 1-richtingsverkeer worden er dan zoveel mogelijke parkeerplaatsen gecreëerd? Er is nu een tekort. En wordt er ook rekening houden met de parkeerplaatsen die de bewoners op eigen terrein hebben?	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant, maar vraagt aandacht voor voldoende parkeerplaatsen op het wegvak Meerlaan-N206 en vraagt of in het plan ook rekening wordt gehouden met particuliere parkeerplaatsen. Op het betreffende wegvak doet zich in potentie een mogelijkheid voor om nabij de Nieuwe Vaart een parkeerplaats aan te leggen. De haalbaarheid daarvan wordt onderzocht. In de hele parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met particuliere ruimte voor parkeren.

24	Bedankt voor de presentatie en het op de hoogte stellen van de plannen rondom de dr van Noortstraat. Zelf zijn wij woonachtig aan de dr van noortstraat en ervaren we veel hinder van het langsrijdende verkeer. Wij zijn daarom tevreden met de voorkeursvariant. Wat we ons nog wel afvragen of het zware verkeer (denk aan trekkers, vrachtwagens, marktkramen, etc.) ook 2 richtingen tussen de meerlaan en de Huyssitterbrug op mogen rijden? Dit zorgt namelijk voor veel geluidsoverlast en wegschade.	Bewoners zijn tevreden met de beoogde voorkeursvariant en vragen zich af of op het tweerichtingsdeel van Meerlaan-Huyssitterbrug ook vrachtverkeer en landbouwverkeer is toegestaan. De beoogde voorkeursvariant voorziet erin dat vrachtverkeer en agrarisch verkeer niet meer door de dorpskern hoeven en mogen. Om dit af te dwingen zal voor deze verkeerscategorieën een verbod worden ingesteld, waarbij “aantoonbaar bestemmingsverkeer” is uitgezonderd.
25	De stoep van 80 cm is wel erg smal. Je kan daar niet met een klein kind of hond aan de hand lopen. Ouderen met rollator of rolstoel geeft ook problemen. Net als kleine kinderen met driewielers , fietsjes enz die dan tussen die 80 cm rechtuit moeten proberen te blijven. Reken maar dat dit veel schades aan de geparkeerde auto's gaat opleveren. De parkeervakken van 180cm zijn achterhaald, deze zijn tegenwoordig 200cm i.v.m het steeds breder worden van de auto's. Vervolg. Een VW Golf is al 180cm zonder spiegels. Wat dacht u van de vele brede busjes in stompwijk. Als de auto's met een spiegels ook nog over die 80cm stoep overhangen, is er helemaal geen ruimte meer. Sowieso ben ik tegen verkeersdrempels, dan trillen we nog erger in onze huizen. Plaats gewoon aan 2 zijden veel snelheidscamera's	Bewoner heeft bedenkingen tegen de beoogde loopstrook van 80 cm en is vanwege trillingen tegenstander van verkeersdrempels en voorstander van snelheidscamera’s. Vanwege de beperkte breedte is het bij de herinrichting van de DVN puzzelen met de ruimte. De weg is/wordt niet breder dan in de huidige situatie. Uitgangspunt is om de straat op basis van de uiteindelijke ontwerpvariant zo in te richten dat het voor de bewoners prettig wonen en verblijven is.
26	Een vraag over de voorkeurs variant, blijft hierbij de brug van de huyssitterweg open? Op welke wijze wordt de snelheid gereduceerd op het stuk eenrichtingsverkeer tussen de huyssitterweg en de tuinbouwers? Is de voetgangersstrook verhoogd of zelfde hoogte als de weg?	De voorkeursvariant voorziet erin dat de Huyssitterbrug in één richting open blijft voor personenauto’s (en dus niet voor vrachtverkeer) en in twee richtingen voor fietsers en voetgangers. Snelheid beperkende maatregelen worden nader onderzocht in de uitwerking van de voorkeursvariant. Hierin worden verkeersvriendelijke drempels op (onderdelen van) het tracé niet uitgesloten. In het ontwerp is de loopstrook verhoogd aangelegd.
27	LS, Wij wonen op de Dr v Noortstraat en wij kunnen ons vinden in variant nr 3. Echter wel onder de nadrukkelijke voorwaarde dat er geen zwaar vrachtverkeer meer door de Dr v Noortstraat mag, en zeker niet over de Huyssitterbrug /-weg. Zoals reeds bekend bij de gemeente, hebben wij door de jaren heen tienduizenden euro’s schade opgelopen aan ons hek door vrachtwagens. Daarnaast willen voorstellen om de gehele Dr v Noortstraat een zgn. “fietssstraat - auto te gast” te maken tbv de veiligheid.	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant onder voorwaarde dat de DVN en zeker de Huyssitterbrug worden vrijgemaakt van vrachtverkeer. Voorts zien zij de straat graag ingericht als “fietsstraat”. Voor de DVN en de Huyssitterbrug wordt al direct na de openstelling van de Veenpoldersweg een verbod voor vracht- en landbouwverkeer ingesteld. De inrichting voor tweerichtingsverkeer met parkeren op het wegvak Meerlaan-Huyssitterbrug sluit een inrichting als “fietsstraat” uit.
28	Beste, vraag; hoeveel parkeerplaatsen heeft u ingetekend op het stuk DvNstraat van de Hoge Brug tot de aansluiting op de N206? Op de tekeningen kan ik hier geen wijs uit. Nu worden de auto's geparkeerd aan de waterkant en op de tekeningen zie ik alleen parkeerplaatsen langs de huizen. Er staat niet bij hoeveel t er zijn. We hebben hier ondanks de ruime percelen toch een parkeerprobleem, wat met de herinrichting van de DvNstraat misschien wel op te lossen is.	Het intekenen van de parkeerplaatsen volgt in de uitwerking van de voorkeursvariant naar een voorlopig ontwerp. Bekend is dat op dit wegvak als gevolg van de waterrecreatie en café de Hoge Brug behoefte is aan meer parkeerplaatsen of een duidelijkere parkeerregulering. Daarom wordt voor dit wegvak de haalbaarheid van een parkeerterrein tegen de Nieuwe Vaart onderzocht.
29	Wij wonen aan de dr van Noortstraat en gaan voor variant 3. Dit ivm verkeersoverlast in het dorp als er file staat op de rijksweg. Ook wordt het dan rustiger op de weg en veel minder schades aan de auto als ze proberen met zijn drieën langs elkaar te rijden. Dit heeft al tot duizenden euro’s schade geleid de afgelopen jaren welke niet te verhalen waren bij de veroorzakers ondanks de verkeersmaatregelen die er in de loop van de tijd zijn gedaan. Uw kenmerk 793126 . Met vriendelijke groet J.	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant. Hiermee verwacht hij dat materiële schade aan auto’s wordt beperkt.
30	1 de passeerstroken zijn dat de licht gekleurde vakken of de donkere ? Waarom wordt de, al hier en daar al beperkte parkeerruimte, nog meer verkleind door er vakken van te maken ? De wandelstrook is die verhoogd ? en zo ja hoe gaat dat dan bij alle uitritten van woningen ?	Het inzicht in de locaties van de passeerstroken en parkeerplaatsen volgt in de uitwerking van de voorkeursvariant naar het voorlopig ontwerp. Uitgangspunt is dat het parkeren beter wordt gereguleerd door middel van langsparkeervakken en/of -stroken afgewisseld met passeerstroken.

	Hoe breed wordt de wandelstrook min , als dat 80 cm wordt daag ik jullie uit om hier fatsoenlijk met een rolstoel over heen te lopen Is het mogelijk om duidelijk vanaf beide zijden aan te geven waar de passeerstroken zijn	De loopstrook is in de voorgestelde varianten inderdaad verhoogd, maar in deze fase is dit vooral een schematische weergave. In de uitwerking moet blijken of dit in verband met de uitritten van de woningen haalbaar is.
31	Het advies van de adviesraad van Stompwijk sta ik achter. Het is belangrijk dat de Dr. v Noortstraat een veilige straat wordt. Geen sluipverkeer en genoeg ruimte voor de fietsers en voetgangers. Door de twee toegangen eenrichting te maken zal dat afschrikken voor de automobilist. Tractoren en vrachtwagens moeten we helemaal niet meer hebben. Versmallingen kunnen daarbij helpen, door plantenbakken e.d. Het wordt nu tijd dat de dr.v. Noortstraat weer leefbaar en veilig wordt.	Bewoner schaart zich achter het advies van de Adviesraad en daarmee achter de beoogde voorkeursvariant. Uitgangspunt van de nieuwe inrichting van de DVN is dat deze een woon- en verblijfskarakter uitstraalt en de auto secundair wordt.
32	Beste, Naar aanleiding van uw brief d.d. 20-12-2021 kenmerk 793127 'Herinrichting Doctor van Noortstraat', het volgende; De voorkeursvariant heeft ernstige consequenties voor mijn melkveebedrijf aan de Dr. v Noortstraat. Het zou betekenen dat alle vrachtauto's en tractoren met werktuigen wanneer zij vanaf Leidschendam komen om moeten rijden via de Veenpoldersweg en dan via de Huyssittersbrug (waar nu al alle leuningen zijn afgereden) door de bebouwde kom moeten rijden om mijn bedrijf te bereiken. Wanneer zij vanaf het Oosteinde via de Veenpoldersweg komen moeten zij ook weer via de Huyssittersbrug door de bebouwde kom rijden om mijn bedrijf te bereiken. Al het zware vrachtverkeer is dus altijd gedwongen om door de bebouwde kom te rijden, dit lijkt mij onwenselijk, zo creëer je juist onveilige situaties! Terwijl als zij bij de Tuinbouwbrug 50 meter door kunnen rijden royaal voor de bebouwde kom blijven om mijn bedrijf te bereiken. Om een indruk te geven; om de 3 dagen komt een trailer de melk ophalen, om de 3 weken komt een trailer voer brengen, de loonwerkers komen tegenwoordig ook met steeds groter materieel; denk aan opraapwagens, grote balenpersen, mesttanks, sleepslangbemesters enz. Mijn voorkeur gaat uit naar het voorlopig open houden voor tweerichting verkeer, als dat niet haalbaar is dan toch in ieder geval een uitzondering voor bestemmingsverkeer. (ik ben overigens niet het enige bedrijf dat gevestigd is voor de bebouwde kom). Ik heb al contact gehad met L. Oliehoek van de adviesraad Stompwijk en A. de Hoon Contactpersoon van Leidschendam Voorburg, zij adviseerden mij ook schriftelijk mijn mening door te geven. In het filmpje vraagt wethouder mevr. van Eekelen nadrukkelijk om te reageren op de voorkeursvariant, ik ben van harte bereid haar ter plaatse persoonlijk e.e.a. toe te lichten.	Bewoner is een van de adressen die de beperking ervaart van éénrichtingsverkeer op het tracé Huyssitterbrug-Tuinbouwburg (het dorp uit). Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op reactie 9. In aanvulling daarop wordt vermeld dat in het verleden met bewoner en zijn buurman overleg heeft plaatsgevonden over de benodigde draaicirkel om met vrachtverkeer en landbouwverkeer vanaf de Veenpoldersweg naar links de DVN in te slaan.

33	Goedemorgen, Wij worden in de loop van dit jaar bewoner van het nieuwbouwproject "de vier van Stompwijk". Bij toeval kregen wij deze plannen onder ogen, wat voor ons echt een complete verrassing was. Ons is altijd verteld dat de huidige verbinding tussen de Veenpolderweg en de Huyssitterweg afgesloten zou worden, conform optie 1 of 2 uit het filmpje. Wat opvalt is dat ons bouwplan ook niet verwerkt is in de tekeningen. Wij hebben deze woning juist gekocht met de gedachte van de doodlopende weg!  	Verwezen wordt naar het antwoord op reactie 11. Vanwege de reacties van meerdere toekomstige bewoners van dit woonproject is een afschrift van dit verslag ter informatie toegestuurd naar de betrokken architect en ontwikkelaar/aannemer.

34	Mijn complimenten over de hele duidelijke presentatie die is gegeven. Als bewoner van de Dr. v. Noortstraat heeft Variant 3 waarbij het aan beide kanten van de Dr.V. Noortstr 1 richtingsverkeer is, ook zeker mijn voorkeur! Mag ik nog een suggestie doen dat er naast snelheidsbeperkende maatregelen, er ook een beperking komt voor zwaar verkeer voor de Dr. v. Noortstr? Dank en ik kijk uit naar het moment dat de straat zo is als voorgesteld in variant 3! Graag ontvang ik jullie verslag per email.	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant. Gevraagd wordt om naast snelheidsbeperkende maatregelen een beperking van het vrachtverkeer in de DVN. In het plan zijn zowel snelheidsbeperkende maatregelen als een verbod voor vracht- en landbouwverkeer voorzien.
35	Fijn dat er eindelijk naar de Doctor van Noortstraat gekeken gaat worden. Wij begrijpen alleen niet dat variant 3 de voorkeur heeft? Waarom zou je al het verkeer uit Leidschendam over dat stukje van de Huyssitterweg willen sturen? Dit kleine stukje weg is onoverzichtelijk en niet gemaakt voor doorgaand verkeer. Wij zien met deze 3e variant geen voordelen! Tevens zorgt het voor extra om rijbewegingen. Er zijn andere, betere en veiligere manieren om het sluipverkeer te weren!	Bewoner ziet geen voordelen in de voorkeursvariant, omdat alle verkeer vanuit Leidschendam dan via de Huyssitterweg/-brug naar het dorp zou moeten en de variant voor extra omrijd bewegingen zou zorgen. Het is een misverstand dat al het verkeer vanuit Leidschendam via de Huyssitterweg/-brug naar het dorp zou moeten. Dat geldt al niet voor het vrachtverkeer dat geen gebruik mag maken van deze verbinding en slechts voor een deel van het autoverkeer, omdat dit zich vanuit de Veenpoldersweg, afhankelijk van de locatie waar men in het dorp moet zijn, zal verdelen over Huyssitterbrug, Westeinderweg, N206.
36	Dank voor uw uiteenzettingen, de voorkeursvariant heeft ook zeer sterk onze voorkeur. Toch wil ik graag nogmaals het hele belangrijke punt onder de aandacht brengen: een verbod op het doorgaande zwaar verkeer door de dorpskern DvN. Een expliciet verbod zie ik nu nog niet in het plan. Het zware verkeer (vrachtauto's alsmede tractoren met grote aanhangers)	Bewoner is voorstander van de beoogde voorkeursvariant.

	geven sterke schade aan weg en panden door trillingen. Daarnaast te gevaarlijk voor fietsers, wandelaars, schoolgaande kinderen. Hartelijk dank	In het plan is een verbod voor vracht- en landbouwverkeer opgenomen met uitzondering van “aantoonbaar bestemmingsverkeer”. Dit verbod moet samen met de nieuwe inrichting er voor zorgen dat de DVN een veilige en prettige woonstraat wordt.
37	Bij variant 3 is het essentieel dat locaties van de gecombineerde parkeer/passeerstroken goed afgestemd worden op de parkeerbehoefte. Er zijn 1) veel huishoudens die auto('s) niet op eigen terrein kunnen parkeren en 2) hoge concentratie bruggen op bepaalde delen van de DvN. Een voetpad tussen genoemde stroken en erfafscheidingen geeft risico op schade aan langs geparkeerde auto's doordat fietsers wellicht toch gebruik gaan maken van het voetpad om niet te hoeven wachten op tegemoetkomend verkeer. Probleem 1 : de manier waarop de parkeer passeerstroken zijn verweven ’ met het voetpad nodigt fietsers uit om bij tegemoetkomend verkeer niet netjes te wachten maar gewoon door te fietsen via het voetpad Zeker in het geval dat groepjes fietsers dit gaan doen ontstaat er een risico dat langsgeparkeerde auto’s of erfafscheidingen van de woningen schade gaan oplopen. En waar moeten we straks 2x/week onze afvalcontainers gaan aanbieden? Op de rijbaan of op het voetpad. Probleem 2 : de situatie foto in de video is precies de situatie voor onze woning . De pijl wijst op het stukje privégrond gelegen achter de beukhaag erfafscheiding) waarop wij nu onze auto’s meestal gedeeltelijk parkeren zie linker foto) om het risico op schade aan de auto te beperken bekend probleem voor auto eigenaren die moeten parkeren langs de DvN). Wij hebben nu nog een mogelijkheid om een parkeerplek voor de kleinste auto op eigen grond te realiseren. Er is geen andere mogelijkheid om de auto op eigen terrein te parkeren. Wanneer de DvN volgens profiel A wordt ingericht vervalt deze mogelijkheid. Algemene vraag 1: hoe gaat het nieuwe wegdek straks aansluiten op de op/ afritten van de woningen? Gezien de huidige overlast die we hebben van de slechte afwatering van het wegdek bij hevige regenval (door verzakte putten en afwezigheid van waterkerende stoepranden) is het essentieel dat het nieuwe wegdek lager komt te liggen dan het voetpad en dat de	Bewoner uit haar zorgen over: + de afstemming van de parkeerlocaties en de parkeerbehoefte; + het risico dat de loopstrook door fietsers gebruik gaat worden; + de plaats voor de afvalcontainers; + de beperkingen die openbare parkeerplaatsen met zich meebrengen voor bereikbaarheid privéterrein; + de aansluiting van de weg op de bestaande in-/uitritten; + het opvangen en afvoeren van wegwater. Daarnaast wordt gevraagd of het mogelijk is voor de DVN een permanente snelheid van 15 km/u in te voeren. Bovengenoemde zorgen zijn bekend bij de gemeente en worden afgewogen in de uitwerking van de voorkeursvariant naar het voorlopig ontwerp. Wat betreft het verzoek om het snelheidsregime in de DVN van 30 km/u te verlagen naar 15 km/u het volgende. Allereerst wordt betwijfeld of 15 km/u een wettelijk toegestane snelheid is. Los daarvan is het de verwachting dat door maatregelen als parkeer- en passeerstroken, éénrichtingsverkeer, drempels, fietsers op de rijbaan het in de praktijk niet mogelijk is hard te rijden. Mochten deze maatregelen na ingebruikname van de DVN niet afdoende zijn voor een snelheid van 30 km/u dan kan alsnog worden bekeken om deze snelheid aan te passen.

	waterafvoerputten straks niet geblokkeerd kunnen worden door geparkeerde voertuigen. Op de impressie getoond in de video is een grijze afscheiding te zien, maar als er geen hoogteverschil is tussen wegdek, passeerstrook en afrit van onze buren dan blijft het hemelwater via hun afrit onder onze woning ophopen. De vochtoverlast van onze monumentale woning is bekend bij de projectgroep Bereikbaar Stompwijk. Algemene vraag 2: kan de gehele DvN straat aangewezen worden als woonerf zodat er een permanente snelheids-beperking van 15 km/ uur wordt geïmplementeerd t.b.v . de verkeersveiligheid?	

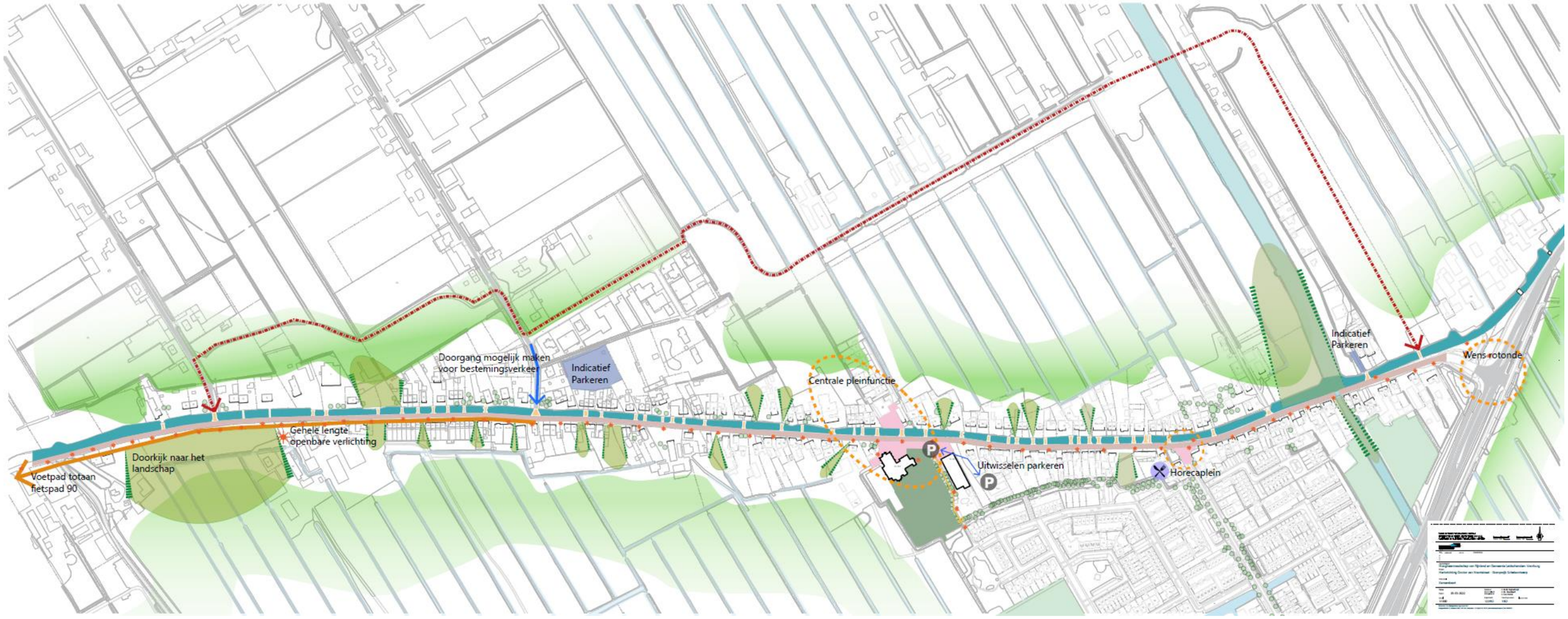
BIJLAGEN **ONTWERPVARIANTEN, (BIJGESTELDE) VOORKEURSVARIANT, WENSENKAART**

AAN DE HIERNA VOLGENDE AFBEELDINGEN KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

ONTWERPVARIANT 1

ONTWERPVARIANT 2

ONTWERPVARIANT 3 / VOORKEURSVARIANT

BIJGESTELDE VOORKEURSVARIANT

WENSENKAART