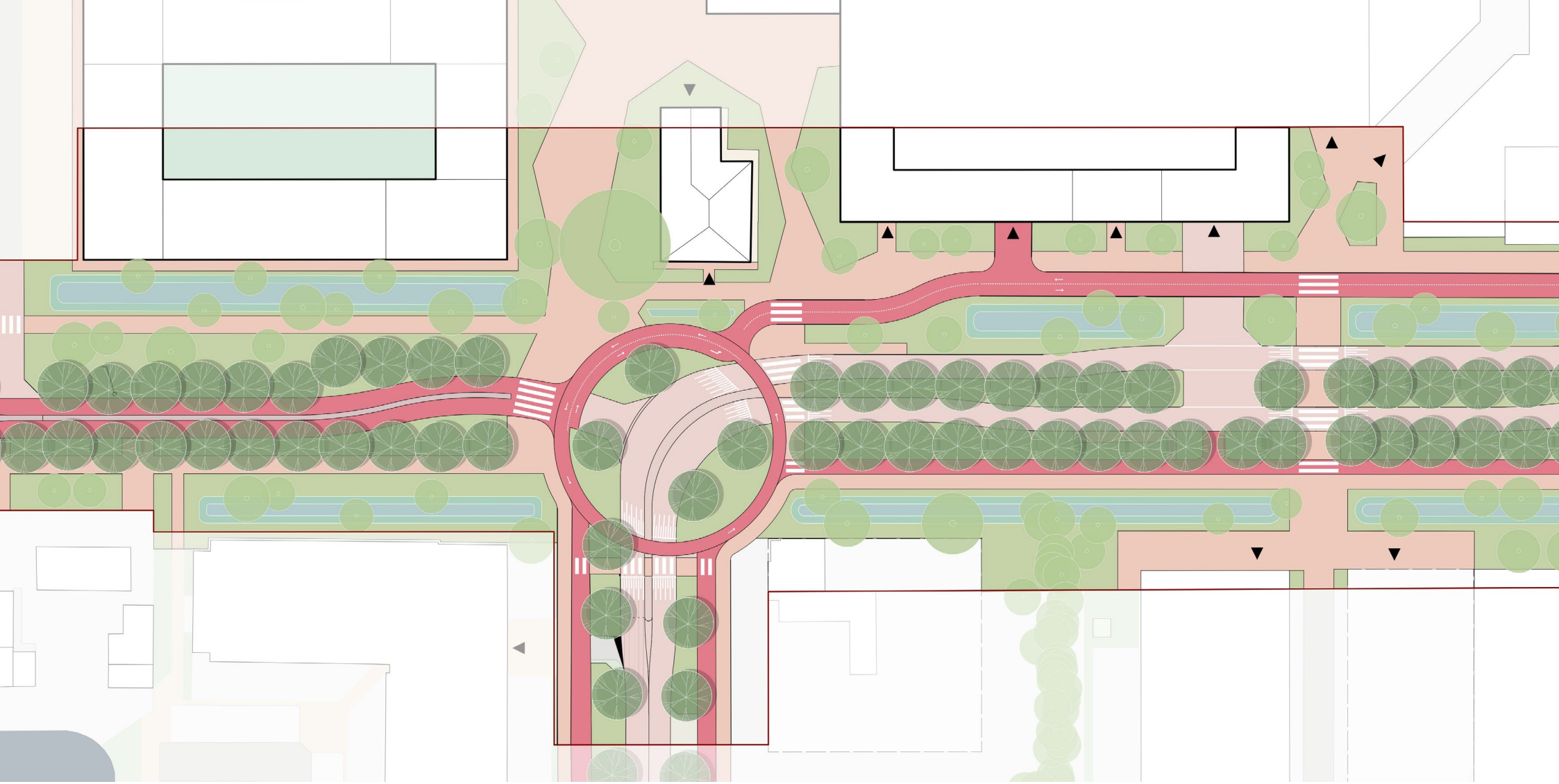


Schetsontwerp Middenweg

Nota van Beantwoording - Zienswijzen

Augustus 2026

Colofon

Titel: Nota van Beantwoording - Schetsontwerp Middenweg

Versie: 25 augustus 2026

Gemeente Dijk en Waard

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Zienswijze 1	6
Zienswijze 2	8
Zienswijze 3	10
Zienswijze 4	12
Zienswijze 5	14
Zienswijze 6	16
Zienswijze 7	18
Zienswijze 8	20
Zienswijze 9	22
Zienswijze 10	24
Zienswijze 11	26
Zienswijze 12	28



Middenweg in 2025

Inleiding

Een schetsontwerp voor de Middenweg

Voorliggende Nota van Beantwoording geeft een overzicht van de ingediende zienswijzen op het schetsontwerp van de Middenweg en de wijze waarop deze zijn beoordeeld en verwerkt

Het schetsontwerp is tot stand gekomen in een zorgvuldig en participatief proces dat is gestart in oktober 2025. Tijdens het proces hebben diverse bijeenkomsten plaatsgevonden met bewoners, ondernemers, eigenaren en gebruikers van de Middenweg. Deze inbreng heeft bijgedragen aan de inhoudelijke bouwstenen en uitwerking van het schetsontwerp.

In maart 2026 heeft het college van burgemeester en wethouders de concept Doorontwikkelvisie vrijgegeven voor inspraak. De conceptvisie is vervolgens gepubliceerd en heeft van 22 maart 2026 tot en met 1 mei 2026 ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn in totaal 12 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in deze Nota van Beantwoording integraal en tekstueel opgenomen. Per zienswijze is aangegeven op welke wijze deze is beoordeeld en of dit aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het schetsontwerp.

De Nota van Beantwoording wordt ter vaststelling aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders. Vervolgens wordt deze, als bijlage bij het schetsontwerp aangeboden aan de gemeenteraad. De gemeenteraad besluit vervolgens over de vaststelling van het schetsontwerp.

Zienswijze 1.

Beste Gemeente

Ik zag de tekening voorbij komen en er vielen mij gelijk een aantal zaken op of zou ik graag verduidelijking zien hiervan .

- Op deze locatie zou ik er eerder voor kiezen om een T kruising te maken dan een gedwongen richting met een rotonde voor fietsers.
- vanuit gaande dat er maar 1 richting voor fietsers geld qua rijrichting of probeer ze aan een kant te krijgen (middenwaard , voor meer overzicht.
- Als je links af moet naar bioscoop hoopt alles te veel op en wordt de kruising onoverzichtelijk vandaar T kruising en gezien de drukte op dit punt is een vri geen overbodige luxe.
- Zichtlijnen vanuit auto ga ik er vanuit dat al het groen naast de rijbaan laag is
- Rijbaan in asfalt uitgevoerd
- Geen streetprint ivm geluidsoverlast
- Laad en los plaats AH ook hier in betrekken ivm afwikkeling vrachtauto’s.
- Ov verlichting verbeteren , nu is het een onveilig gevoel vaak al je daar fietst .
- Groen ziet er prima verder uit.

Met vriendelijke groet

Beantwoording

De positieve waardering voor het groen wordt op prijs gesteld.

Voor het kruispunt Middenweg-Rustenburgerweg zijn drie varianten onderzocht; een T-splitsing, een afbuigende voorrangssituatie en een fietsrotonde (zie hiervoor pagina's 22-23). Hieruit blijkt dat de T-spitsing voordelen heeft, maar in de integrale afweging minder goed scoort op veiligheid, vergroening en aansluiting op de belangrijkste verkeersstroom. Het samenvoegen van de andere twee varianten tot een fietsrotonde met afbuigende hoofdroute scoorde het beste. Daarmee krijgen fietsers en voetgangers een duidelijke positie en blijft de hoofdrichting voor autoverkeer goed afwikkelbaar.

Uit de analyse blijkt dat fietsers in dit gebied uit verschillende richtingen komen en ook verschillende bestemmingen hebben, zoals Middenwaard, het Huygens College en de doorgaande fietsroute. Eén fietsroute aan één zijde sluit daarom onvoldoende aan op het werkelijke gebruik.

De zorgen over overzichtelijkheid en ophoping bij afslaand verkeer zijn terecht. Zichtlijnen zijn daarom nadrukkelijk meegenomen in het ontwerp en hebben geleid tot aanpassingen (zoals de verdraaiing van de fietsrotonde). Ook bij de verdere uitwerking van het groen blijft dit een belangrijk aandachtspunt: beplanting mag het zicht niet belemmeren.

De materialisatie, waaronder asfalt en het al dan niet toepassen van streetprint, wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. De laad- en losplaats van Albert Heijn is meegenomen in het ontwerp (zie expeditiehof pagina 28).

Naar aanleiding van deze en andere zienswijze wordt verlichting als aandachtspunt toegevoegd aan het schetsontwerp. Daarbij gaat het om het verbeteren van de sociale veiligheid en het veiligheidsgevoel voor fietsers en voetgangers.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze is op pagina 32, bij het onderdeel vervolg, een aanvulling opgenomen over het belang van een goed verlichtingsplan in de verdere uitwerking. Aanvulling: "In het schetsontwerp zijn nog geen uitspraken gedaan over verlichting. Vanuit de participatie is verlichting benoemd als belangrijk aandachtspunt voor sociale veiligheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid. In het vervolgproces wordt daarom een verlichtingsplan uitgewerkt dat past bij het ontwerp en bij het gebruik van de Middenweg.Daarbij wordt gezocht naar een goede balans tussen veiligheid en toegankelijkheid aan de ene kant, en het voorkomen van onnodige lichtvervuiling aan de andere kant. Dat laatste is van belang voor aanwonenden en voor biodiversiteit."

Zienswijze 2.

Goedemorgen gemeente Dijk en Waard,

Graag ontvang ik de zienswijzen van het schetsontwerp van de middenweg.

Met vriendelijke groet,

Beantwoording

De ontvangen zienswijzen zijn samengebracht en beantwoord in deze Nota van Beantwoording. Daarmee ontstaat een volledig overzicht van de ingediende reacties, de gemeentelijke beantwoording en eventuele aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen.

Na vaststelling van de Nota van Beantwoording wordt deze persoonlijk aan alle indieners toegestuurd.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 3.

Goede middag,

Ik mis o.a. de bereikbaarheid van het Basserhof op de overzichtstekening. Evenals de bioscoop en Cool zijn niet te bereiken. Het kan natuurlijk de bedoeling zijn alle verkeer over het Parelhof te laten gaan, maar dat lijkt mij niet logisch i.v.m. de invulling van het stadsplein in de nabije toekomst.

Ik wacht uw antwoord af, een goed weekend

Beantwoording

De aansluiting van de Middenwaard op de Middenweg is onderdeel van het schetsontwerp. De Basserhof en de aansluiting daarop maken echter geen onderdeel uit van het schetsontwerp Middenweg. Dit geldt ook voor de inrichting van de Middenwaard.

Uitgangspunt is dat de Middenwaard en alle functies die daaraan liggen, zoals Basserhof, COOL, de bioscoop en de expeditie van Lidl, goed bereikbaar blijven. Gemotoriseerd verkeer van die functies zal straks via de middenweg afgewikkeld worden zoals nu ook het geval is. In de Doorontwikkelvisie Stadshart is wel de wens opgenomen om het doorgaande verkeer en expeditieverkeer op de Kwarts de komende jaren te reduceren en de veiligheid en verblijfskwaliteit te verbeteren. Dit gebeurt door het verkeer beter te reguleren en te organiseren. Dat neemt niet weg dat er altijd verkeer zal blijven rijden om functies te kunnen bedienen.

Op de Kwarts en Middenwaard moet verkeer zich reeds aanpassen aan fietsers op de weg, zeker gezien het grote aantal fietsers. Dit principe wordt ook doorgetrokken op een deel van de Middenweg. Tussen de aansluiting op de Middenwaard en de fietsrotonde bij de Rustenburgerweg wordt in het schetsontwerp een stuk fietsstraat verlengd. In deze nieuwe situatie krijgen fietsers een duidelijkere voorrangspositie en ontstaat een eenduidiger verkeersbeeld. Ondanks dat fietsers en autoverkeer dichter bij elkaar worden gebracht wordt de aansluiting en oplossing zo vormgegeven dat er vanuit zichtlijnen meer overzicht ontstaat op het moment dat voorrang moet worden verleend ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 4.

Beste medewerkers van de gemeente,

Begrijpelijk dat het stadshart wordt aangepakt. Daarentegen vind ik t onbegrijpelijk dat fietsers en voetgangers vaak te maken hebben met zeer inconsequente verkeersregels. Voorbeelden:

• samen op 1 pad toegestaan (zeer gevaarlijk met snelle fatbikes etc in mijn ogen) tot gescheiden paden.

• 2 richtingen op mogen fietsen tot eenrichtingsverkeer (dit staat nauwelijks aangegeven en wordt niet gehandhaafd. Indien je netjes rechts van autorijbaan fietst kun je gerust tegenliggers verwachten op t fietspad van bv Amstel, Smaragd, Diamant, Middenweg overal eigenlijk.)

• in ene park wel en t andere park weer niet mogen fietsen.

Ik zou vooral pleiten voor een consequent verkeersregels beleid met aandacht voor de vergrijzing. Scheiden naar functie: loop hier , fiets daar en verschil in functie goed zichtbaar. Dit is op heel wat plekken in NL laatste jaren zeer slecht zichtbaar! Van Alkmaar tot Amsterdam ...

(Zelf vind ik fietspad rechts van auto's gebruiken t meest voor de hand liggend, maar binnen Heerhugowaard lijkt deze gedachte ouderwets)

Veel plezier met t verfraaien

Groenperken vind ik enorm verbeterd afgelopen jaren, top!

Met vriendelijke groet

Beantwoording

De positieve waardering voor de groenperken wordt op prijs gesteld. Vergroening is ook voor het schetsontwerp Middenweg een belangrijk uitgangspunt.

In de zienswijze wordt aandacht gevraagd voor duidelijke en consequente verkeersregels voor fietsers en voetgangers. In het schetsontwerp voor de Middenweg zijn fietsers en voetgangers vrijwel overal van elkaar gescheiden. Daarmee wordt aangesloten bij de wens om functies helder te onderscheiden.

De reactie sluit aan bij de Doorontwikkelvisie voor het Stadshart. Daarin wordt aandacht gevraagd voor de verschillende verkeersstromen bij herinrichtingen van de openbare ruimte. Daarbij ligt de nadruk op het aangenamer en veiliger maken van het Stadshart voor voetgangers, onder andere bij het Stadsplein, Coolplein, de Kwarts en het Stadspark.

Voor de Middenweg is gekozen voor een inrichting waarin de positie van fietsers en voetgangers duidelijker wordt dan in de huidige situatie. Op plekken waar veel verkeersstromen samenkomen, wordt extra aandacht besteed aan zichtbaarheid, herkenbaarheid en toegankelijkheid. Dit is ook van belang met het oog op ouderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 5.

Betreft reactie op ontvangen schetsontwerp Middenweg gelegen in het Stadshart van Heerhugowaard van maart 2026.

Enige tijd geleden mochten wij als leden van de voormalige Klankbordgroep Rustenburgerweg e.o. het schetsontwerp en toelichting ontvangen van de Middenweg aansluitend aan de Rustenburgerweg.

Met in acht name van hetgeen is besproken in de Klankbordgroep ,en voorlopig is vastgelegd, in een schetsontwerp voor de Rustenburgerweg ,reageren wij als volgt:

In de Klankbordgroep is namens het collectief van bewoners aan de Rustenburgerweg een visiedocument ingebracht met als aandachtspunten Veiligheid, Duurzaamheid en Aantrekkelijkheid.

Kunt u ons, en bij voorkeur schriftelijk, aangeven in hoeverre dit visiedocument is meegenomen in het concept plan zoals momenteel voor ligt.

Het visiedocument hebben wij in bijlage volledigheidshalve bijgesloten.

Wij zien uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke burengroet

Beantwoording

Het schetsontwerp voor de Middenweg is opgesteld vanuit vergelijkbare principes als de aandachtspunten uit het visiedocument: veiligheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid. Op basis van gesprekken met omwonenden, ondernemers, eigenaren en gebruikers zijn voor de Middenweg zes bouwstenen geformuleerd: bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid, identiteit, verblijfskwaliteit en klimaat. Deze bouwstenen sluiten inhoudelijk op meerdere punten aan bij de thema's uit het visiedocument.

Ook is bij het schetsontwerp nadrukkelijk gekeken naar de aansluiting op het ontwerp voor de Rustenburgerweg. De Middenweg en Rustenburgerweg functioneren niet los van elkaar. Daarom is gezocht naar een inrichting die verkeerskundig, ruimtelijk en qua uitstraling zoveel mogelijk op elkaar aansluit.

Het visiedocument is daarmee niet één-op-één vertaald in het schetsontwerp Middenweg, maar de daarin genoemde thema's zijn wel herkenbaar meegenomen in de afwegingen voor het ontwerp.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 6.

Beste lezer,

Ik woon nu hier bijna 50 jaar vanaf het begin dat het basserhof is gebouwd. Ik heb al veel veranderingen gezien aan het wegennet. De laatste de over rij bare rotonde is ontstaan doordat het zware vrachtverkeer daar niet kon keren of passeren. Heel veel vrachtverkeer komt ook door de paal bij de bioscoop. Deze kunnen nu heel makkelijk hun weg vervolgen en veilig voor de fietsers. We gaan nu weer terug naar een situatie van voorheen wordt dus weer levensgevaarlijk. De aparte bushalte is ontstaan doordat ze wel eens vijf minuten moeten wachten. Niet weghalen dus. De heuvel bij middenweg/ basserhof is ontstaan doordat de auto massaal door de beplanting en afzettingen reden. De heuvel en bocht dus zo laten. Wat mij betreft kan dit schetsontwerp zo de prullenbak in.

Knap de boel alleen op en creëer een veilige oversteek plaats bij het nieuwe zorgcentrum.

Met vriendelijk groet,

Beantwoording

De zienswijze sluit aan bij eerdergenoemde zienswijzen. Zie reactie zienswijze 3.

In afstemming met het vervoersbedrijf is gekeken naar de positie van de bushalte. Voor de dienstregeling is het niet noodzakelijk om op deze locatie in een aparte haltekom te halteren. In de nieuwe situatie zal bij deze halte alleen gehalteerd worden om passagiers in en uit te laten stappen. De bus zal bij een andere halte (met haltekom) wachten als de dienstregeling dat vereist.

De keuze voor halteren op de weg is naast ruimtebesparend, ten gunste van groen, ook gemaakt vanuit veiligheidsperspectief. Een haltekom direct naast een voetgangersoversteek leidt tot een minder overzichtelijke verkeerssituatie. Autoverkeer dat een stilstaande bus passeert, heeft in sommige situaties minder goed zicht op voetgangers die willen oversteken of de bus passeren. Daarnaast remt een halterende bus letterlijk het verkeer op de Middenweg af. Gelet op de beperkte hoeveelheid bussen, de verkeersveiligheid bij de oversteek en de wens om ruimte te houden voor vergroening, is ervoor gekozen om geen aparte haltekom te maken. De bus halteert daarom op de rijbaan.

Het vrachtverkeer van het laad- en loshof bij de Albert Heijn kan straks direct vanaf daar terugrijden naar de Zuidtangent en hoeft niet meer naar de rotonde bij de Rustenburgerweg. Daar keren kan straks ook niet meer.

In de verder uitwerking van het Schetsontwerp gaan we kijken hoe we ervoor zorgen dat gemotoriseerd verkeer vanaf het nieuwe stukje fietsstraat op de Middenweg vanaf de fietsrotonde alleen de verplichte rijrichting de Middenwaard op gaat nemen en niet rechtdoor rijdt richting Geul – Diamant.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 7.

Beste heer, mevrouw,

Ik ben vanavond bij de informatieavond geweest in de Vue over het schetsontwerp Middenweg.

Ik had mij voorgenomen niet te reageren omdat ik mij afvraag of dit zin heeft. Zijn dit in de ogen van de gemeente niet ‘ de zeikerds’?

Ik heb er moeite mee dat ik het gevoel krijg dat de gemeente niet echt luistert naar de mensen. Mensen die er al jaren wonen en heel veel ervaring hebben in dat gebied.

Ik bespeur geregeld dat dit een formaliteit is. Formaliteit burgerparticipatie is dan afgevinkt. Zo ook bij het hele proces rondom de Rustenburgerweg.

Ook deze avond ga ik met hetzelfde gevoel naar huis. Met name de houding van de projectleider. Het was duidelijk dat hij niet op vragen zat te wachten. De gemeente heeft het bedacht en dat is het juiste. En natuurlijk zullen jullie er goed over hebben nagedacht. Daar mogen we ook wel van uitgaan. Alleen zijn de computermodellen dan de waarheid? Hoe mooi zou het zijn als er echt naar de mensen wordt geluisterd? Of vraag ze dan niet om een vraag te stellen en presenteer jullie plan dat kan ook.

Een vraag of de hulpdiensten ook meegenomen zijn in dit plan wordt aan de kant geschoven. Maar dit is toch een hele goede vraag? Dat had toch ook het antwoord kunnen zijn?

De vraag over de bus is toch een logische vraag? De mensen willen laten weten wat hun ervaring is zij wonen hier al immers al jaren. En ik vermoed de mensen die dit bedacht hebben niet.

Het is ook zonde van jullie (mooie) plannen omdat hierdoor een ander gevoel gaat overheersen en de mooie goede ideeën dan minder worden gezien en benoemd.

Dit is uiteraard mijn gevoel. Ik kan niet spreken voor anderen.

Genoeg over het proces.

Hierbij mijn inspraak over het schetsontwerp:

- Fietsstrook deel C. De projectleider was heel duidelijk dat er nauwelijks vrachtverkeer langs deze route gaat. Ik mijn beleving zijn er verschillende restaurants, bioscoop, theater die bevoorraad moeten worden. Hoe is dit onderzocht? Zijn hier getallen van? Volgens mij gaat de Hugohopper hier ook langs.

Het zal vast in computermodellen staan dat dit veilig is maar als ik dan denk aan veel kinderen (Huygens College) die daar dagelijks tussen die vrachtwagens en auto’s moeten fietsen vind ik dat spannend.

Wat mij betreft liever op een fietspad. Want het is namelijk ook niet zo dat daar weinig auto’s gaan rijden. Het wordt een doorgaande weg voor auto’s naar het parkeerterrein, bestaande woningen en nieuwe woningen. Het zal eerder meer dan minder worden.

- Bushalte op de rijbaan

Ik heb niet de illusie na vanavond dat hier überhaupt nog naar wordt gekeken maar ik schrijf deze toch maar op.

Ik ben het helemaal met de meneer van vanavond eens. Kijk eens op de Middenweg te hoogte van Koos Rood. Daar staat het geregeld vast en leidt tot gevaarlijke situaties. Mensen gaan twijfelen of ze er wel of niet langs zullen gaan. Dat gebeurt daar ook.

Mochten er nog vragen zijn dan hoor dat graag.

Groeten,

Beantwoording

Voor de inhoudelijke reactie op fietsstraat deel C wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3.
Voor de reactie op de bushalte op de rijbaan wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6.

Het wordt betreurd dat omschreven indruk is ontstaan. Het proces is er juist op gericht geweest om ervaringen, zorgen en aandachtspunten uit de omgeving zorgvuldig op te halen en te betrekken bij het schetsontwerp. Tijdens de eerste bijeenkomst is schetsend aan tafel gezeten met circa 80 omwonenden en gebruikers. Daarmee zijn ervaringen, zorgen en aandachtspunten uit de praktijk en uit het eerdere participatietraject inzake de deelgebiedsvisie Stadshart Zuid-West en het Schetsontwerp Rustenburgerweg opgehaald, herbevestigd en meegenomen bij het opstellen van het schetsontwerp. De bouwstenen die voor het ontwerp zijn opgesteld zijn voortgekomen uit alle input die de omgeving is meegeven en heeft als afwegingkader gediend in het ontwerp. Ook deze informatieavond had tot doel om vragen te beantwoorden, zorgen te horen en reacties op het schetsontwerp op te halen.

De vragen die tijdens de avond zijn gesteld, worden gewaardeerd, ook al is dat wellicht niet zo duidelijk overgekomen. De vragen en zorgen over de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij halteren op de weg door de bus zijn gelijk na de avond opgepakt en hebben geleid tot een gesprek met de Veiligheidsregio over onder meer de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarmee zijn de reacties uit de omgeving betrokken bij de verdere beoordeling van het schetsontwerp.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 8.

Uw vraag heeft betrekking op (kruis aan):

- Bereikbaarheid
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Identiteit
- Verblijfskwaliteit
- Klimaat

Praktis ontwerp, ik zeg doen.

vraag: kunnen jullie bij plan D ook de kopse kant van Htt hoek westtangent meenemen in mijn visie een koude kille hoek/plein.

Beantwoording

Het gebied bij woongebouw De Barnsteen aan de Zuidtangent maakt geen onderdeel uit van het schetsontwerp Middenweg. Het schetsontwerp richt zich op de inrichting van de Middenweg en de directe aansluitingen daarop.

In de Doorontwikkelvisie Stadshart is deze zone wel geduid als mogelijke locatie voor vergroening. Dat betekent dat de inrichting van dit gebied in een ander traject verder wordt bekeken.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 9.

Goedendag,

Via deze mail wil ik graag reageren op het schetsontwerp middenweg die via mail is toegestuurd (waarvoor dank) en in de Vue bioscoop is gepresenteerd.

Gedacht vanuit het perspectief van visueel beperkte personen ben ik voorzichtig optimistisch over de voorstellen. Ik zie veel rechte, overzichtelijke looplijnen die veilig afgescheiden zijn van de (auto)weg, deze zal met goede gidslijn goed te volgen zijn. Helaas niet afgescheiden van het fietspad (plandeel a + b) dus daar voorzie ik in de toekomst nog wel knelpunten als de scheidslijn voor fietsers met wandelpad niet goed herkenbaar is en makkelijk overschreden kan worden.

De duidelijke witgekleurde zebrapaden zijn zeer prettig en ook noodzakelijk om veilig te kunnen oversteken met de benodigde geleidelijnen en noppenmarkeringen.

Mijn vraag is wel (bij plandeel C) of er ook een zebrapad gerealiseerd kan worden op de weg ‘middenwaard’ bij het voetpad parallel aan middenweg waar het autoverkeer van fietspad middenweg rechtsaf slaat de middenwaard (auto)weg op richting Vue.

In huidige situatie ligt er wel een zebrapad en merk dat hier vrijwel altijd netjes gestopt wordt voor overstekende wandelaars en fietsers. Het visueel duidelijke zichtbare zebrapad helpt hier erg bij.

Tot zover onze bevindingen.

Vanzelfsprekend wil ik graag meedenken in het vervolgtraject.

Hartelijke groet,

Beantwoording

De positieve waardering voor de rechte en overzichtelijke looplijnen, de veilige ligging ten opzichte van de rijbaan en de duidelijke zebrapaden wordt op prijs gesteld. Bij het schetsontwerp is met aandacht gekeken naar de toegankelijkheid voor mensen met een visuele beperking. Het is goed om te lezen dat dit ook in het ontwerp wordt herkend.

In plandeel A en B liggen voetpad en fietspad op onderdelen dicht bij elkaar. Hiervoor is gekozen om versnippering van de groene ruimte te voorkomen en voldoende ruimte te houden voor waterberging.
In de verdere uitwerking is het daarom van belang dat voetpad en fietspad duidelijk van elkaar worden onderscheiden, bijvoorbeeld met kleur- en materiaalgebruik. De materialisatie en nadere afstemming met belangenbehartigers is opgenomen bij het onderdeel vervolg (pagina 32).

De suggestie om bij de aansluiting op de Middenwaard ook een zebrapad op te nemen, wordt onderschreven. In de huidige situatie ligt hier ook een zebrapad en dit draagt bij aan een duidelijke en herkenbare oversteek voor voetgangers.

Conclusie

Het schetsontwerp is naar aanleiding van deze zienswijze aangepast. Op pagina 27 is bij de aansluiting op de Middenwaard een zebrapad opgenomen in de tekening.

Zienswijze 10.

Goedendag,

Als het nieuwe 'medisc centrum' klaar is zal het oude gesloopt gaan worden en zullen de prachtige bloesembomen die er dicht rondom staan (ongeveer 11) weggehaald worden (schat ik in).

Natuurlijk wordt er, als alles over een paar jaar klaar is, weer groen geplaatst.

Maar deze bomen hebben al enige omvang en over een paar jaar beginnen we weer van voor af aan.....

Geef deze (huidige) bloesembomen ALSTUBLIEFT EEN TWEEDE LEVEN, misschien nu al voorbereiden (het is niet de meest gebruikelijke weg...maar wat een voldoening zal het geven aan medewerkers van het groen)

Er is al veel te veel NATUURKAPITAALvernietiging

Met vriendelijke groet;

Beantwoording

De genoemde bloesembomen rond het huidige medisch centrum liggen buiten het plangebied van het schetsontwerp Middenweg. Dit punt kan daarom niet binnen dit schetsontwerp worden opgelost.

De suggestie is wel meegegeven aan het team dat betrokken is bij Stadshart Zuid-West. Daar wordt bekeken of het mogelijk is om bestaande bomen, en waar mogelijk ook andere beplanting, een tweede leven te geven.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 11.

Uw vraag heeft betrekking op (kruis aan):

- [x] Bereikbaarheid
- [x] Veiligheid
- [x] Toegankelijkheid
- [ ] Identiteit
- [ ] Verblijfskwaliteit
- [ ] Klimaat

Is het overwegen om de busbaan naar Alkmaar (west/zuid waarts) aan te leggen thv de Rustenburgerhof ipv d'olifant?

Beantwoording

Een bushalte bij de Rustenburgerhof is niet overwogen. Uitgangspunt is om de bushalte zo dicht mogelijk bij de belangrijkste voorzieningen te houden. Daarmee blijven het winkelcentrum, het Huygens College en het toekomstige zorgcentrum ook goed bereikbaar voor mensen die minder goed ter been zijn.

Een halte op grotere afstand van deze voorzieningen zou de loopafstand vergroten. Dat sluit minder goed aan bij de wens om het Stadshart toegankelijk te houden voor alle gebruikers.

Conclusie

De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het schetsontwerp aan te passen.

Zienswijze 12.

opmerking

Uw vraag heeft betrekking op (kruis aan):

- Bereikbaarheid
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Identiteit
- Verblijfskwaliteit
- Klimaat

Bij de keuze voor verlichting wil ik een opmerking maken over de verlichting keuze Middenweg bij Centrumwaard in 2025 vernieuwd en opgeleverd. De fietspaden zijn heel er donker en gevaarlijk om 's avonds te fietsen. Zwakke verlichting uitstijkend op de Rijbaan voor auto's.

Beantwoording

Het is belangrijk dat iedereen zich veilig voelt op straat, zeker in het Stadshart. Verlichting moet daarom niet alleen gericht zijn op de rijbaan voor autoverkeer, maar juist ook op de plekken waar fietsers en voetgangers zich bewegen.

In het schetsontwerp zijn nog geen keuzes gemaakt over de verlichting. Wel is verlichting een belangrijk thema voor de verdere uitwerking, onder andere vanuit de bouwstenen veiligheid en toegankelijkheid. In de volgende fase wordt daarom een verlichtingsplan opgesteld dat past bij het ontwerp.

Daarbij wordt gezocht naar een goede balans tussen sociale veiligheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid aan de ene kant, en het voorkomen van onnodige lichtvervuiling aan de andere kant. Dat laatste is van belang voor aanwonenden en voor de biodiversiteit.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze is op pagina 32, bij het onderdeel vervolg, een aanvulling opgenomen over het belang van een goed verlichtingsplan in de verdere uitwerking. Aanvulling: “In het schetsontwerp zijn nog geen uitspraken gedaan over verlichting. Vanuit de participatie is verlichting benoemd als belangrijk aandachtspunt voor sociale veiligheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid. In het vervolgproces wordt daarom een verlichtingsplan uitgewerkt dat past bij het ontwerp en bij het gebruik van de Middenweg.Daarbij wordt gezocht naar een goede balans tussen veiligheid en toegankelijkheid aan de ene kant, en het voorkomen van onnodige lichtvervuiling aan de andere kant. Dat laatste is van belang voor aanwonenden en voor biodiversiteit.”