



Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West

Reactienota in het kader van de terinzagelegging van de Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West

Vastgesteld door de gemeenteraad van Dijk en Waard op 24 juni 2025.

Inleiding

Op basis van de Participatieverordening Dijk en Waard 2023 in combinatie met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) worden beleidsvoornemens bekend gemaakt en is er gedurende een periode van 6 weken voor eenieder de gelegenheid voor inspraak
Vanaf 3 maart 2025 tot en met 14 april heeft de Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West gedurende zes weken ter inzage gelegen

De volgende partijen hebben een zienswijze ingediend:

- 1. Huygens College
- 2. Bewoners Basserhof
- 3. Bewoners en bedrijven Rustenburgerweg
- 4. Bewonerscollectief Rustenburgerweg
- 5. Bewoner Schepradmolen

1. ALGEMEEN

De Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West beslaat het gebied rondom de Middenweg, vanaf de Zuidtangent tot aan Middenwaard. Voor twee locaties zijn op dit moment concrete plannen in voorbereiding. Naast het Huygens College komt het nieuwe zorgcentrum met eerstelijns zorg en de oude plek van de zorgpartijen zal na de verhuizing getransformeerd worden naar woningbouw. Na het vaststellen van de ruimtelijke deelvisie kunnen de ontwikkelaars aan de slag met de verdere uitwerking van hun bouwplannen en de ruimtelijke procedure waarmee het mogelijk wordt gemaakt om 160 woningen te realiseren.

2. COMMENTAAR OP REACTIES

Ad 1. Huygens College, zaaknummer 1057393

<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
Vanuit procesmatige overwegingen en samen optrekken is er de afgelopen periode in het kader van het VO Masterplan constructief samengewerkt tussen onderwijs, gemeente en andere partners. Wij stellen voor deze lijn vast te houden en samen verder op te trekken in het realiseren van duurzame onderwijshuisvesting. De omzetting van tijdelijke naar reguliere huisvesting van het Huygens College is geen losstaand project, maar een onderdeel van het VO Masterplan en het maatschappelijk vraagstuk waarin kwaliteit van onderwijs, toekomstbestendige voorzieningen en een leefbare wijk samenkomen. Wij verzoeken u om de concept-deelvisie aan te passen op de volgende punten: 1. Erken de omzetting van tijdelijke naar reguliere huisvesting als een volwaardig onderdeel van de gebiedsontwikkeling.	1.1) In de concept ruimtelijke deelvisie is rekening gehouden met een uitbreiding van het Huygenscollege die bekend was in september 2024. Sindsdien is er vanuit het VO Masterplan voortschrijdend inzicht, waardoor de uitbreiding in de ruimtelijke deelvisie achterhaald is. Het is een kleine moeite om in de ruimtelijke deelvisie de contouren van de door Huygenscollege opgestelde massastudie op te nemen als één van de scenario's voor de maximaal mogelijke uitbreiding van het Huygenscollege.	Ja, de contouren van de massastudie van het Huygenscollege zijn in de ruimtelijke deelvisie opgenomen. Waaronder in de stedenbouwkundige schetsverkenning op pagina 16, 23 en 37 en de daarvan afgeleide tekeningen. De tekst op pagina 16 is bij ontwikkelgebied 3 de omschrijving aangepast en in lijn gebracht met de beantwoording van de zienswijze. Op pagina 17 wordt in de tekst en afbeelding met bouwhoogte rekening gehouden met een vierde bouwlaag op het centrale bouwdeel, zoals opgenomen in de massastudie.
2. Reserveer de benodigde ruimte voor deze huisvesting, zoals aangetoond in de massastudie.	1.2) Zie reactie 1.1)	Ja, zie aanpassingen 1.1)
3. Werk actief mee aan een bestemmingsplanwijziging die realisatie mogelijk maakt.	1.3) De ruimtelijke deelvisie is geen ruimtelijke procedure die de realisatie van de daarin opgenomen ontwikkelingen mogelijk maakt. Daarvoor moeten altijd aparte planologische procedures worden doorlopen. Wanneer toekomstige plannen voor een uitbreiding van het Huygens College ver genoeg zijn uitgewerkt, kan hiervoor via een daarvoor geschikte ruimtelijke procedure de realisatie mogelijk gemaakt worden. Het spreekt voor zich dat de gemeente door het opnemen van mogelijke toekomstige uitbreiding	Nee

	van het Huygens College in de ruimtelijke deelvisie een positieve grondhouding heeft ten aanzien van het verlenen van medewerking aan zo'n procedure.	
4. Denk met ons mee over het FPE en een oplossing voor de financiële randvoorwaarden.	1.4) Een antwoord op deze vraag wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het Masterplan Voortgezet Onderwijs. De ruimtelijke deelvisie is hiervoor niet het juiste instrument.	Nee
5. Maak afspraken over het gebruik van parkeerplaatsen op het naastgelegen perceel voor medewerkers van het Huygens College, ter vervanging van de huidige voorziening op locatie P3, Coolplein.	1.5) Dit valt buiten de reikwijdte van deze ruimtelijke deelvisie. Met de implementatie van het integraal parkeerbeleid zijn recentelijk tussen gemeentebestuur en het Huygens College afspraken gemaakt over hun parkeeroplossing. 'Parkeren voor medewerkers van het Huygens College' vindt conform die afspraken plaats op P3 Coolplein.	Nee
6. Geef gezamenlijk invulling aan de inrichting van de buitenruimte. Wij doen de handreiking om - naast het gebouwwolume - samen met de gemeente te komen tot een integraal ontwerp waarin schoolplein, fietsenstalling, openbare ruimte en parkeerterrein in samenhang worden ontwikkeld.	1.6) De ruimtelijke deelvisie voorziet een integrale benadering van de uitwerking van de openbare ruimte. Van de uitnodiging om het ontwerp voor de terreininrichting gezamenlijk op te pakken, maakt de gemeente graag gebruik.	Nee

Ad 2. Basserhof, zaaknummer 1057291

<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
Op 8 april spraken de gemeente (wethouder en ambtelijke ondersteuning) met drie bewoners van de Basserhof. Tijdens het gesprek spraken we af om de brief van de bewoners met vragen, zorgen en opmerkingen als zienswijze in ontvangst te nemen en de zienswijze in drie onderwerpen onder te verdelen: 1. De klachten en zorgen over de huidige situatie die geen directe relatie met de ruimtelijke	2.1) Regels voor vergunningparkeren vallen buiten de reikwijdte van deze ruimtelijke deelvisie. Het parkeerbeleid wordt op dit moment door het college in opdracht van de raad geïmplementeerd in de gemeente. De periode waarin de vergunningplicht geldt in het Stadshart, ook voor de Basserhof, is door de raad op besloten: motie 'Aanpassing uitvoering vergunning parkeren' , d.d. 22 oktober 2024. De effecten van de gewijzigde	Nee

deelvisie hebben. Hieronder valt de klacht over bezoekers aan Cool en Vue die parkeren op bewonersplekken en het verzoek om de tijd voor vergunningparkeren weer naar 22:00u terug te brengen zodat deze overlast verdwijnt. Ook het verzoek om de huidige inrit voor auto's naar de Basserhof te verplaatsen van Middenwaard naar de Middenweg (zoals het vroeger was) valt hieronder.	vergunningstijden zullen worden gemonitord in het kader van het parkeerbeleid. Ook het eventueel verplaatsen van de inrit voor auto's in de bestaande beheersituatie valt buiten de reikwijdte van deze ruimtelijke deelvisie. Het gemeentebestuur neemt evenwel het initiatief om tegen het einde van dit jaar hierover het gesprek aan te gaan met de buurt. Als eerste zal immers moeten worden geïnventariseerd of de door de indieners van de zienswijze voorgestelde oplossingen breed gedragen worden door de bewoners van het Basserhof om te voorkomen dat voor andere bewoners een nieuw probleem ontstaat. Vervolgens kan worden bepaald of wijzigingen mogelijk zijn en indien zo, op welke termijn dat kan worden uitgevoerd.	
2. De vragen en zorgen die betrekking hebben op de bestaande verkeerssituatie op de Middenweg richting Middenwaard waarbij al regelmatig al (bijna) ongelukken plaatsvinden. En de situatie op de Middenwaard zelf die eigenlijk te smal is voor tweerichtingsverkeer.	2.2) Tijdens het gesprek op 8 april (wethouder en sr. projectleider gebiedsontwikkeling aanwezig) is een fietsstraat als oplossing voor de door de bewoners genoemde verkeersonveilige situaties op de Middenweg besproken. Het ging over het stukje Middenweg nabij de huidige fietsstraat, waar auto's en fietsverkeer elkaar kruisen. Het Stadshart wordt de komende jaren met de groei van de gemeente intensiever gebruikt. Autobereikbaarheid van het Stadshart is belangrijk en tegelijkertijd wordt verwacht en door de gemeente gestimuleerd dat het aandeel langzaam verkeer zal toenemen. Wanneer automobilisten in de openbare ruimte van dit deel van het Stadshart te gast zijn, moeten ze vanuit de ambitie van de ruimtelijke deelvisie rekening houden met de fietsers en voetgangers, zoals elders in het Stadshart ook al gebeurt. Doordat automobilisten en fietsers van hetzelfde weggedeelte gebruik maken, neemt de kans op ongelukken op de Middenweg bij afslaan richting Middenwaard af en kan dat zelfs helemaal verdwijnen. Vanuit deze verkeersveiligheidsgedachte is daarom voor dit	Nee

	deel van de Middenweg de ambitie in de ruimtelijke deelvisie opgenomen om in de toekomst een ontwerp met een fietsstraat als basis te nemen. De realisatie van deze ambitie zit echter nog niet in één van de concrete projecten voor dit deel van het Stadshart. Daarom stelt het college van B&W de gemeenteraad voor om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen om (net als voor de Rustenburgerweg van Amstel tot aan Middenweg) het ontwerp van dit deel van de Middenweg dit jaar verder uit te gaan werken. Omwonenden, ondernemers, eigenaren, het openbaar vervoer en andere belanghebbenden worden daar bij betrokken.	
3. De vragen en zorgen die betrekking hebben op de woningbouwontwikkeling. Het gaat dan over zaken als: a. Afstand tot de woningen; b. Hoogte gebouwen i.r.t. uitzicht; c. Behoud bomen; d. Parkeren; e. Laden en lossen vrachtverkeer Lidl en Cool;	De afstand tot de woningen (ruim 25 meter) en de hoogte van de nieuwe appartementengebouwen hebben invloed op het uitzicht van de aan Middenwaard grenzende woningen van de Basserhof. Vragen en zorgen van omwonenden zullen door de ontwikkelaars van de woningen later worden opgepakt, wanneer hun bouwplannen ook verder zijn uitgewerkt. Met een zonnestudie en artist's impressions kan dan nog meer inzicht worden gegeven in dat veranderende uitzicht. Onder andere het behoud van groen en zo veel mogelijk bomen, voldoende parkeren voor de nieuwe woningen conform het parkeerbeleid, en het laden en lossen van vrachtverkeer maken onderdeel uit van de ruimtelijke deelvisie. Dat is kaderstellend voor de in voorbereiding zijnde bouwplannen van de ontwikkelaars. De ontwikkelaars zijn vanuit de Omgevingswet verplicht hun bouwplannen participatief voor te bereiden en dat doen ze sinds de eerste bijeenkomst eind 2023 ook. Wanneer de toelichting op hun concreet uitgewerkte bouwplannen t.z.t. niet naar tevredenheid van de omwonenden zijn, hebben zij de mogelijkheid om	Nee

	zienswijzen en bezwaren in te brengen tijdens de formele ruimtelijke procedure die nog voor de bouwplannen doorlopen moet worden. Voor gesprekken / bijeenkomsten met omwonenden is nog voldoende tijd. De start van de bouw van de nieuwe woongebouwen kan pas starten nadat de zorgpartijen naar het nieuwe zorgcentrum zijn verhuisd. Op zijn vroegst vindt de start hiervan plaats begin 2027.	

Ad 3. Bewoners en bedrijven Rustenburgerweg, zaaknummer 1057883		
<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
Met betrekking tot de Concept Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuidwest uiten de bedrijven en bewoners hun zorgen en bezwaren over de voorgestelde wijzigingen aan de infrastructuur, met name de afwaardering van de Middenweg naar een 30 km fietsstraat van slechts 6 meter breed, voor gemengd verkeer en het verdwijnen van de bestaande rotonde en de vrij liggende fietspaden. De bedrijven aan de Rustenburgerweg, evenals een deel van de bewoners, maken zich zorgen over de bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid voor alle weggebruikers: 1. De bewoners en bedrijven achten het onverantwoord om de Middenweg af te waarden tot een 30 km fietsstraat, waar fietsers, auto's, vrachtwagens/tankwagens (leveranciers)), lijnbussen en hulpdiensten samenkomen en verzoeken de gemeente om hier van af te zien en het bestaande profiel te handhaven	Begin dit jaar is door gemeente en aanwonenden van de Rustenburgerweg samen de 'Klankbordgroep Rustenburgerweg e.o.' opgericht. Er wordt gezamenlijk gewerkt aan een toekomstig ontwerp voor de Rustenburgerweg tussen Amstel en Middenweg. Er komen in 2026 immers groot onderhoudswerkzaamheden aan en dat is een kans voor het gemeentebestuur om met direct aanwonenden nog eens goed naar de Rustenburgerweg te kijken. Inmiddels zijn er vier klankbordgroepbijeenkomsten geweest. Van alle bijeenkomsten worden uitgebreide verslagen gemaakt en met elkaar vastgesteld. 3.1) Zie antwoord op reactie van Basserhof. Vanuit een verkeersveiligheidsgedachte is voor een deel van de Middenweg (aansluitend aan de huidige fietsstraat) de ambitie in de ruimtelijke deelvisie opgenomen om in de toekomst het doorzetten van die fietsstraat als basis te nemen. Echter, ruim vóór de verkeersregelinstallatie van de kruising Middenweg met de Zuidtangent zullen autoverkeer en langzaam verkeer weer gescheiden moeten worden. Daar kunnen ook vrachtwagens die eerder hebben moeten laden en lossen (i.c. bij de Albert Heijn) over de	Aanpassingen in tekst op blz 29. In afbeeldingen in de ruimtelijke deelvisie o.a. op blz. 22 en 23 is aangegeven dat de aansluiting van de Rustenburgerweg op de Middenweg aandacht behoeft en verder uitgewerkt wordt.

	middenberm keren. Zij hoeven dan minder ver de Middenweg op te rijden om te keren, zoals nu het geval is. Daar is de drukke langzaam verkeer entree naar Middenwaard, worden in de toekomst woongebouwen toegevoegd en daar sluit de Rustenburgerweg op de Middenweg aan. Het Stadshart zal in groeiend Dijk en Waard immers intensiever gebruikt gaan worden, ook door langzaam verkeer. In de ruimtelijke deelvisie staat een mogelijk toekomstige inrichting van de Middenweg geschetst; er is vooralsnog geen concreet project op korte termijn. Het college van B&W heeft evenwel besloten de raad voor te stellen voorbereidingskrediet vrij te maken om (net als voor de Rustenburgerweg van Amstel tot aan Middenweg) dat schetsontwerp voor de Middenweg dit jaar verder uit te gaan werken. Omwonenden, ondernemers, eigenaren, het openbaar vervoer en andere belanghebbenden worden daar bij betrokken.	
2. Tevens vragen de bewoners en bedrijven om verduidelijking omtrent de rotonde bij de Olifant die is weggelaten in de Visie en wat hiervoor in de plaats komt. Een veilige rotonde voor fietsers, zoals aan de andere kant van de Rustenburgerweg/Amstel, zou een beter alternatief kunnen zijn. Op deze manier kunnen vrachtwagen na het laden en lossen bij Middenwaard gewoon blijven keren op de rotonde en hun weg kunnen vervolgen en hoeven zij niet bij het al drukke stuk bij AH de weg over te steken en blijft de veiligheid voor alle weggebruikers gewaarborgd.	3.2) Met het voorbereidingskrediet om de in de ruimtelijke deelvisie opgenomen schetsplan voor de Middenweg dit jaar verder uit te gaan werken, worden ambities uit de Strategische Omgevingsvisie Dijk en Waard, het Omgevingsprogramma Mobiliteit Dijk en Waard en de Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West betrokken om de bestaande infrastructuur veiliger te maken en ten opzichte van de auto ook meer (veilige) ruimte te geven aan het langzaam verkeer. Daar wordt ook 'de rotonde bij d'Olifant' bij betrokken.	In afbeeldingen o.a. op blz. 22 en 23 in de ruimtelijke deelvisie is aangegeven dat de aansluiting van de Rustenburgerweg op de Middenweg aandacht behoeft en verder uitgewerkt wordt.
3. Bovendien zou de Gemeente perceel Rustenburgerweg 1 aan kunnen kopen. Als de Gemeente over zou gaan tot aanschaf van dit perceel is er voldoende ruimte een prachtige en nog veiligere rotonde te creëren met een	3.3) In de klankbordgroepbijeenkomsten is hier met elkaar over gesproken en aandacht aan besteed. Het voorstel om het perceel van Stichting NUT te kopen is financieel niet haalbaar. De verkeerskundige argumenten zijn minstens zo	Nee

aparte afslag naar het nieuwe Medisch Centrum. Hierdoor wordt tevens het eerste stuk van de Rustenburgerweg én de Schepradmolen niet extra afslag onnodig extra belast door bezoekers van het Medisch Centrum en gebruikers (bewoners van de 60 appartementen bij Middenwaard) van de parkeerplaatsen van het Medisch Centrum.	belangrijk: met de voorgestelde rotonde met extra aftakking (voor de auto) naar het nieuwe medisch centrum ontstaan nieuwe kruisingen tussen autoverkeer en langzaam verkeer op Rustenburgerweg en Middenweg. Dat is bovenop de al bestaande kruisingen die niet opgeheven worden met dit voorstel. In de ruimtelijke deelvisie wordt voorgesteld de bestaande infrastructuur te benutten. Het Stadshart wordt intensiever gebruikt de komende jaren, door auto en langzaam verkeer. De bestaande infrastructuur kan dat qua capaciteit aan.	

Ad 4. Bewonerscollectief Rustenburgerweg, zaaknummer 1057298		
<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
In deze visie zal het huidige stuk van de Middenweg gelegen tussen de rotonde Rustenburgerweg en Zuid Tangent worden afgewaardeerd. Het voornemen is een brede doorgang te creëren voor voetgangers en fietsers en daarop het gedogen van autoverkeer. 1. Vanuit het perspectief van ook een voorgenomen renovatie van “ onze” Rustenburgerweg kunnen de bewoners van het collectief alleen maar enthousiast zijn over deze voorgenomen inrichting van dit stuk Middenweg. Immers: - Het beperkt de Rustenburgerweg als doorstroomweg, en zal daarmee het aantal verkeersbewegingen vanuit dat perspectief mogelijk beperken. Omdat de Rustenburgerweg door alle aanvullende plannen drukker wordt heeft dit misschien een dempend effect - Het wordt voor het langzame verkeer op dat stuk Middenweg mogelijk veiliger. - Bovendien geeft het ook een extra argument binnen de stads planologische	Begin dit jaar is door gemeente en aanwonenden van de Rustenburgerweg samen de ‘Klankbordgroep Rustenburgerweg e.o.’ opgericht. Er wordt gezamenlijk gewerkt aan een toekomstig ontwerp voor de Rustenburgerweg tussen Amstel en Middenweg. Er komen in 2026 immers groot onderhoudswerkzaamheden aan en dat is een kans voor het gemeentebestuur om met direct aanwonenden nog eens goed naar de Rustenburgerweg te kijken. Inmiddels zijn er drie klankbordgroepbijeenkomsten geweest. Van alle bijeenkomsten worden uitgebreide verslagen gemaakt en met elkaar vastgesteld. In de laatste bijeenkomst van 12 maart 2025 hebben de klankbordgroepleden uitgesproken: <i>“Er is een tweedeling o.b.v. geografische positie en verschillen in belangen c.q. posities. Een meer ‘economische’ Rustenburgerweg (bedrijvigheid) en een meer ‘woon’-Rustenburgerweg. De grens zo ongeveer rond De Rietvink.”</i>	In afbeeldingen in de ruimtelijke deelvisie is aangegeven dat de aansluiting van de Rustenburgerweg op de Middenweg aandacht behoeft en verder uitgewerkt wordt.

visie om ook een deel van de Rustenburgerweg daar planologisch, en zoals door het bewonerscollectief voorgesteld in een separate notitie, op aan te laten sluiten. - Onvriendelijk voor (brandstof)vrachtwagens.	Ook is genotuleerd: <i>“(Ambtelijk opdrachtgever) geeft aan de gedachte van één soort ontwerpuitgangspunt (materiaalgebruik, groen) voor de Rustenburgerweg belangrijk te vinden, want het is één rechte weg. Maar wel onderscheid tussen meer economische deel van de Rustenburgerweg en het meer 30 km/u-woon-deel. Dat wordt de opdracht voor de ontwerpers. Met alle input kunnen we zeker wat. (Ambtelijk opdrachtgever) geeft ook aan nog eens goed naar de opmerkingen van de klankbordgroepleden te kijken wat betreft de teksten en plaatjes van de ruimtelijke deelvisie (met name de termen ‘autoluw’, de details in de voorbeeld-inrichting van de Middenweg en de mogelijke Look & Feel van de aansluiting van de Rustenburgerweg op de Middenweg). Het belangrijkste is echter straks wat we met z’n allen in de klankbordgroep bespreken en vastleggen.”</i> 4.1) Het college van B&W stelt de raad voor voorbereidingskrediet vrij te maken om (net als voor de Rustenburgerweg van Amstel tot aan Middenweg) het in de ruimtelijke deelvisie opgenomen schetsontwerp voor de Middenweg dit jaar verder uit te gaan werken. Omwonenden, ondernemers, eigenaren, het openbaar vervoer en andere belanghebbenden worden daar bij betrokken.	
2, Wel vragen wij U ook in deze reactieperiode op de zienswijze, hoe u denkt, vanuit deze afwaardering Middenweg, te moeten omgaan met de ook door uw afdeling beheer mobiliteit en advies verkeer en vervoer erkende verhoging van de verkeersintensiteit op de Rustenburgerweg door oa.:	4.2) Zie antwoord op reactie van Basserhof. Het Stadshart zal in groeiend Dijk en Waard intensiever gebruikt gaan worden, door de auto en ook door langzaam verkeer. Het gaat in dat kader niet om een ‘afwaardering van de Middenweg’ maar een duurzaam verkeersveilig ontwerp van de Middenweg, ook in de toekomst, waar het	Blz 6: regel waarin stond dat de verkeersintensiteit van de Middenweg verlaagd kan worden. Deze is vervangen door regel waarin staat dat deze in samenhang met de behoefte voor langzaam verkeer moet worden ontworpen.

- de reconstructie van het kruispunt Rustenburgerweg/Amstel/Stellingmolen naar een meer logische qua doorstroming naar de Rustenburgerweg. (Afwaaieren Stellingmolen) - de verhoogde verkeersintensiteit via de wijk Molenwijk NO en Schepradmolen en uitkomende op de Rustenburgerweg ivm. met de vestiging van een Medisch Centrum en de verplaatsing van een tweetal dependances van OSG Huygens naar de locatie aan de Middenweg.	autoverkeer in samenhang met het langzaam verkeer ontworpen wordt. Vanuit een verkeersveiligheidsgevoel is voor een deel van de Middenweg daarom de ambitie in de ruimtelijke deelvisie opgenomen om in de toekomst de al aanwezige fietsstraat als basis voor ontwerp te nemen en door te zetten. Vóór de verkeersregelininstallatie van de kruising Middenweg met de Zuidtangent zullen autoverkeer en langzaam verkeer weer gescheiden moeten worden. De reconstructie van het kruispunt Rustenburgerweg/Amstel/Stellingmolen is voortgekomen uit de samenwerking met een klankbordgroep van wijkbewoners in het kader van de naderende herinrichting van Molenwijk Noord-Oost. Met die kruispuntoplossing wordt de oversteekbaarheid voor de fietser veiliger. Ook wordt verwacht dat autoverkeer vanuit o.a. Molenwijk, Rivierenwijk en Edelstenenwijk eerder via Haringvliet en de Oosttangent naar hun bestemmingen (o.a. Waardergolf, sportvelden, Trinitas College en Centrumwaard) zullen rijden en niet dóór de Molenwijk en Bomenwijk. Zo wordt de Heerhugowaardse tangentenstructuur beter benut en worden de woonwijken veiliger voor langzaam verkeer. De hoofdroutes voor de auto naar het nieuwe medische centrum en het Huygens College zullen niet veel veranderen, wel verschuiven door de verhuizing van het medisch centrum en eventueel toekomstige nieuwbouw van het Huygens College. Het Stadshart zal immers ook in de toekomst intensief gebruikt blijven worden. Autoverkeer zal hoofdzakelijk via de Zuidtangent, Middenweg en Rustenburgerweg deze voorzieningen aanrijden, zoals nu ook het geval is. Deze wegen kunnen dat verkeer aan, ook met een mogelijke nieuwe	
--	---	--

	inrichting zoals in de Klankbordgroep Rustenburgerweg e.o. wordt besproken. Een verhoogde intensiteit van het autoverkeer in de Molenwijk Noord-Oost wordt, door de inrichting als woonerf, niet verwacht. Dat automobilisten die bekend zijn in Dijk en Waard die route zouden kunnen nemen, kan natuurlijk niet volledig voorkomen worden. De gemeente blijft dat met wijkbewoners samen monitoren.	

Ad 5. Bewoner Schepradmolen, zaaknummer 1050458 en 1050410

<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
1. De bewoner verzoekt de gemeente om parkeerplaatsen tbv bewoners Stadshart om te ruilen met de parkeerplaatsen voor docenten van OSG Huygens bij P3 Coolplein Met de realisatie van ca.60 parkeerplaatsen tbv bewoners Stadshart wordt hier naar de mening van de bewoners niet aan voldaan aan de wensen van bewoners Molenwijk NO ten aanzien van woongenot, veiligheid en duurzaamheid. De Molenwijk NO hoeft niet de parkeergelegenheid te genereren voor het Stadshart met de daarbij ontstane verkeersintensiteit. Stadshart-bewoners zullen van 's ochtend vroeg tot 's avonds laat gebruik maken van deze gelegenheid gedurende het gehele jaar. We zien nu al sluipverkeer door de wijk vanaf de Zuid-Tangent via Stellingmolen, Weidemolen naar de Schepradmolen. De parkerende OSG Huygens- medewerkers zullen gedisciplineerder parkeren, nl. direct naar het MCM en niet door de wijk. Geen overlast gedurende de vakanties en weekenden. Deze invulling draagt ook bij aan een betere capaciteitsbenutting van de parkeerplaats en komt tegemoet aan de wensen van de bewoners van de Molenwijk	6.1) Met de nieuwe woningen en (eerstelijns) zorgvoorzieningen die in de ruimtelijke deelvisie ingepast worden, worden, conform parkeerbeleid, voldoende extra parkeerplaatsen gemaakt. Er komt geen extra parkeerdruk op de beschikbare parkeerplaatsen in de wijk, mede door het vergunningsgebied dat aansluit op het Stadshart. Met de extra aan te leggen parkeerplaatsen achter het Huygens College en het al aanwezige parkeerterrein P3 bij het Coolplein en de Middenweg parkeergarage zijn er veel parkeerplaatsen. Voor het daadwerkelijk gebruik en benutting van parkeerplaatsen moet echter gekeken worden naar het maatgevende moment waarop parkeerders hun auto parkeren. Het parkeerterrein P3 bij het Coolplein wordt in de avond gebruikt door bezoekers van Cool! Kunst & Cultuur en de horeca-bezoekers. Geparkeerde auto's van nieuwe bewoners van de beoogde nieuwe woongebouwen in dit deel van het Stadshart kunnen daar niet aan toegevoegd worden; er zijn op dat maatgevende moment op de dag onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Voor docenten van het Huygens College geldt dat niet;	Nee

NO.	zij parkeren overdag, wanneer er voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn op P3. Het Heerhugowaardse Stadshart zal in groeiend Dijk en Waard intensief gebruikt blijven worden. Het Stadshart is ook een van de plekken waar uitbreiding en intensivering van voorzieningen en het binnenstedelijk bouwen van nieuwe woningen plaats zal vinden. Daar is de Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West ook op gebaseerd. De hoofdroutes voor de auto naar het nieuwe medische centrum en het Huygens College zullen niet veel veranderen, wel verschuiven door de verhuizing van het medisch centrum en eventueel nieuwbouw van het Huygens College. Autoverkeer zal hoofdzakelijk via de Zuidtangent, Middenweg en Rustenburgerweg deze voorzieningen aanrijden, zoals nu ook het geval is. Deze wegen kunnen dat verkeer aan, ook met een mogelijke nieuwe inrichting van de wegen zoals bijvoorbeeld in de Klankbordgroep Rustenburgerweg e.o. wordt besproken. Een verhoogde intensiteit van het autoverkeer in de Molenwijk Noord-Oost wordt door de inrichting als woonerf niet verwacht. Dat automobilisten die bekend zijn in Dijk en Waard die route zouden kunnen nemen (het genoemde 'sluipverkeer'), kan natuurlijk niet volledig voorkomen worden. De gemeente blijft dat met wijkbewoners monitoren.	
2, De bewoner verzoekt de gemeente om achter en onder het nieuw te bouwen zorgcentrum een parkeergarage te bouwen waarbij de eerste laag half verdiept onder de begane grond komt en de tweede op plus een half. Met een lift voorziening tot entree zorgcentrum. De parkeervoorziening van 60-80 plaatsen is onvoldoende gezien de behoefte/ groei van OSG Huygens, bezoekers centrum en de geplande appartement bouw Stadhart in de	6.2) Het parkeerterrein achter het Huygens College is niet bedoeld voor docenten. Daarbij geldt, dat een parkeergarage bouwen vele malen duurder is dan parkeren op maaiveld. Met zulke hoge kosten, zijn de bouwplannen financieel niet haalbaar. Er is daarnaast ook geen reden om (nog) meer parkeerplaatsen aan te leggen dan volgens het parkeerbeleid nodig is; bouwen voor leegstand is niet de bedoeling.	Nee

toekomst. Nu er gebouwd gaat worden dan maar gelijk goed!		

3. AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Wijziging afbeelding	Reden
Blz 6, in afbeelding deelgebieden Openbare Ruimte de Entree Coolplein op de juiste plek gezet en Entreeplein Middenwaard toegevoegd.	Ter verbetering en ter verduidelijking.
Blz 30, Profiel Middenweg – west aangepast waardoor de setback van 1,5 meter van het woongebouw aan de rechterkant (zuidelijke blok) op de overgang van de vierde naar de vijfde bouwlaag is verdwenen.	Aanpassing waardoor het gebouw eenvoudiger uit te voeren is en meer vierkante meters op de vijfde bouwlaag bevat terwijl de stedenbouwkundige kwaliteit in orde blijft. Dit gebouw had zoveel verschillende inspringende en hoogtes dat er behoefte was aan vereenvoudiging.
Blz 32, Profiel Stadsstraat aangepast waardoor de setback van 1,5 meter aan de het woongebouw aan de rechterkant (zuidelijke blok) op de overgang van de vierde naar de vijfde bouwlaag is verdwenen.	Aanpassing waardoor het gebouw eenvoudiger uit te voeren is en meer vierkante meters op de vijfde bouwlaag bevat terwijl de stedenbouwkundige kwaliteit in orde blijft. Dit gebouw had zoveel verschillende inspringende en hoogtes dat er behoefte was aan vereenvoudiging.
Wijziging tekst	Reden
Blz 4: verschillende wijzigingen in de tekst zodat deze beter aansluit bij terminologie die binnen Dijk en Waard wordt gebruikt en beter aansluit bij bestaand beleid.	Ter verduidelijking
Blz 5: verschillende wijzigingen in de tekst zodat deze beter aansluit bij de opzet van de visie en het doel er van. Bij de afbeelding is Plangebied bijvoorbeeld vervangen door Visiegebied	Ter verduidelijking
Blz 6: verschillende wijzigingen in de tekst zodat deze beter aansluit bij terminologie die binnen Dijk en Waard wordt gebruikt en beter aansluit bij bestaand beleid.	Ter verduidelijking
Blz 7, enkele tekstuele aanpassingen van ondergeschikte aard.	Ter verduidelijking
Blz 11, verschillende wijzigingen in de tekst zodat deze beter aansluit bij terminologie die voor het Stadhart eerder is gebruikt en beter aansluit bij de opzet	Ter verduidelijking

van de ruimtelijke deelvisie Stadshart Zuidwest.	
Blz 13, verschillende wijzigingen in de tekst zodat deze beter aansluit bij terminologie die voor het Stadhart eerder is gebruikt en beter aansluit bij de opzet van de ruimtelijke deelvisie Stadshart Zuidwest.	Ter verduidelijking
Blz 14, enkele tekstuele aanpassingen van ondergeschikte aard.	Ter verduidelijking
Blz 16, naast de aanpassingen gedaan in reactie op de zienswijze van Huygens College zijn hier enkele tekstuele aanpassingen van ondergeschikte aard doorgevoerd.	Ter verduidelijking
Blz 17, naast de aanpassingen in reactie op zienswijze Huygens is hier toegevoegd dat d'Olifant als markant historisch accent aan de Middenweg <u>ook het begin- of eindpunt is van de Rustenburgerweg vormt.</u>	Ter verbetering
Blz 18, naast de aanpassingen gedaan in reactie op de zienswijze van Huygens College zijn hier enkele tekstuele aanpassingen van ondergeschikte aard doorgevoerd	Ter verduidelijking
Blz 19, tekstuele aanpassing van ondergeschikte aard.	Ter verduidelijking
Blz 20, Tekst aangepast aan de besprekingen van de Klankbordgroep Rustenburgerweg en hetgeen daarover is opgenomen in de verslagen	Ter verduidelijking
Blz 22, verschillende wijzigingen in de tekst zodat deze beter aansluit bij terminologie die voor het Stadhart eerder is gebruikt en beter aansluit bij de opzet van de ruimtelijke deelvisie Stadshart Zuidwest.	Ter verduidelijking
Blz 24, toegevoegd dat d'Olifant als markant historisch accent aan de Middenweg ook het begin van het polderlint van de Rustenburgerweg vormt.	Ter verbetering
Blz 29, toelichting over de Stadsstraat uitgebreid.	Ter verduidelijking
Blz 33, toelichting over de Groene Loper uitgebreid.	Ter verduidelijking
Blz 34, tekst aangepast zodat deze beter aansluit op de eerdere wijzigingen die zijn doorgevoerd voor de Middenweg	Ter verbetering