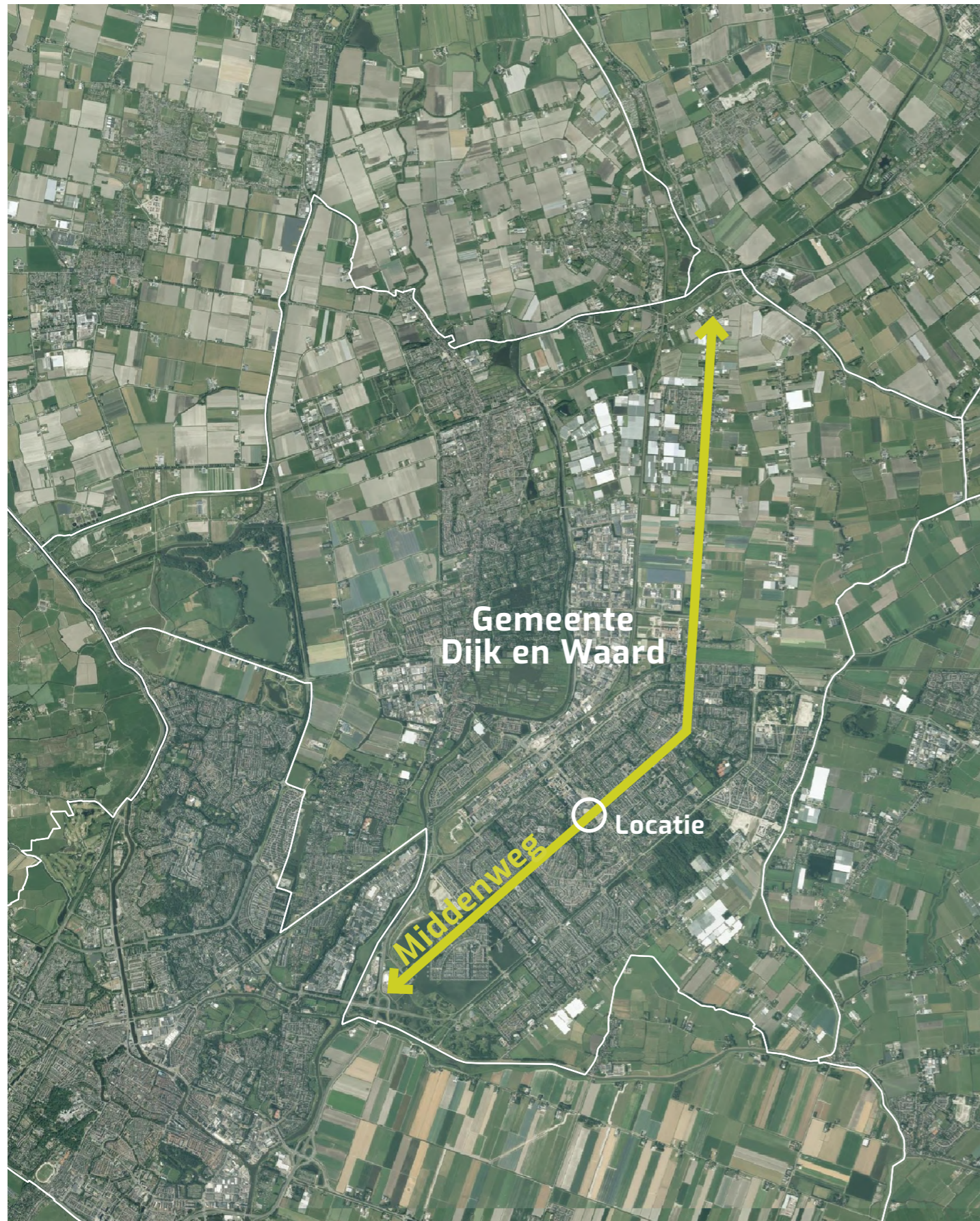




Schetsontwerp Middenweg

Februari 2026

Inhoudsopgave

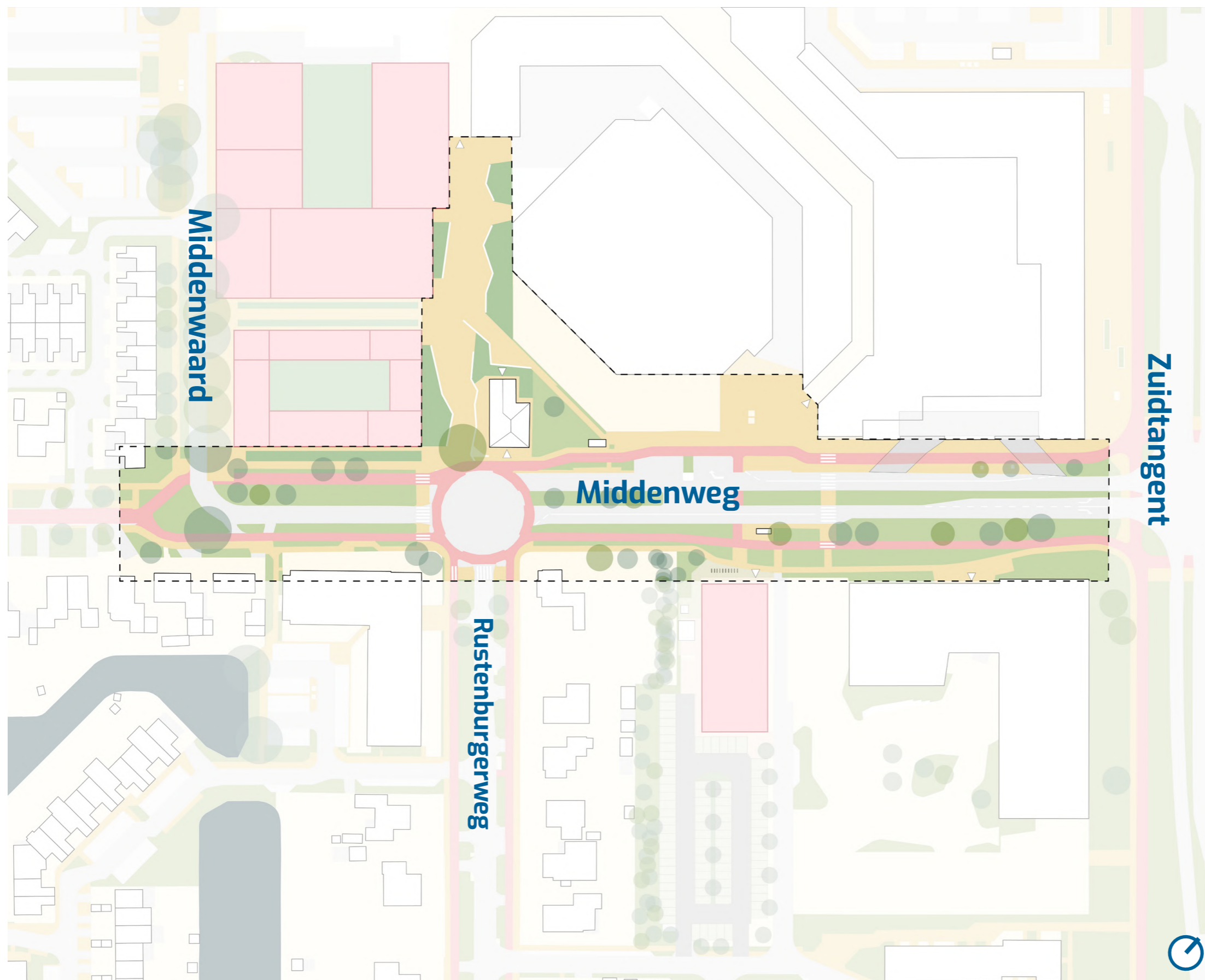


Locatie van het gebied en de Middenweg

1. Inleiding	3
Opgave	4
Aanleiding	5
Participatie	6
2. Bouwstenen en analyse	7
Bouwstenen	8
Bouwsteen: Bereikbaarheid	9
Bouwsteen: Veiligheid	12
Bouwsteen: Toegankelijkheid	14
Bouwsteen: Identiteit	15
Bouwsteen: Verblijfskwaliteit	17
Bouwsteen: Klimaat	18
3. Oplossingsrichtingen	19
Oplossingsrichtingen	20
Oplossingsrichtingen Deel A	21
Oplossingsrichtingen Deel B	22
Oplossingsrichtingen Deel C	24
Oplossingsrichtingen Deel D	25
4. Schetsontwerp	26
Schetsontwerp	27
5. Vervolg	31
Vervolg	32

1. Inleiding

Opgave



Focusgebied

Opgave

Dwars door Heerhugowaard loopt de Middenweg. Dit historische lint vormt een structurerende drager en is een van de belangrijkste verbindingen binnen Heerhugowaard. De weg verbindt woonwijken, voorzieningen en werkgebieden met elkaar en markeert tegelijkertijd de ruimtelijke ontwikkeling van Heerhugowaard door de tijd.

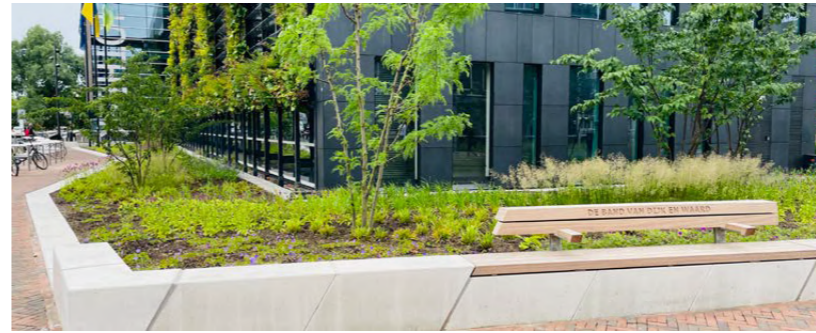
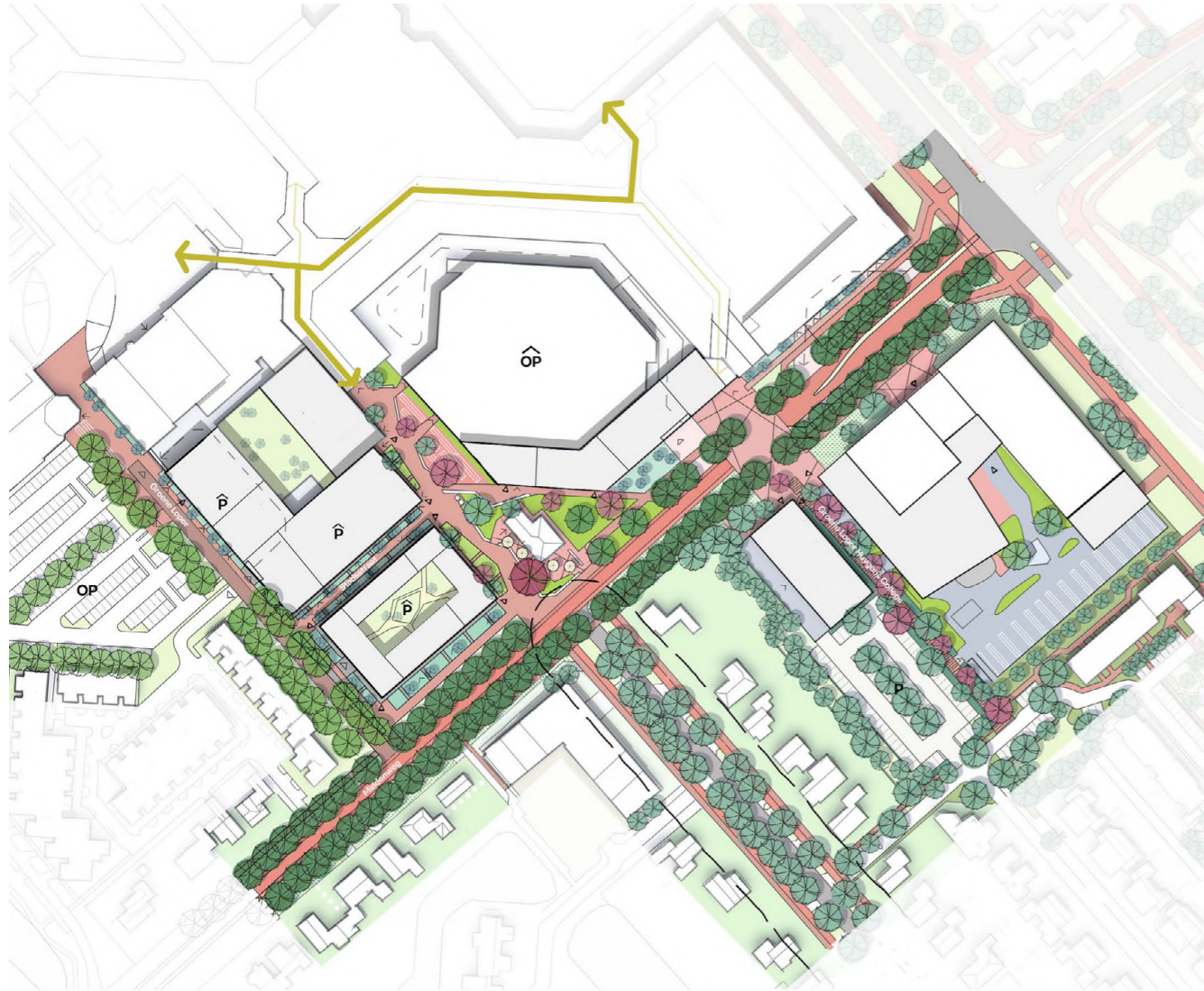
Ter hoogte van het Stadshart krijgt de Middenweg een bijzondere betekenis. Hier komen verschillende functies en verkeersstromen samen: winkeland publiek, bezoekers van maatschappelijke voorzieningen, scholieren, voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer. Dit deel van de Middenweg behoort daarmee tot de meest intensief gebruikte delen van de gehele Middenweg.

De combinatie van veel verkeer, verschillende verkeergebruikers en aangrenzende functies maakt de inrichting van dit wegvak complex en gelaagd. Binnen een lengte van circa 300 meter verspringt het wegprofiel drie keer. De wisseling in breedte, inrichting en gebruik leidt tot een gefragmenteerd straatbeeld en vraagt om een samenhangende herinrichting waarin verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit en ruimtelijke herkenbaarheid in balans worden gebracht.

Voorliggend schetsontwerp richt zich specifiek op dit centrale gedeelte van de Middenweg, gelegen tussen de Zuidtangent en Middenwaard. Het plangebied strekt zich uit van gevel tot gevel en omvat daarmee niet alleen de rijbaan, maar ook de trottoirs, oversteekplaatsen, groenstructuren en verblijfsplekken.

Aanleiding

Ruimtelijke deelvisie Stadshart Zuid-West



Aanleiding

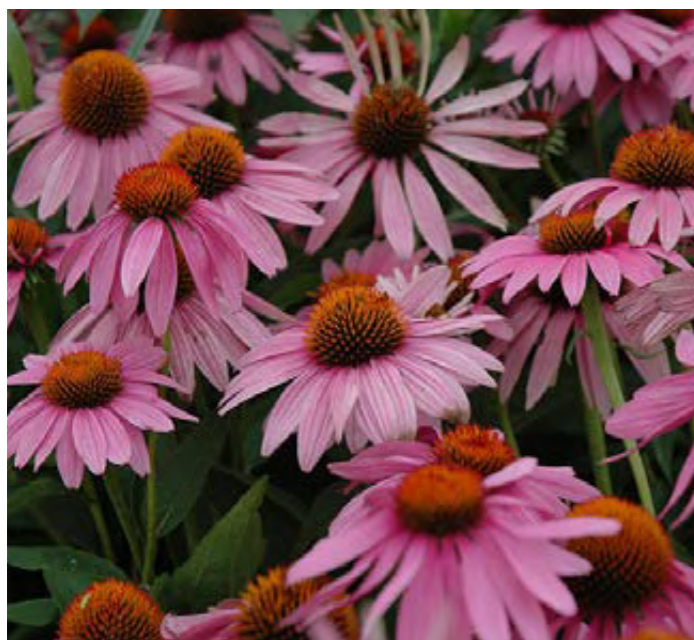
De aanleiding voor het opstellen van een schetsontwerp voor dit gedeelte van de Middenweg ligt in de vastgestelde Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West (24 juni 2025). Deze visie is opgesteld om de ontwikkeling van een nieuw zorgcentrum aan de Middenweg mogelijk te maken, evenals woningbouw op de huidige locatie van de medische functies.

In de deelgebiedvisie zijn richtinggevende uitspraken gedaan over de inrichting van de openbare ruimte en de Middenweg zelf. Daarbij is een duidelijke ambitie uitgesproken voor een kwalitatief hoogwaardige en toekomstbestendige openbare ruimte passend bij de centrumfunctie van het gebied.

De voorgestelde denkrichtingen hebben echter geleid tot diverse vragen en zorgen in de omgeving. Zo zijn zorgen geuit over een mogelijke opwaardering van de Middenweg tot een 30 km/u fietsstraat, waarin fietsers, auto's, vrachtverkeer, lijnbussen en hulpdiensten samen gebruikmaken van de rijbaan. Daarnaast leven vragen over de verkeersveiligheid op de Middenweg richting Middenwaard, de bereikbaarheid van de Rustenburgerweg voor bedrijven en bewoners, en de inrichting en duidelijkheid van de rotonde bij de Rustenburgerweg.

Bij de vaststelling van de deelgebiedvisie heeft de gemeenteraad van Dijk en Waard daarom besloten om integraal naar de inrichting van dit deel van de Middenweg te gaan kijken. Het voorliggende schetsontwerp onderzoekt verschillende inrichtingsvarianten in samenhang, zonder vooraf een definitieve richting vast te leggen.

Parallel aan dit traject wordt gewerkt aan een doorontwikkelvisie voor het gehele Stadshart. Daarin wordt dit gebied benoemd als belangrijke entree tot het Stadshart, met onder meer een onderzoeksvraag naar transformatie van parkeergarage P2 Middenweg tot een compacte MultiHUB en versterking van het bestaande food- en versmilieu bij de entree van het winkelcentrum.



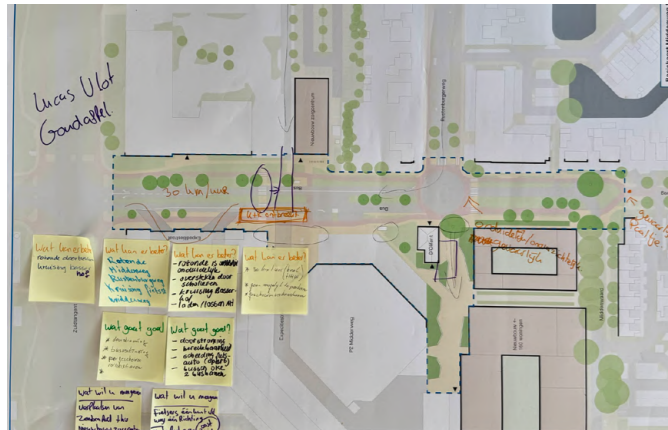
Diverse beelden uit de Ruimtelijke Deelvisie Stadshart

Participatie

Informatiebijeenkomst 13 oktober 2025



Beelden van de bijeenkomst



Uitkomsten van de bijeenkomsten

Informatiebijeenkomst

De Middenweg wordt dagelijks door veel verschillende groepen gebruikt. Denk aan winkeliers in het Stadshart, bewoners uit omliggende wijken, scholieren van het Huygens College en ondernemers aan de Rustenburgerweg. Voor al deze gebruikers is een prettig, veilig en goed functionerende Middenweg van groot belang.

Om de ervaring en lokale kennis van deze groep op te halen en te delen, is op 13 oktober 2025 een informatiebijeenkomst georganiseerd in COOL Kunst en Cultuur. De bijeenkomst werd goed bezocht: er waren meer dan 40 betrokken bewoners en ondernemers aanwezig.

Tijdens de avond is een toelichting gegeven op de eerder benoemde aandachtspunten en op het proces dat de komende periode wordt doorlopen. Het grootste deel van de bijeenkomst bestond uit gesprekken aan werktafels. Daar zijn ideeën, zorgen en kansen verzameld en gebundeld op zes kaarten.

De algemene conclusie van de avond is dat de herinrichting van de Middenweg een complexe opgave is. Er kwam een duidelijke oproep om zorgvuldig te werk te gaan, omdat op dit relatief kleine stuk openbare ruimte veel belangen, functies en opgaven samenkomen. De conclusies uit deze avond zijn vertaald naar een zestal bouwstenen voor het ontwerp dat in het volgende hoofdstuk uitgebreid worden toegelicht.

Ondernemers en grondeigenaren

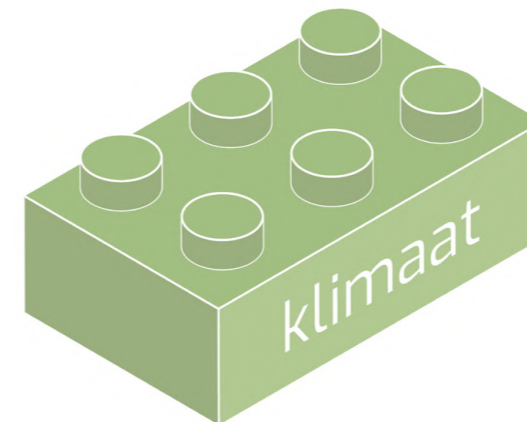
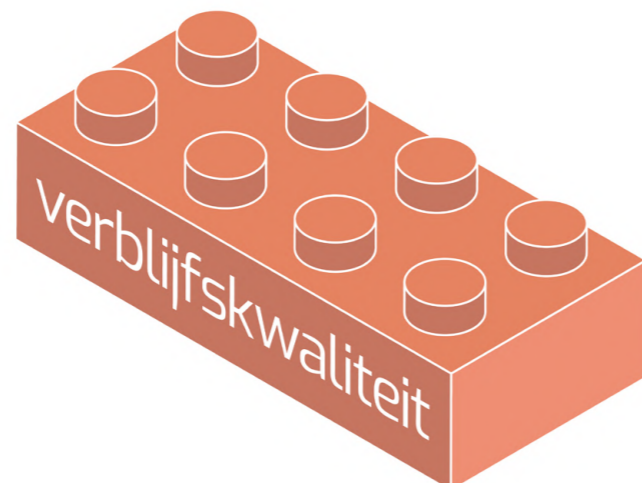
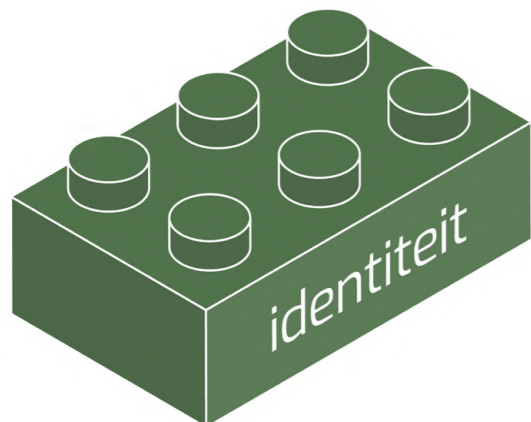
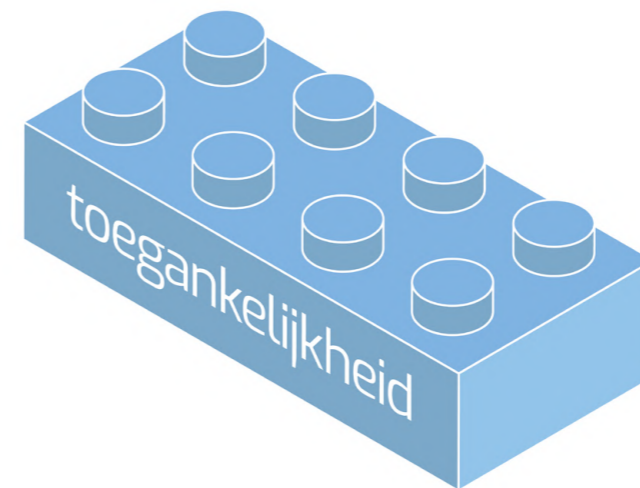
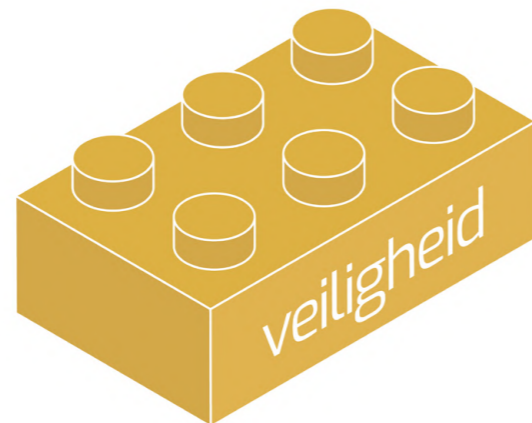
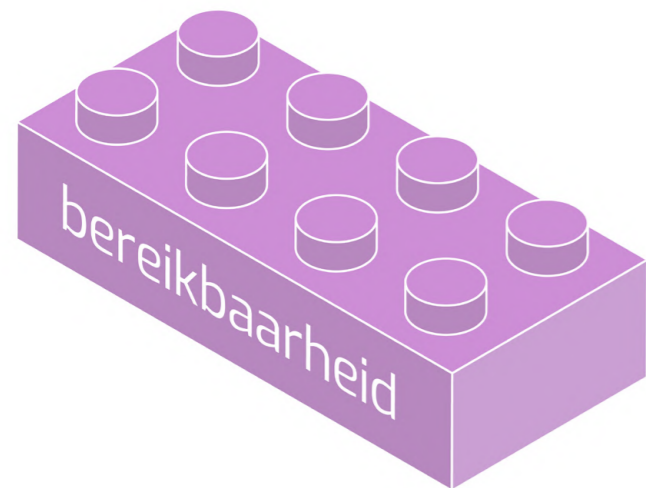
Tijdens het opstellen van het schetsontwerp is zowel individueel als gezamenlijk meerdere keren gesproken met ondernemers en grondeigenaren langs dit deel van de Middenweg. Hun ideeën, wensen, adviezen en aandachtspunten zijn actief opgehaald en waar mogelijk verwerkt. Deze inbreng heeft een belangrijke rol gespeeld bij het afwegen van keuzes en het vormgeven van het schetsontwerp.

Partners

Bij het opstellen van dit schetsontwerp is gesproken met diverse partners, waaronder Koninklijke Visio, de Oogvereniging Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Connexion en de Fietsersbond.

2. Bouwstenen en analyse

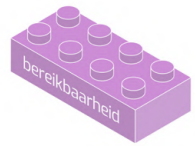
Bouwstenen



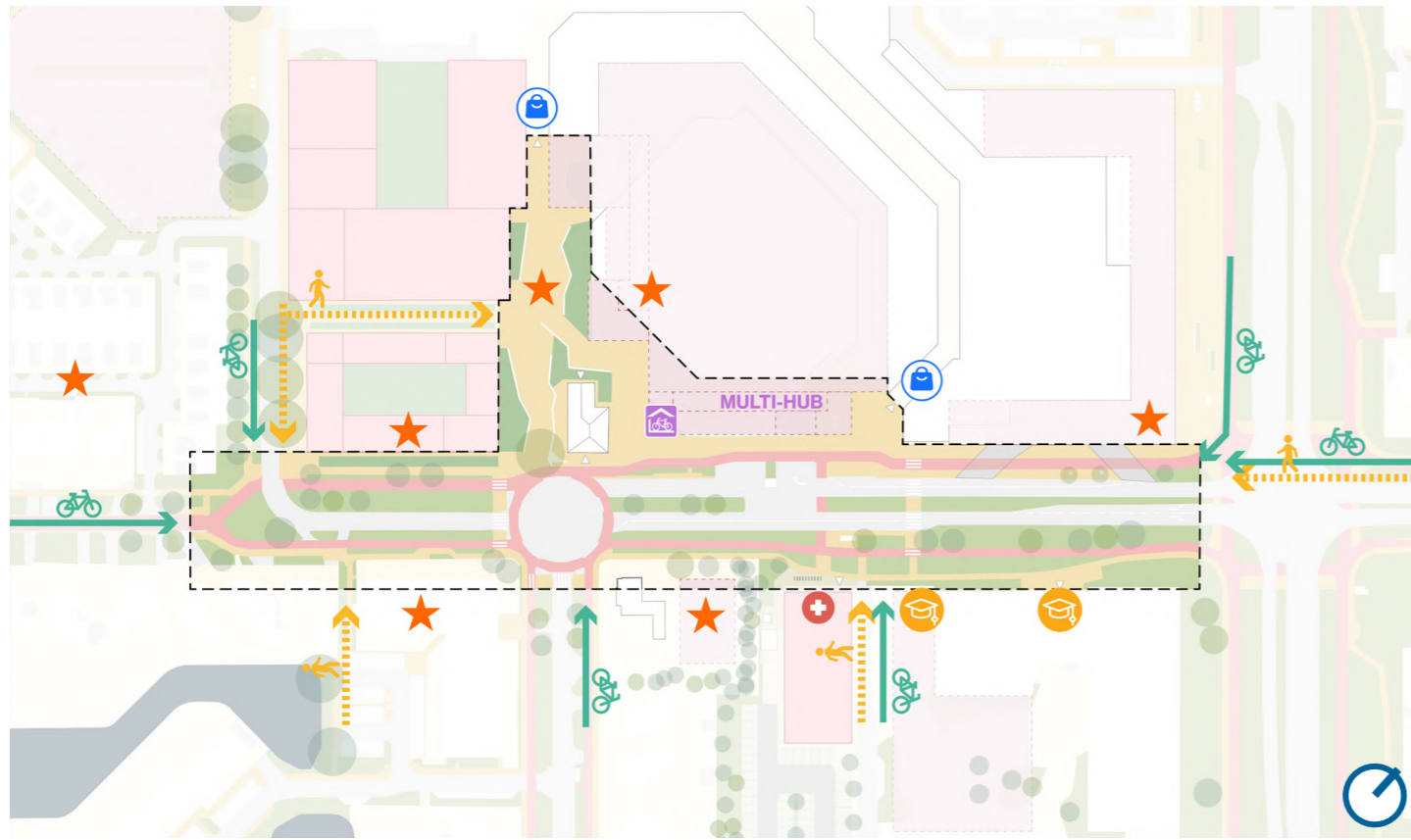
Bouwstenen

Alle genoemde punten uit de participatie en de eerste gesprekken met eigenaren zijn gebundeld en teruggebracht tot een zestal bouwstenen. Deze bouwstenen verwoorden de belangrijkste thema's en opgaven voor een succesvolle herinrichting van dit deel van de Middenweg. Ze maken inzichtelijk waar de kern van de opgave ligt en waar keuzes onvermijdelijk zijn.

De bouwstenen vormen het inhoudelijke kader voor het verdere ontwerpproces. Ze zijn gebruikt om uitgangspunten te toetsen, ontwerpvarianten met elkaar te vergelijken en de samenhang tussen verkeerskundige, ruimtelijke, economische en sociale aspecten te bewaken. Door met deze bouwstenen te werken, is het mogelijk om bij afwegingen expliciet alle belangen mee te nemen en keuzes transparant en uitlegbaar te maken.



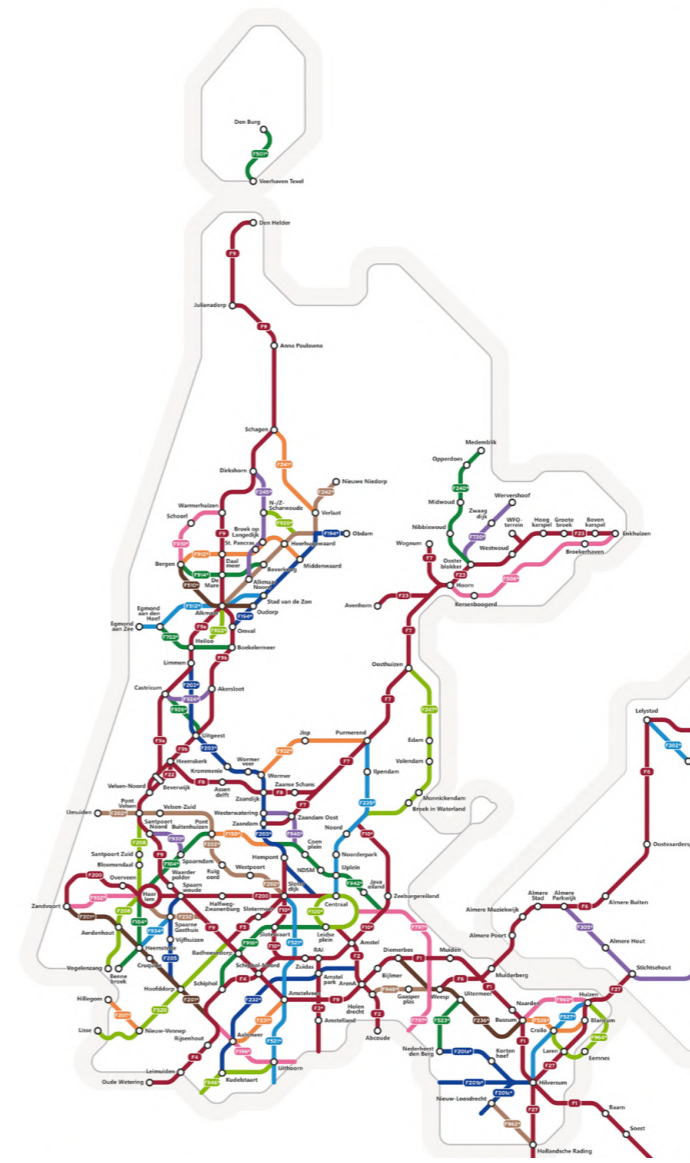
Bouwsteen: Bereikbaarheid



Schema stromen en bestemmingen



Aansluiting op Molenwijk



Eindbeeld doorfietsroutes 2040 (provincie)

Bereikbaarheid

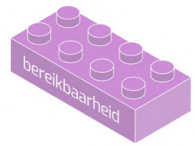
Dit deel van de Middenweg wordt gekenmerkt door een hoge concentratie aan bestemmingen en een grote diversiteit aan verkeersstromen. Langs en rond dit traject liggen onder meer het Winkelcentrum Middenwaard, horeca, het Huygens College, parkeergarage P2 Middenweg, voorzieningen aan de Rustenburgerweg en de ontsluiting van Molenwijk. Daardoor vervult de Middenweg hier niet één, maar meerdere rollen tegelijk: verblijfsgebied, ontsluitingsweg en schakel in het stedelijk netwerk.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van deze bestemmingen. Winkels, voorzieningen en horeca zijn afhankelijk van een vlotte aan- en afvoer, scholieren moeten zich veilig en zelfstandig kunnen verplaatsen en bewoners gebruiken de Middenweg als dagelijkse route van en naar hun wijk.

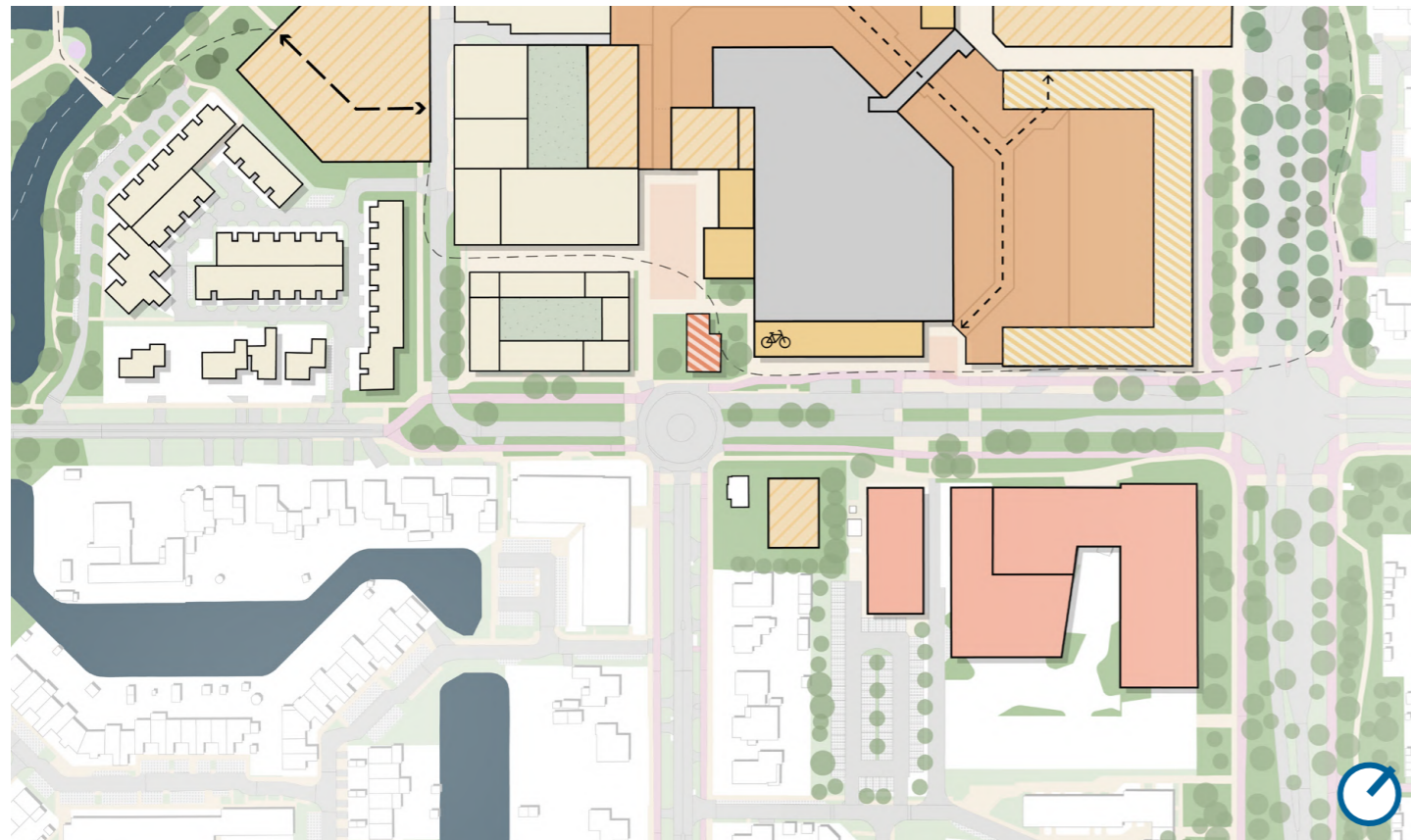
In de huidige situatie is de bereikbaarheid in hoofdlijnen op orde. De verschillende verkeersstromen kunnen doorlopen en het gebied is goed bereikbaar voor alle verkeersstromen. Grote structurele knelpunten in de doorstroming doen zich niet voor, al is het beeld op piekmomenten druk en complex.

Fietsers komen uit alle richtingen en gebruiken de Middenweg zowel als doorgaande route en om specifieke bestemmingen te bereiken, zoals het Huygens College en het winkelcentrum. Het fietspad langs de Middenweg maakt deel uit van een provinciale doorfietsroute en heeft daarmee een bovenlokale functie. Voetgangers bewegen zich verspreid door het gebied, steken de Middenweg over om voorzieningen te bereiken en komen via verschillende stegen en verbindingen vanuit de omliggende wijken.

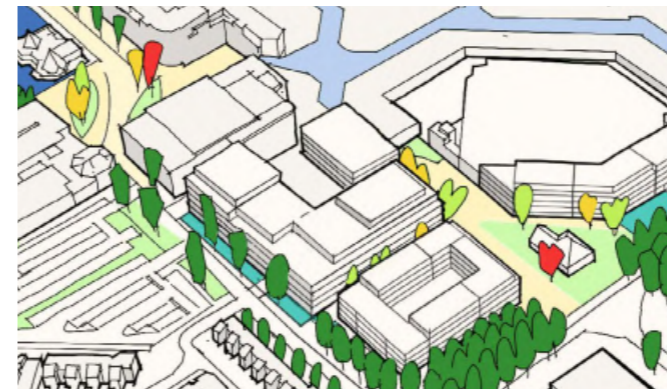
Het autoverkeer is voornamelijk gericht op parkeergarage P2 Middenweg en de Rustenburgerweg. Een kleiner deel van het verkeer rijdt richting het winkelcentrum of parkeerterrein P3 Coolplein om daar een specifieke bestemming te bereiken.



Bouwsteen: Bereikbaarheid



Uitsnede ambitiekaart Doorontwikkelvisie Stadshart



Ruimtelijke deelvisie Zuid-West



Zorgcentrum



De Barnsteen



Huygens College



Impressie entree Winkelcentrum Middenwaard uit Doorontwikkelvisie Stadshart



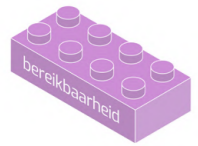
Rustenburgerweg 1

Dit deel van de Middenweg staat aan de vooravond van een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen. In de komende jaren zal het gebied verder verdichten en worden nieuwe functies toegevoegd. Deze ontwikkelingen hebben direct effect op de inrichting van de openbare ruimte en op de manier waarop het gebied bereikbaar en bruikbaar blijft voor verschillende doelgroepen.

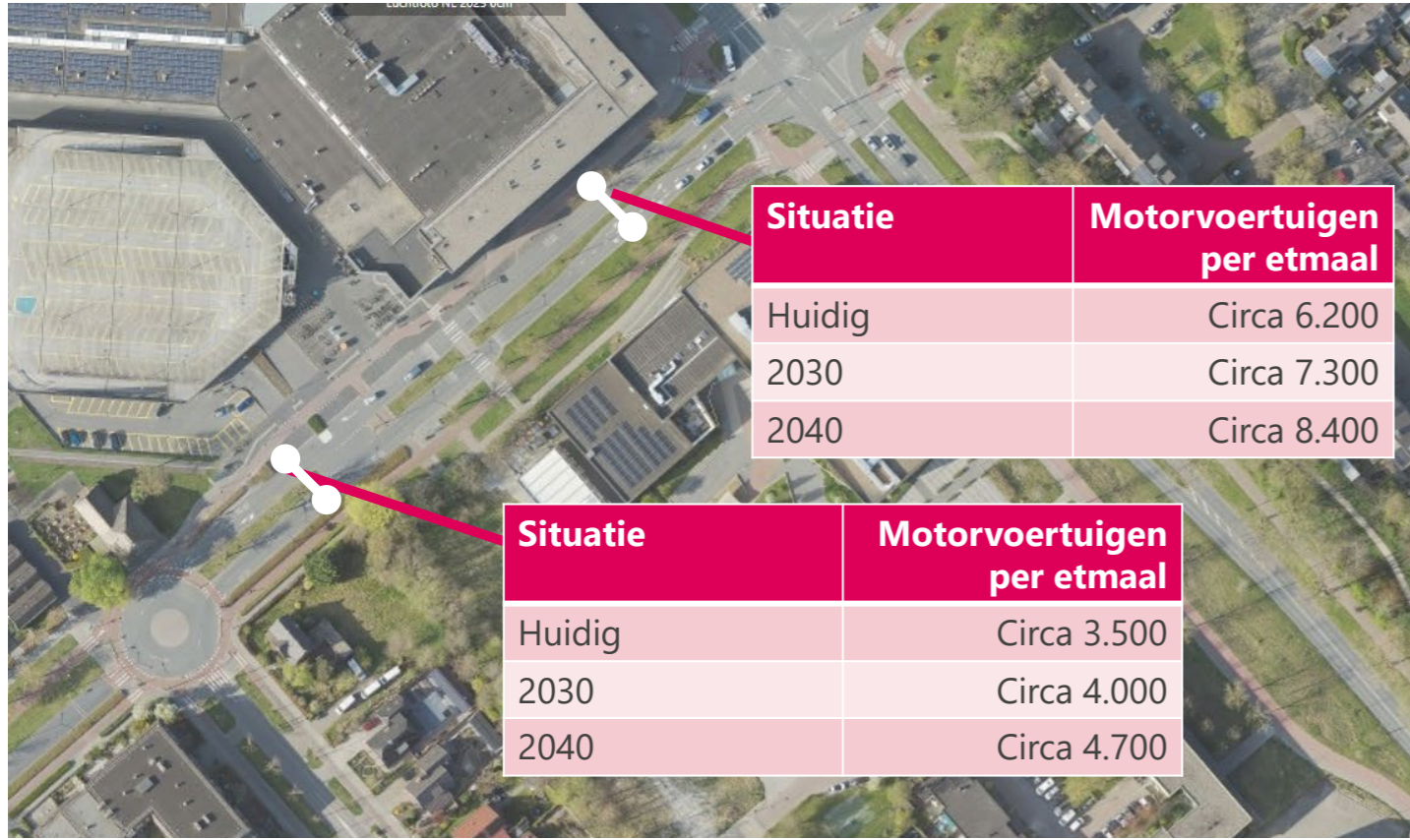
Het gaat onder meer om de bouw van een nieuw zorgcentrum, woningbouw met aanvullende voorzieningen op de huidige locatie van de medische functies aan de Middenwaard en de gewenste uitbreiding van het Huygens College. Daarnaast wordt onderzocht of woongebouw De Barnsteen kan worden opgetopt met extra woningen en of Rustenburgerweg 1 kan worden herontwikkeld. Een ingrijpende verandering vormt de mogelijke transformatie van parkeergarage P2 Middenweg naar een MultiHUB met onder andere een bewaakte fietsstalling, een openbaar toilet, traforuimte en laad- en losfuncties, deelmobiliteit en gecombineerd met extra woningbouw. Op langere termijn wordt ook gekeken naar de herontwikkeling van de bioscooplocatie en parkeerterrein P3 Coolpein.

Gezamenlijk zorgen deze ontwikkelingen voor een toename van gebruikers, verkeersbewegingen en functies in en rond de Middenweg. De komende periode zal daarom in het teken staan van bouwen, tijdelijk aanpassen en meebewegen met veranderende omstandigheden. Dit vraagt om een realistische benadering van de herinrichting van de Middenweg. Niet alles kan of hoeft tegelijk, en het juiste moment voor een definitieve herinrichting ligt mogelijk niet vandaag of morgen.

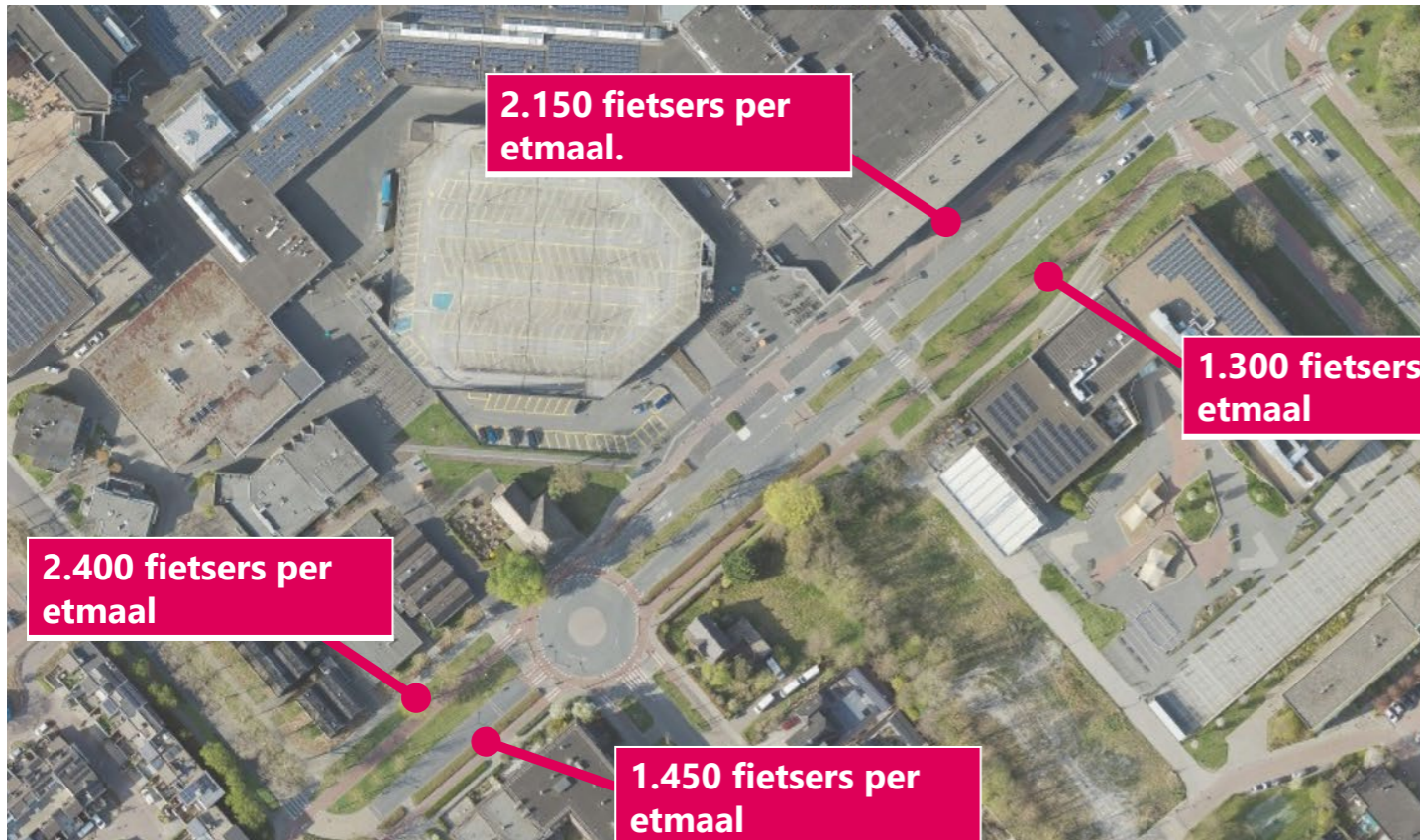
Tegelijkertijd is duidelijk dat met deze ontwikkelingen wordt toegewerkt naar een Middenweg die meer is dan een verkeersruimte. De herinrichting moet uiteindelijk al deze functies kunnen accommoderen en meebewegen met de groei van het Stadshart. Daarmee ontwikkelt de Middenweg zich steeds nadrukkelijker tot een bestemming op zichzelf en tot een waardig entreegebied van het Stadshart.



Bouwsteen: Bereikbaarheid



Prognoses motorvoertuigen uit het verkeersmodel



Fietstellingen Middenweg (november 2025)

In het belang van een goed functionerende bereikbaarheid is in beeld gebracht hoe de verkeersafwikkeling zich ontwikkelt bij de komst van de nieuwe voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen langs de Middenweg. Alle bekende en voorziene ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel van Dijk en Waard. Daarbij is gekeken naar de huidige situatie, een doorkijk naar 2030 en een scenario voor 2040 en verder, inclusief de beoogde invulling van de verschillende locaties.

De uitkomsten van het verkeersmodel laten zien dat de bereikbaarheid in hoofdlijnen op peil blijft. Zo kan het verkeer op het kruispunt Middenweg - Zuidtangent ook in 2040 binnen acceptabele cyclustijden van de verkeerslichten afgewikkeld worden met de huidige weginrichting. Hiervoor is het noodzakelijk dat op de Middenweg de bestaande opstelstroken voor het verkeerslicht gehandhaafd blijven.

Naast het autoverkeer is nadrukkelijk ook gekeken naar het fietsgebruik. In november 2025 zijn fietstellingen uitgevoerd langs dit deel van de Middenweg. Deze laten een aanzienlijke hoeveelheid fietsers zien die dagelijks gebruikmaken van de fietspaden. De verwachting is dat deze aantallen in de zomermaanden nog veel hoger liggen. In de praktijk fietsen op alle meetlocaties fietsers in beide richtingen, ongeacht de formele inrichting. De fietsers die zijn geteld betreffen zowel doorgaande fietsers als fietsers met een bestemming langs de Middenweg.

De hoogste aantallen zijn gemeten op het traject tussen de Middenwaard en de Rustenburgerweg. Dit onderstreept het belang van de Middenweg als belangrijke fietsverbinding op lokaal én regionaal niveau en vraagt om een inrichting die deze functie ook in de toekomst veilig en comfortabel kan blijven faciliteren.



Bouwsteen: Veiligheid



Verschillende verkeersstromen

Veiligheid

Veiligheid wordt in deze bouwsteen in de breedste zin van het woord benaderd. Het gaat niet alleen om verkeersveiligheid, maar ook om sociale veiligheid en de manier waarop mensen het gebied ervaren en gebruiken. Juist op deze plek, waar veel functies en gebruikers samenkomen, zijn beide aspecten onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Een belangrijk onderdeel van de veiligheidsopgave betreft de verkeersveiligheid van de verschillende verkeersstromen. Daarbij gaat expliciet extra aandacht uit naar kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers. De Middenweg is een plek waar vrachtverkeer van en naar het winkelcentrum, bezoekers die parkeren, doorgaande fietsers, scholieren op weg naar het Huygens College en openbaar vervoer samenkomen. Deze mix van verkeersdeelnemers met verschillende snelheden en kwetsbaarheden vraagt om een inrichting die overzicht biedt, conflicten beperkt en duidelijke keuzes maakt in ruimtegebruik.

Naast verkeersveiligheid is ook sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. De focus ligt met name op de omgeving van parkeergarage P2, de aangrenzende entrees van het winkelcentrum en de openbare ruimte rondom het Huygens College. Dit zijn plekken waar na sluitingstijd weinig mensen komen en waar de inrichting en het gebruik op sommige momenten als onoverzichtelijk of onaangenaam worden ervaren. Het verbeteren van deze plekken is essentieel om het gebied niet alleen veiliger te maken, maar ook prettiger om te verblijven.



Vrachtverkeer



Parkeren Winkelcentrum

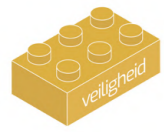


Fietsers

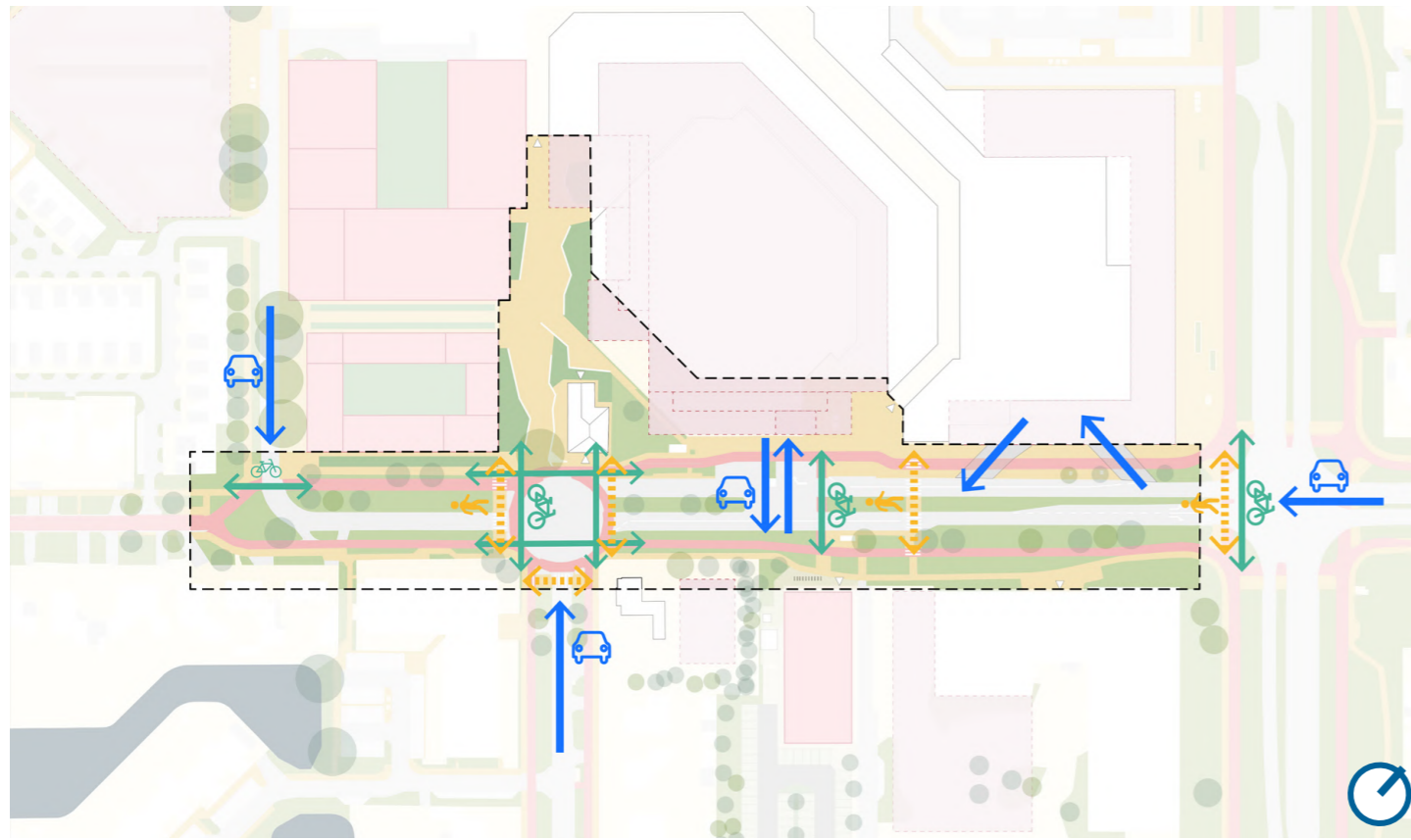


Openbaar vervoer

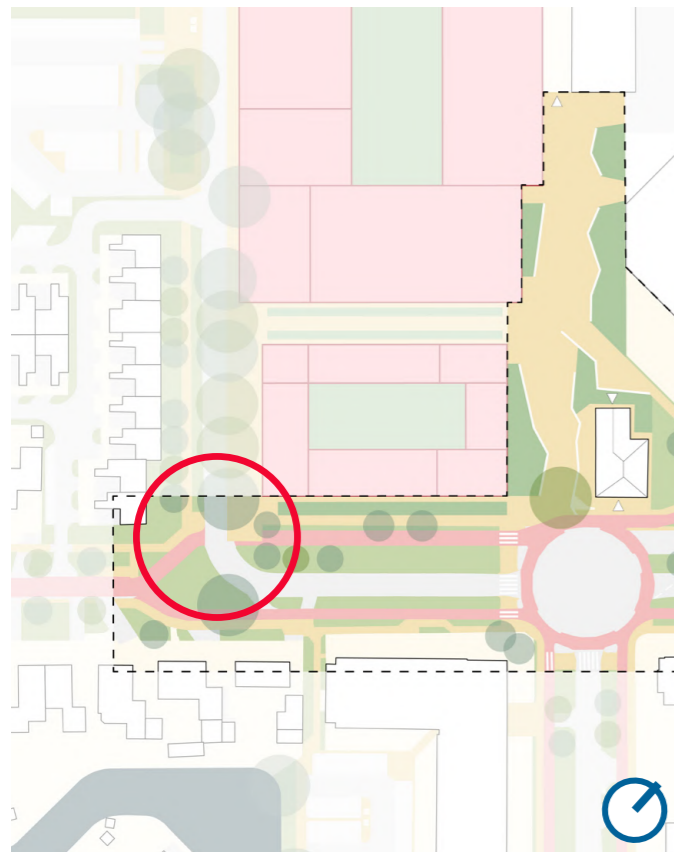
Stromen met veel invloed op de veiligheid



Bouwsteen: Veiligheid



Schema kruisend verkeer



Locatie kruising Middenweg-Middenwaard



Huidige situatie kruising Middenweg-Middenwaard



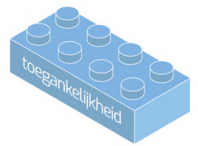
Huidige situatie kruising Middenweg-Middenwaard

Binnen dit deel van de Middenweg zijn meerdere locaties waar verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Juist op deze plekken ontstaan situaties die door gebruikers als onveilig worden ervaren. Daarbij vraagt met name de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, om extra aandacht. Niet alleen objectieve veiligheid speelt hier een rol, maar ook de subjectieve beleving van veiligheid.

In het ontwerp worden deze locaties expliciet onder een vergrootglas gelegd. Doel is om de inrichting zodanig vorm te geven dat conflicten worden verminderd, overzicht wordt vergroot en verkeersdeelnemers elkaars gedrag beter kunnen inschatten.

Een concrete locatie die bijzondere aandacht vraagt, is de bocht van de Middenweg richting de Middenwaard. Op deze plek kruist autoverkeer een grote stroom fietsers die gebruikmaakt van de provinciale doorfietsroute en van de verbinding naar het winkelcentrum en het Huygens College. De huidige inrichting zorgt hier voor een gebrek aan overzicht, waardoor verkeersdeelnemers elkaar laat zien en de situatie als onveilig wordt ervaren.

In de geregistreerde ongevallencijfers op deze locatie geen hoog aantal incidenten laten zien. Toch is de beleving van onveiligheid duidelijk aanwezig. Dit onderstreept het belang om bij het ontwerp niet alleen te sturen op cijfers, maar ook op gebruikservaring en herkenbaarheid van de ruimte. Tijdens een bewonersbijeenkomst is waardevolle input bij omwonenden opgehaald. Juist door deze plekken beter vorm te geven, kan de veiligheid zowel objectief als subjectief worden verbeterd.



Bouwsteen: Toegankelijkheid



Toegankelijkheid

Dijk en Waard is een inclusieve gemeente. Dat betekent dat iedereen het Stadshart en de voorzieningen aan de Middenweg gemakkelijk moet kunnen bereiken en gebruiken. Deze ambitie sluit aan bij de Beleidsvisie Diversiteit & Inclusie. Toegankelijkheid vormt daarmee een belangrijk uitgangspunt bij de herinrichting van de Middenweg.

Het is essentieel dat alle gebruikers het gebied goed kunnen bereiken en zich er comfortabel en zelfstandig doorheen kunnen bewegen. Of het nu gaat om ouderen die komen winkelen en hun fiets willen parkeren, scholieren die dagelijks op weg zijn naar school, of bezoekers die het gebied incidenteel gebruiken. De openbare ruimte moet voor iedereen logisch, leesbaar en uitnodigend zijn.

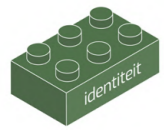
In deze ontwerpfase is expliciet extra aandacht besteed aan mensen die zich met een beperking door het gebied bewegen. Dat betreft bijvoorbeeld ouderen die behoefte hebben aan rustpunten en zitgelegenheden, maar ook mensen met een visuele beperking die gebaat zijn bij een contrastrijke inrichting en duidelijke, begeleidende elementen in de openbare ruimte. Hierbij wordt onder andere gekeken naar principes die elders in het Stadshart zijn toegepast, zoals de Band van Dijk en Waard.



Om deze opgave zorgvuldig in te vullen is er overleg gevoerd met Koninklijke Visio, Oogvereniging Noord-Holland en Stichting Alzheimer Nederland. Zij kijken mee in het proces, delen hun kennis en praktijkervaring en benadrukken het belang om het perspectief van de voetganger leidend te maken in het ontwerp.

Concreet wordt onder meer rekening gehouden met het geven van voorrang aan voetgangers, het toepassen van contrastrijke bestrating, een voorkeur voor rechte en overzichtelijke looplijnen, goede aansluiting op het openbaar vervoer, het opnemen van geleidelijnen en het realiseren van voldoende bankjes langs routes en verblijfsplekken.

Aandacht voor toegankelijkheid voor iedereen



Bouwsteen: Identiteit



Middenweg rond 1920 (bron: Regionaal Archief Alkmaar)



Identiteit

De Middenweg is een belangrijke identiteitsdrager voor Heerhugowaard. Het is een van de oudste en meest herkenbare historische linten die dwars door de voormalige polder lopen en de ontstaansgeschiedenis van het gebied zichtbaar maken. Eeuwenlang vormde de Middenweg de ruggengraat van het landschap en de verbinding tussen erven en boerderijen.

Een eeuw geleden had de Middenweg een sterk eigen karakter met uitgesproken ruimtelijke en landschappelijke eigenschappen. De weg was voorzien van keien, werd begeleid door brede sloten met water en werd geflankeerd door hoge kastanjbomen. Bruggetjes verbonden de weg met stolpboerderijen in het achterliggende land. Deze elementen gaven de Middenweg een duidelijke identiteit en maakten het lint direct herkenbaar en onderscheidend.

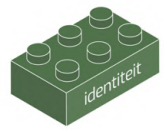
In de loop der jaren is de Middenweg ingrijpend veranderd. Met de groei van Heerhugowaard van agrarisch gebied naar woonstad veranderde ook de functie van de weg. Het water verdween, de weg werd in dit gedeelte van de Middenweg aanzienlijk verbreed om het toenemende autoverkeer te kunnen verwerken en het oorspronkelijke landschappelijke profiel raakte steeds verder uit beeld. De oorspronkelijke kastanjbomen werden vervangen door nieuwe aanplant, maar door de kastanjbloedingsziekte zijn in recente jaren opnieuw veel bomen verdwenen.

De Middenweg heeft daarmee een forse transitie doorgemaakt. Van het oorspronkelijke karakter is vandaag de dag nog maar weinig herkenbaar, zeker in vergelijking met andere delen van de Middenweg waar het historische lint nog beter leesbaar is. Juist deze constatering vormt een belangrijk vertrekpunt voor het nadenken over identiteit in de herinrichting van dit deel van de Middenweg.



Middenweg rond 1984 (bron: Regionaal Archief Alkmaar)

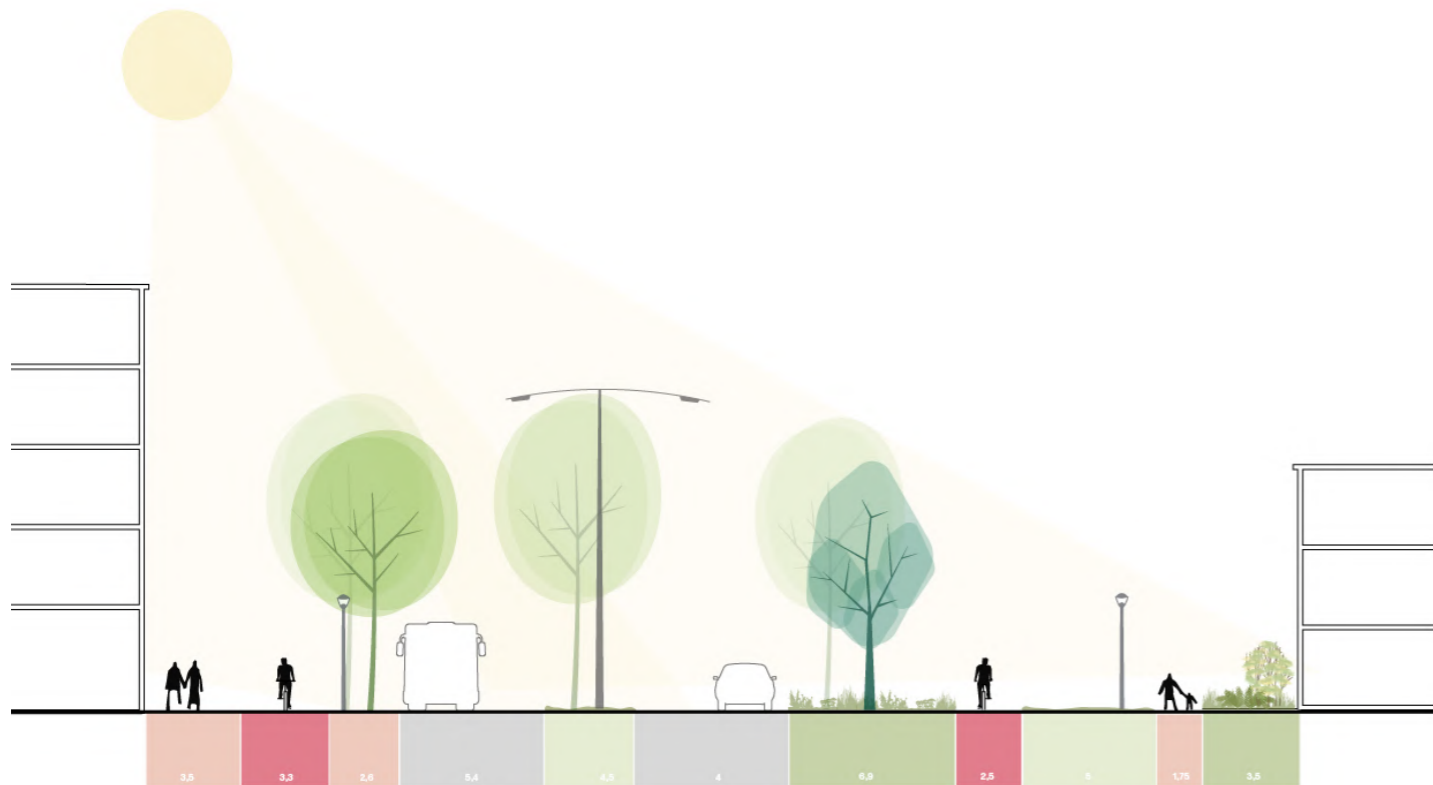




Bouwsteen: Identiteit



Indicatie profiel in 1920



Huidige profiel



Stolpboerderij restaurant d'Olifant



Middenweg in 2015 met nog veel bomen



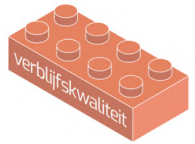
Herinrichting Middenweg bij Centrumwaard

Juist omdat van het oorspronkelijke karakter van dit deel van de Middenweg nog maar weinig zichtbaar is, is het van belang om zorgvuldig om te gaan met de elementen die er nog wél zijn. De stolpboerderij d'Olifant, met het gelijknamige restaurant, is daarvan een belangrijk voorbeeld. Dit soort plekken verankeren het verhaal van de Middenweg in het heden en verdienen een nadrukkelijke plek in de inrichting. Door deze elementen te accentueren en te ondersteunen in de openbare ruimte blijft de geschiedenis van het lint leesbaar.

Ook de bomen langs de Middenweg vragen om een zorgvuldige benadering. Met name de grote kastanje en eik bij d'Olifant zijn waardevol. Veel kastanjabomen in het profiel zijn de afgelopen jaren ziek geworden en gekapt als gevolg van de kastanjabloedingsziekte. Voor een toekomstbestendige inrichting is het noodzakelijk om goed te analyseren welke bomen nog gezond zijn en behouden kunnen blijven. Deze bomen zijn niet alleen waardevol vanuit historisch en ruimtelijk oogpunt, maar ook essentieel in het kader van klimaatadaptatie, hittestress en verblijfskwaliteit.

In de herinrichting is het wenselijk dat dit deel van de Middenweg weer aansluit bij een groter en samenhangend verhaal van de gehele Middenweg. De uitstraling moet herkenbaar zijn als onderdeel van hetzelfde historische lint, zonder dat elk deel exact gelijk hoeft te worden ingericht. Samenhang in materialen, groenstructuur en inrichtingselementen is daarbij van belang.

De recent uitgevoerde herinrichting van de Middenweg ter hoogte van Centrumwaard kan hierbij als inspiratie dienen. Daar is met een zorgvuldig gekozen materialenpalet, een mix van boomsoorten en herkenbare inrichtingselementen, zoals historische lantaarnpalen, op een passende manier invulling gegeven aan de identiteit van de Middenweg. Deze aanpak laat zien hoe het historische karakter eigentijds kan worden doorvertaald.



Bouwsteen: Verblifskwaliteit



Inspiratie verblijfskwaliteit Stadsplein



Inspiratie verblijfskwaliteit De Laat Alkmaar



Huidige entree Middenwaard



Huidige entree Middenwaard



Woningen aan de Middenweg

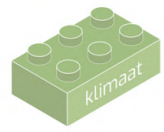
Verblifskwaliteit

Het gebied langs dit deel van de Middenweg heeft op dit moment weinig verblijfskwaliteit. De openbare ruimte is vooral ingericht op doorstroming en functioneren, terwijl er nauwelijks plekken zijn waar mensen graag even blijven. Dat is opvallend, omdat er juist veel gebruikers zijn die het gebied ook als verblijfsruimte gebruiken, zoals scholieren van het Huygens College, bezoekers van het winkelcentrum en bewoners van de Middenweg en de omliggende buurten.

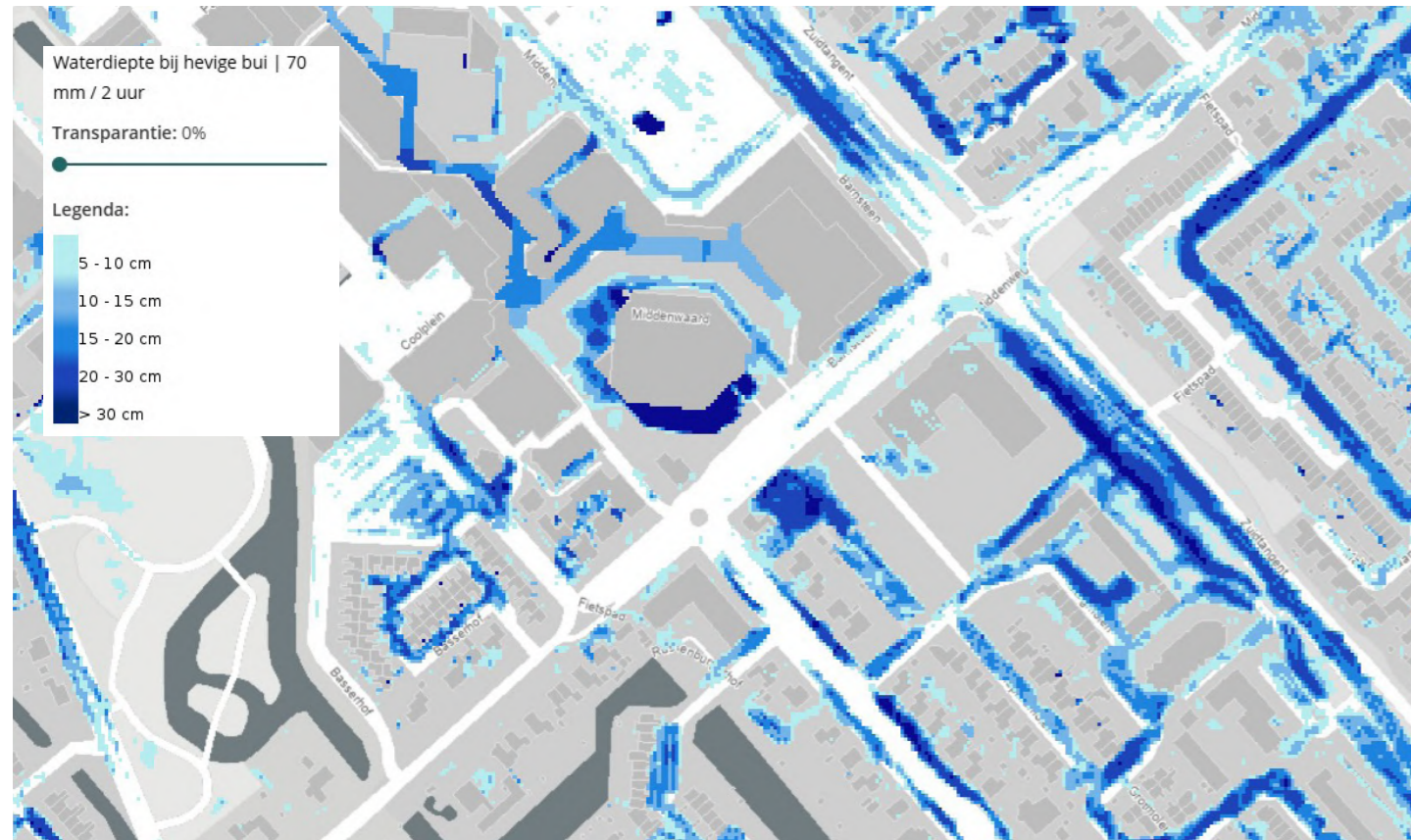
Het toevoegen van verblijfskwaliteit biedt kansen om het dagelijks gebruik van de Middenweg te verrijken en tegelijkertijd de woonkwaliteit voor huidige en toekomstige bewoners te vergroten. Meer plekken om te zitten, te ontmoeten of even te wachten zorgen voor levendigheid en sociale controle. Deze reuring is waardevol en verdient het om bewust te worden gefaciliteerd, bij voorkeur geconcentreerd op specifieke plekken in het profiel waar dit logisch en prettig is.

De pleinruimtes bij de entrees van het winkelcentrum lijken hiervoor bijzonder geschikt. Dit zijn plekken waar veel beweging samenkomt en waar mogelijk meerdere ruimtelijke ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Juist hier kan worden gewerkt aan een prettige maat en schaal, een goede oriëntatie op de zon, beschutting tegen wind en aantrekkelijke straatwanden. In combinatie met een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte en voldoende groen kan hier een aangename verblijfskwaliteit ontstaan.

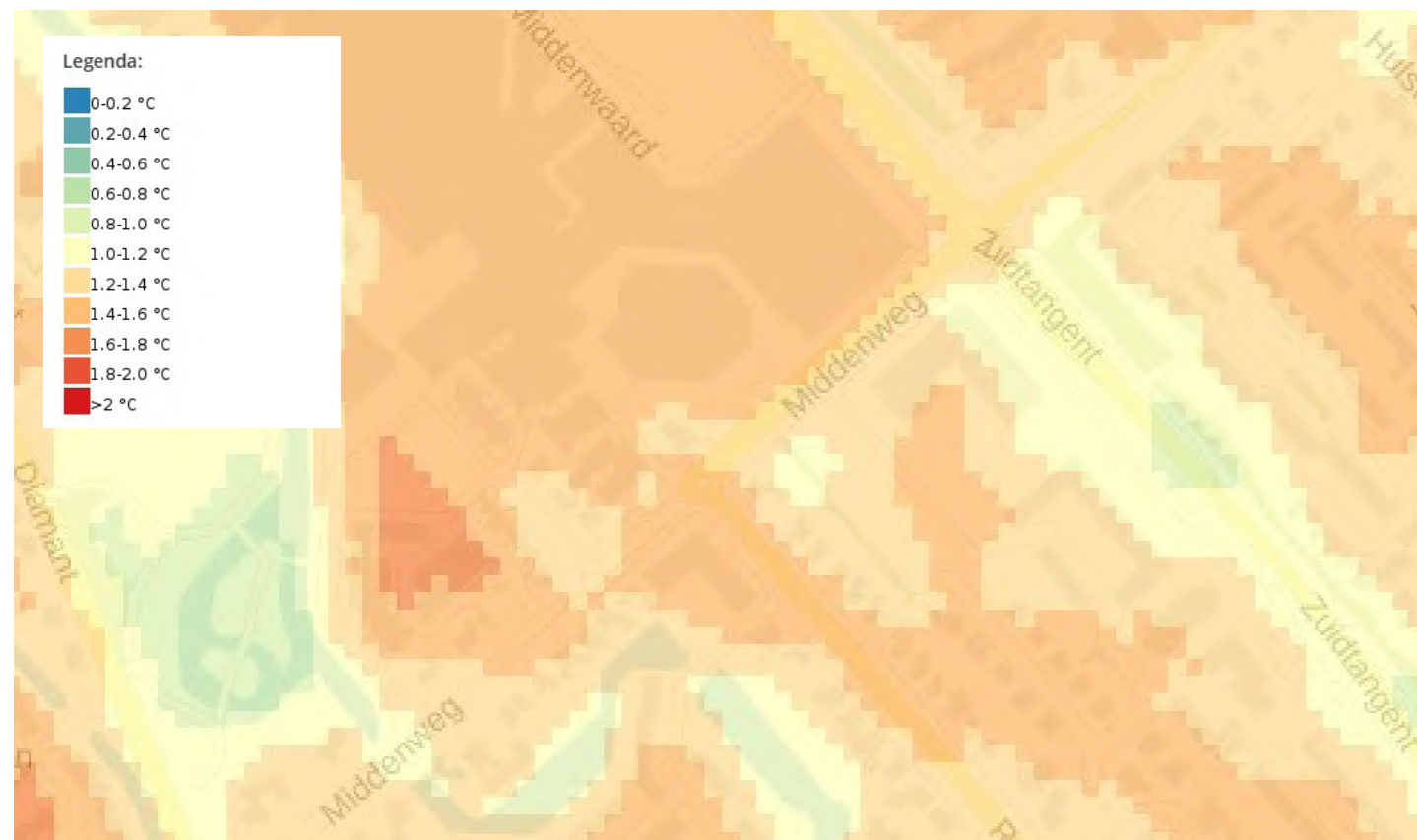
Tegelijkertijd vraagt het creëren van verblijfsruimte om toekomstbestendige oplossingen voor praktische functies zoals fietsparkeren, afvalinzameling en transformatorvoorzieningen. Alleen door deze functies slim en integraal op te lossen, ontstaat daadwerkelijk ruimte om de Middenweg ook als verblijfsgebied te laten functioneren.



Bouwsteen: Klimaat



Waterdiepte bij hevige regenbui



Stedelijk hitte-eiland effect



Waterberging



Biodiverse beplanting



Aandacht voor natuurinclusieve maatregelen

Klimaat

De effecten van klimaatverandering zijn steeds duidelijker merkbaar in de stad. Heter wordende zomers en hevigere regenbuien vragen om een inrichting van de openbare ruimte die beter kan omgaan met extreme omstandigheden. De herinrichting van de Middenweg moet daarom bijdragen aan een klimaatadaptieve omgeving, waarin het op warme dagen koeler blijft en water bij piekbuien beter kan worden opgevangen.

In en rond het plangebied is zichtbaar dat bij hevige regenval op aangrenzende percelen wateroverlast ontstaat. Dit beeld is ook nadrukkelijk naar voren gekomen tijdens de participatie. In het wegprofiel zelf lijkt de overlast momenteel beperkt, maar de grote hoeveelheid verharding draagt wel bij aan waterafvoer richting de omgeving. Dit onderstreept de noodzaak om meer ruimte te creëren voor waterberging en vertraagde afvoer, bijvoorbeeld door het verminderen van verharding en het toevoegen van groenstructuren.

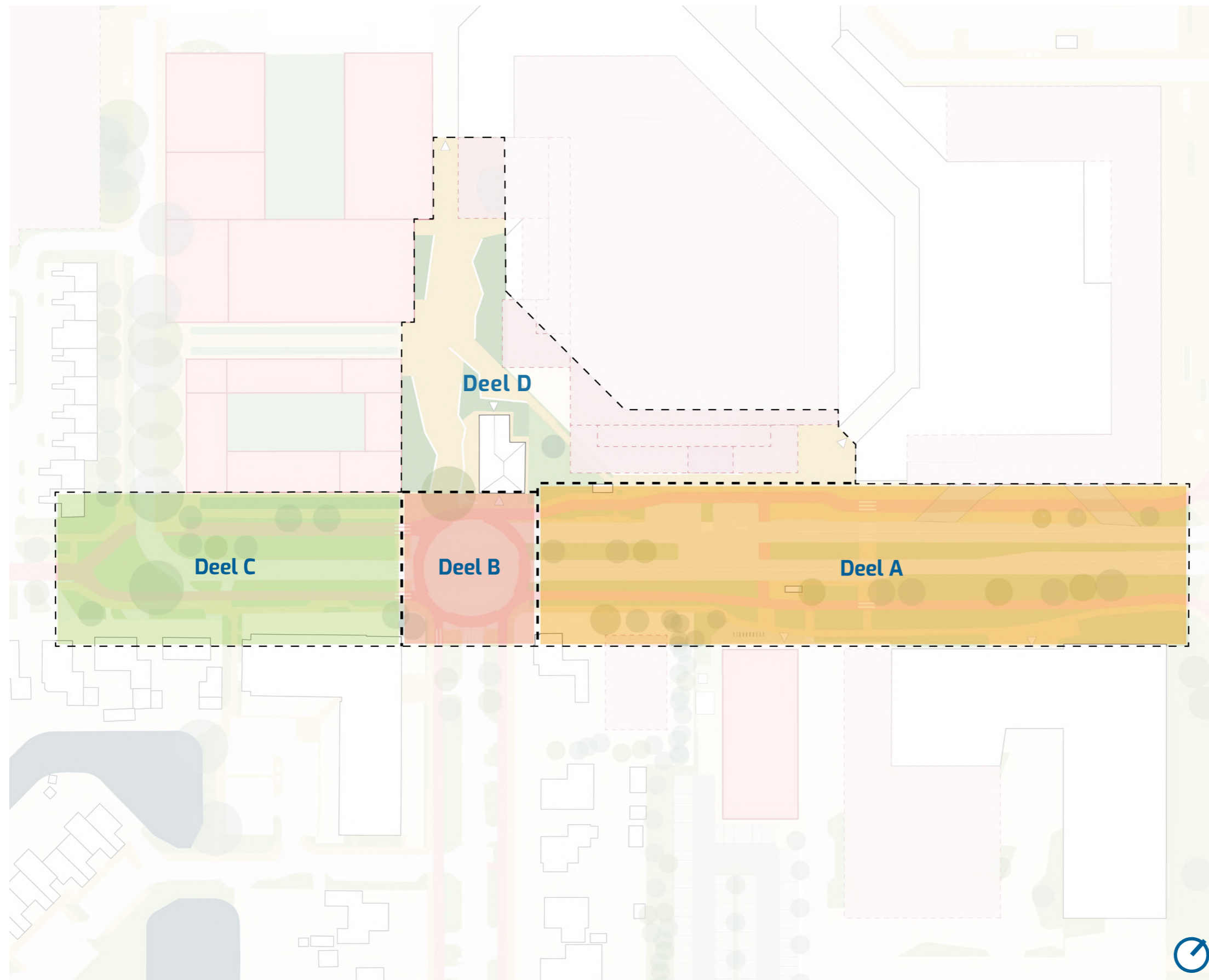
Naast water speelt ook hittestress een belangrijke rol. Grote delen van het Stadshart zijn sterk verhard, waardoor het stedelijk hitte-eilandeffect merkbaar is. Op warme dagen kan de temperatuur hier oplopen tot circa 1,5 graad hoger dan in de omgeving. Onnodige verharding moet daarom worden voorkomen. Bestaande bomen die behouden kunnen blijven, zijn van grote waarde en dragen direct bij aan verkoeling en verblijfskwaliteit. In het ontwerp is het toevoegen van een aanzienlijke hoeveelheid nieuwe bomen wenselijk.

De vergroening biedt daarnaast kansen om de herinrichting natuurinclusiever en biodiverser te maken. Het huidige profiel bestaat vooral uit een beperkte variatie aan boomsoorten, gemaaid gras en bodembedekkers. Bij de herinrichting kan worden ingezet op een rijkere mix van bomen en beplanting die beter aansluit bij de lokale biotoop. Hiermee wordt niet alleen het klimaatadaptief vermogen versterkt, maar ook de ecologische waarde en de beleving van de Middenweg vergroot.

3. Oplossingsrichtingen

Oplossingsrichtingen

Deelgebieden



Deelgebieden

Bij de verkenning van een mogelijk schetsontwerp voor de Middenweg zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Daarbij is bewust gekozen om de focus te leggen op het wegprofiel van de Middenweg. Juist hier zijn tijdens de participatie de meeste aandachtspunten, zorgen en wensen naar voren gekomen. Het wegprofiel vormt bovendien de sleutel waar verkeersafwikkeling, verblijfskwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid, identiteit en klimaat samenkomen.

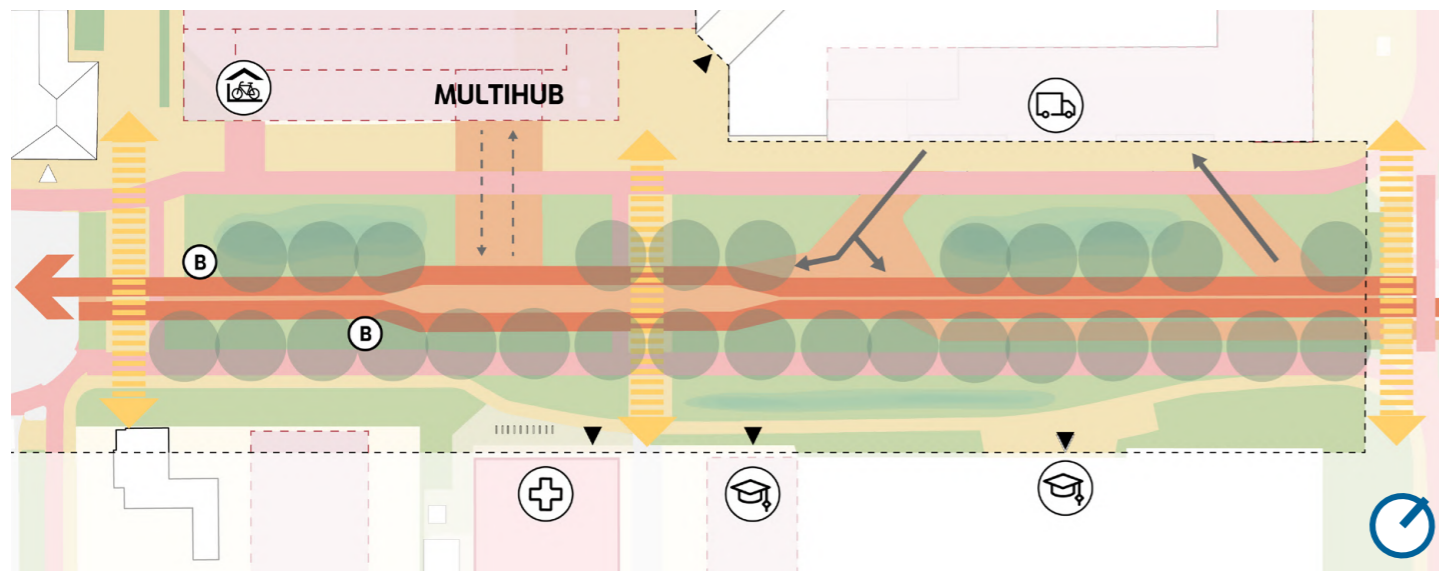
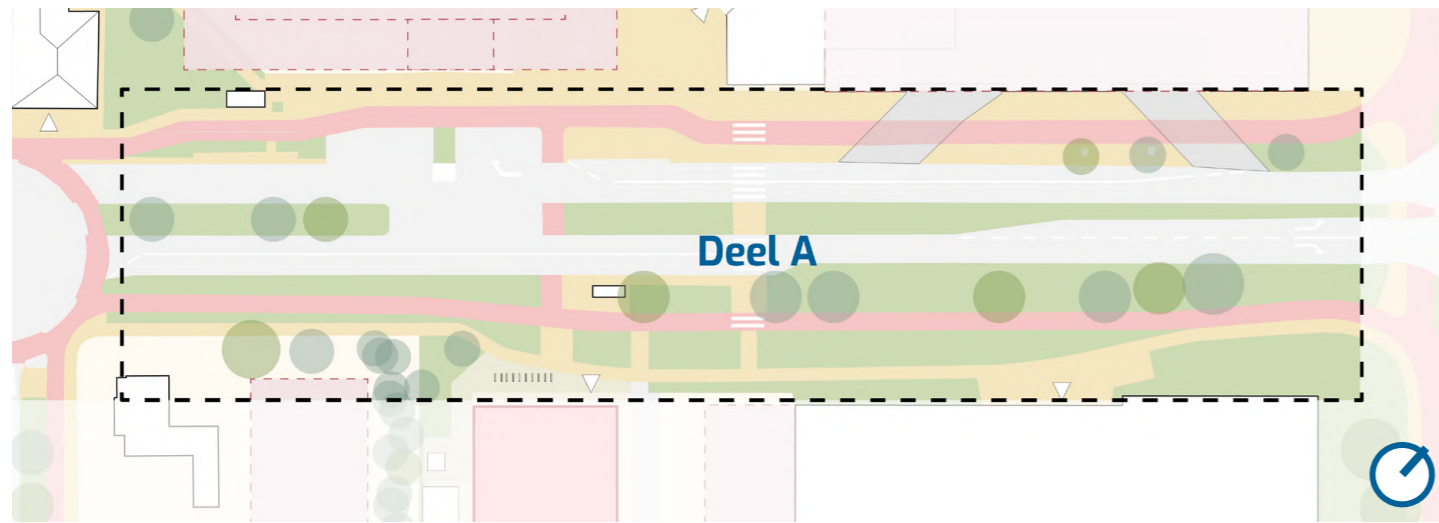
De opgave is complex door de grote diversiteit aan verkeersstromen en functies. Dit vraagt om een zorgvuldige benadering, waarin niet één oplossing centraal staat, maar waarin verschillende oplossingsrichtingen (schematisch of met referenties) zijn onderzocht en afgewogen.

Voor de analyse is het huidige wegprofiel van de Middenweg opgedeeld in een aantal herkenbare delen, die op dit moment al hun eigen inrichting hebben. Deze indeling maakt het mogelijk om gericht naar passende oplossingen te kijken en recht te doen aan de verschillen binnen het profiel. In het ontwerpproces zijn per deelgebied verschillende varianten verkend. De meest passende oplossingen zijn vervolgens samengebracht tot één samenhangende benadering, die de basis vormt voor het schetsontwerp.

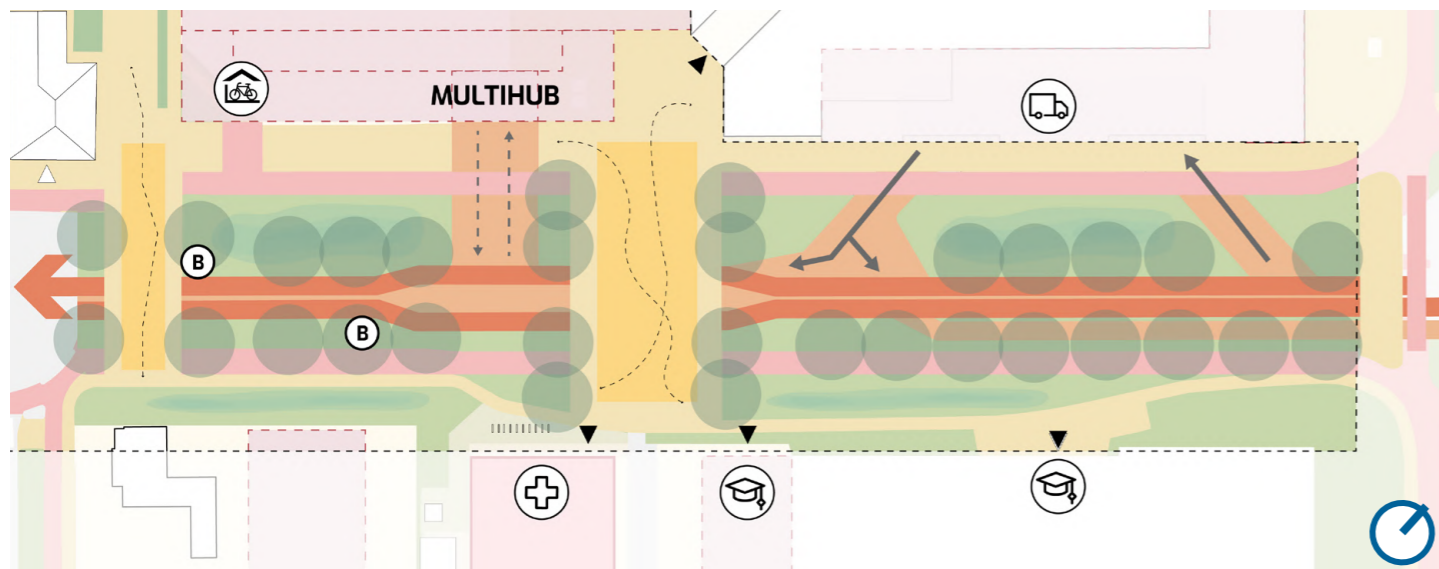
De Middenweg is daarbij opgedeeld in vier delen. Deel A betreft het traject tussen de Zuidtangent en het kruispunt met de Rustenburgerweg. Deel B omvat het kruispunt met de Rustenburgerweg zelf. Deel C betreft het deel tussen de Rustenburgerweg en de Middenwaard. Deel D is het gebied rond de twee entrees naar het winkelcentrum. In dit laatste gebied wordt een ruimtelijke ontwikkeling onderzocht, mogelijk met een nieuwe parkeergarage en woningbouw. Omdat de exacte begrenzing en invulling hiervan nog onzeker zijn, is ervoor gekozen om dit gebied in het schetsontwerp nog niet concreet in te vullen. Wel zijn hiervoor een aantal wensen en uitgangspunten geformuleerd, die richting geven aan de verdere uitwerking.

Oplossingsrichtingen

Deelgebied A



Schema versmalling profiel



Schema versmalling profiel met shared space

Deelgebied A

Deel A van de Middenweg sluit aan op het kruispunt met de Zuidtangent en wordt geregeld met verkeerslichten. Dit deel vormt een belangrijk schakelpunt tussen het grotere wegennet en het Stadshart. Binnen dit profiel komen verschillende functies samen aan beide zijden van de weg, waaronder parkeergarage P2, de expedities van het winkelcentrum en het Huygens College. Deze combinatie zorgt voor een intensief en divers gebruik van de openbare ruimte.

De parkeergarage genereert een stevige stroom autoverkeer van en naar de Zuidtangent. Deze verkeersdruk concentreert zich vooral bij het in- en uitrijden van de garage. Zodra voertuigen de garage zijn ingereeden, neemt de druk in het profiel af. Dit gegeven biedt ruimte om het wegprofiel anders te organiseren dan nu het geval is.

Een belangrijke wens in dit deel is het versmallen van het profiel door terug te gaan van twee keer twee rijstroken naar twee keer één rijstrook. De bus kan hierbij halteren op de rijbaan, na de entree van parkeergarage. Hierdoor ontstaat ruimte voor vergroening, waterberging en een rustiger straatbeeld. Tegelijkertijd wordt ingezet op het herstellen van de doorgaande bomenstructuur die typerend is voor de Middenweg. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in de beplanting om de verbinding tussen de verschillende delen van het profiel te versterken.



Inspiratie Middenweg bij Centrumwaard

In de oplossingsrichtingen is nadrukkelijk gekeken naar de manier waarop oversteken tussen beide zijden van de Middenweg vorm kunnen krijgen. Daarbij is zowel een meer open, pleinachtige inrichting met shared space verkend als een oplossing met een breed zebrapad en een duidelijke fietsoversteek. Ondanks de sterke visuele relatie die ontstaat bij een pleinachtige inrichting, gaat de voorkeur uit naar een helder gedefinieerde oversteek. Met een verhoogd zebrapad en krijgen voetgangers voorrang en door de verhoging wordt autoverkeer gedwongen snelheid te minderen.

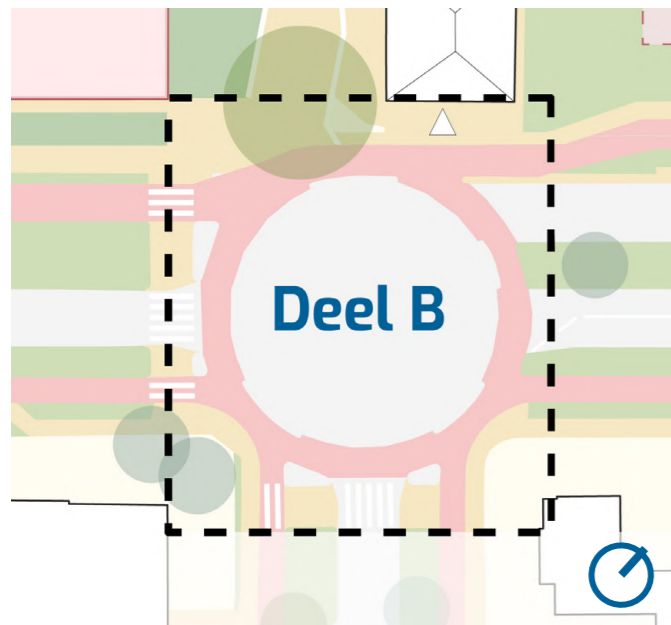


Inspiratie shared space

Deze oplossing draagt bovendien bij aan een veiligere oversteek voor mensen met een visuele beperking. Voorwaarde is wel dat de oversteken ruim worden vormgegeven en logisch aansluiten op zijstraten en tussenroutes, zodat de barrièrewerking van de Middenweg zoveel mogelijk wordt beperkt.

Oplossingsrichtingen

Deelgebied B



Voorbeeld oplossing 1

Deelgebied B

Deel B betreft het kruispunt van de Middenweg met de Rustenburgerweg. Dit kruispunt vormt een belangrijk verkeerskundig schakelpunt en markeert tegelijk de overgang tussen verschillende delen van de Middenweg. Hier komen doorgaande verkeersstromen, de ontsluiting van de Molenwijk, langzaam verkeer samen. Ook het vrachtverkeer van Winkelcentrum Middenwaard draait hier terug naar de Zuidtangent

In de huidige situatie is het kruispunt vormgegeven als een kleine rotonde met aanliggende fietspaden eromheen. De inrichting nodigt echter niet altijd uit tot het gewenste gebruik. Veel automobilisten rijden in de praktijk recht over de rotonde heen, wat ten koste gaat van de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het kruispunt dicht op de stolpboerderij restaurant d'Olifant. Deze bijzondere en cultuurhistorisch waardevolle plek vraagt om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur en openbare ruimte. Het kruispunt is daarmee niet alleen een verkeerskundig vraagstuk, maar ook een ruimtelijke opgave waarin identiteit en verblijfskwaliteit een rol spelen.

Oplossing 1 - T-splitsing

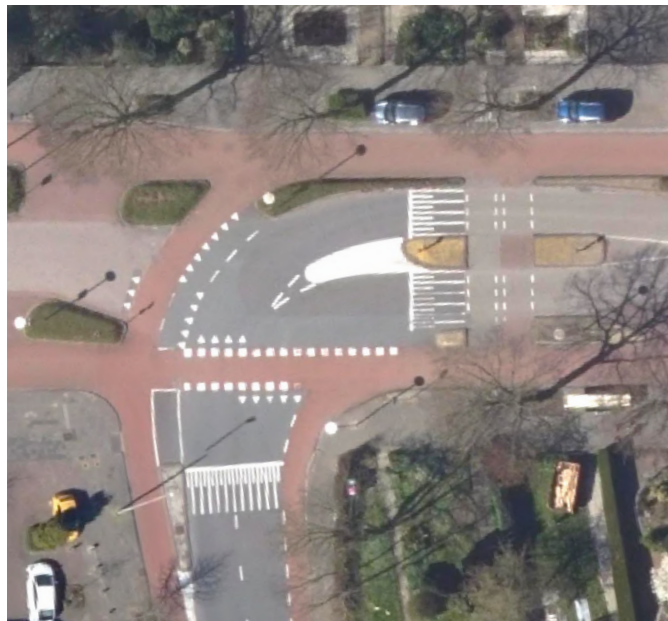
Een eerste oplossingsrichting is het terugbrengen van het kruispunt naar een T-splitsing.

Voordelen

- De vormtaal met rechte lijnen sluit beter aan bij het historische beeld van de Middenweg en versterkt de leesbaarheid van het profiel.
- Voetgangers en fietsers krijgen kortere en meer directe routes, wat de overzichtelijkheid en het gebruiksgemak vergroot.
- Aan de noordzijde kan een vrijliggend fietspad worden opgenomen, waardoor fietsers geen direct conflict hebben met het verkeer van en naar de Rustenburgerweg.

Nadelen

- Fietsers en voetgangers krijgen niet op alle oversteekpunten automatisch voorrang, wat ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid en de beleving van kwetsbare verkeersgebruikers.
- Groene ruimtes worden opgeknipt door de verkeersstructuur, waardoor er minder samenhang ontstaat en minder ruimte is voor waterberging en vergroening.
- Om veilig te kunnen oversteken is veel opstelruimte nodig. Dit leidt tot extra verharding en gaat ten koste van verblijfs- en klimaatkwaliteit.
- De oplossing biedt weinig flexibiliteit. Het aansluiten op andere wegprofielen is complex en mogelijk niet overal goed uitvoerbaar, zeker in combinatie met toekomstige ontwikkelingen.
- De doorgaande route van de hoofdstroom voor verkeer loopt van de Middenweg naar de Rustenburgerweg. Deze oplossing is daarbij minder logisch omdat de doorgaande voorrangsrouten in dit ontwerp afwijkt van de hoofdstroom van het autoverkeer



Voorbeeld oplossing 2

Oplossing 2 - Afbuigend voorrang

Een tweede oplossingsrichting is een situatie met afbuigend voorrang

Voordelen

- Voetgangers en fietsers krijgen kortere en meer directe routes, wat de overzichtelijkheid en het gebruiksgemak vergroot.
- Het autoverkeer kan eenvoudig doorstromen in de dominante richting Middenweg-Rustenburgerweg
- Het aansluiten op andere wegprofielen is mogelijk
- Aan de noordzijde kan een vrijliggend fietspad worden opgenomen, waardoor fietsers geen direct conflict hebben met het verkeer van en naar de Rustenburgerweg.

Nadelen

- Fietsers en voetgangers krijgen niet op alle oversteekpunten automatisch voorrang, wat ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid en de beleving van kwetsbare verkeersgebruikers.
- Groene ruimtes worden opgeknipt door de verkeersstructuur, waardoor er minder samenhang ontstaat en minder ruimte is voor waterberging en vergroening.
- Er ontstaan tegenstrijdige voorrangsregelingen voor fietsers en is daarmee verwarrend.

Conclusie

Op basis van de onderzochte oplossingsrichtingen gaat de voorkeur uit naar een fietsrotonde met met een afbuigende hoofdroute Middenweg-Rustenburgerweg. Bij deze variant wegen de voordelen het meeste op tegen de nadelen ten opzichte van de andere twee varianten en sluit de oplossing het beste aan bij de opgaven en ambities voor de Middenweg.

Getoetst aan de bouwstenen scoort deze oplossing het beste. Op het gebied van bereikbaarheid biedt de fietsrotonde een goede en overzichtelijke doorstroming voor zowel fietsverkeer als autoverkeer. Op het thema veiligheid presteert deze variant sterk doordat kwetsbare verkeersgebruikers een duidelijke positie en voorrang krijgen. Dit draagt ook bij aan een betere toegankelijkheid van het gebied.

Daarnaast liggen er kansen om het kruispunt ruimtelijk en qua uitstraling zorgvuldig vorm te geven, passend bij de identiteit van de Middenweg en met ruimte voor groen en waterberging.



Voorbeeld oplossing 3

Oplossing 3 - Fietsrotonde

Een derde oplossingsrichting is een situatie met afbuigend voorrang en een fietsrotonde (één richting)

Voordelen

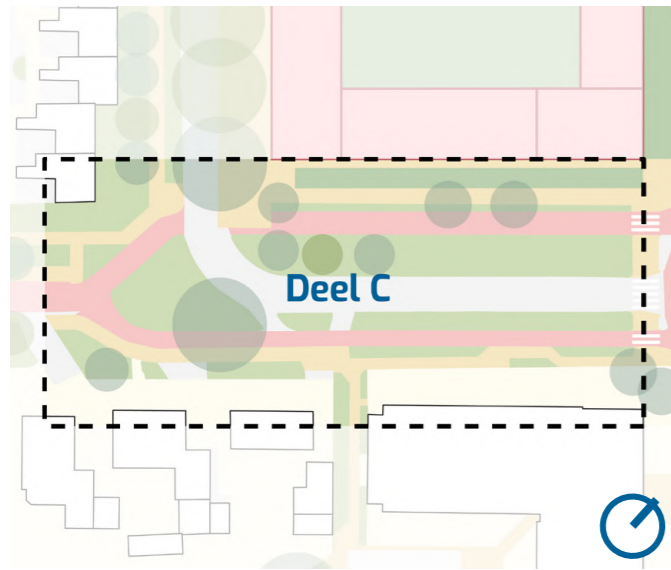
- Fietsers en voetgangers krijgen overal automatisch voorrang
- Groene ruimtes zijn aaneengesloten waardoor er meer ruimte is voor waterberging.
- Het aansluiten op andere wegprofielen is mogelijk
- Het autoverkeer kan eenvoudig doorstromen in de dominante richting Middenweg-Rustenburgerweg
- Fietsrotonde vormt een verbijzondering voor historische stolpboerderij d'Olifant
- Er is een fietsrotonde voorzien op het andere eind van de Rustenburgerweg. Een fietsrotonde hier zou leiden tot een eenduidig beeld.

Nadelen

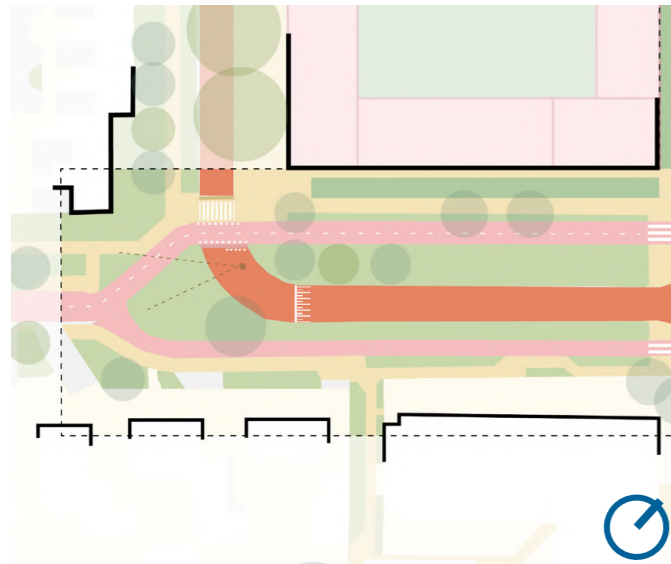
- De vormtaal met bochten sluit minder aan bij het historische beeld van de Middenweg
- Mogelijk komen er meer fietsers in contact met het verkeer van en naar de Rustenburgerweg dan in andere oplossingen

Oplossingsrichtingen

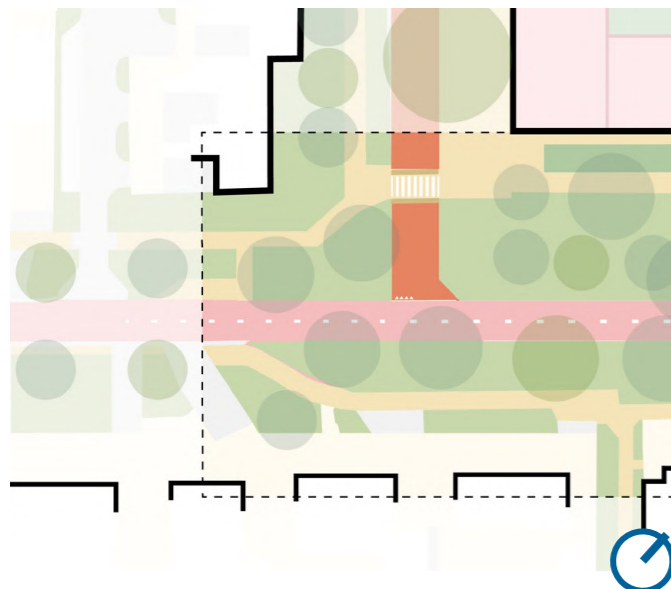
Deelgebied C



Locatie



Oplossing 1 - Huidige situatie



Oplossing 2 - Fietsstraat



Huidige situatie



Huidige situatie



Referentie fietsstraat

Deelgebied C

Deel C richt zich op het gedeelte van de Middenweg tussen de entree van winkelcentrum Middenwaard en de Rustenburgerweg. De ruimtelijke en verkeerskundige aandacht gaat met name uit naar de huidige bocht richting de Middenwaard, waar het autoverkeer het doorgaande fietsverkeer kruist. Op dit punt komen grote aantallen fietsers en gemotoriseerd verkeer samen, wat vraagt om een zorgvuldige afweging tussen doorstroming, overzichtelijkheid en verkeersveiligheid.

Oplossing 1 - Huidige situatie behouden en kruispunt optimaliseren

In deze variant blijft de huidige autostructuur behouden en wordt het kruispunt verbeterd. Door het snoeien van groen ontstaat meer zicht en overzicht. Daarnaast kan de snelheid van het autoverkeer worden afgeremd door het aanbrengen van grotere hoogteverschillen in het profiel.

Voordelen

- Het autoverkeer kan relatief goed blijven doorstromen.
- Fietsers komen op één duidelijk punt in contact met het autoverkeer.
- Een helder profiel voor het autoverkeer dat niet verder de bestaande fietsstraat op kan

Nadelen

- Een brede kijkhoek blijft noodzakelijk om fietsers tijdig te zien aankomen; de situatie verandert daarmee beperkt in termen van verkeersveiligheid.
- De auto behoudt een dominante positie in het profiel, terwijl juist grote aantallen fietsers gebruikmaken van dit deel van de Middenweg.
- Er blijven smallere, versnipperde groenstroken met beperkte ruimte voor waterberging.

Oplossing 2 - Fietsstraat doortrekken

In deze variant wordt het fietsstraatprofiel doorgetrokken tot aan het kruispunt met de Rustenburgerweg. Het kruispunt met de Middenwaard wordt haaks ingericht, waardoor een overzichtelijker en rustiger verkeersbeeld ontstaat.

Voordelen

- De fietser krijgt, passend bij de intensiteit van het gebruik, een prominente positie in het profiel.
- Autoverkeer wordt gedwongen zich aan te passen aan de fietsers.
- Een haakse kruising vergroot het overzicht en kan het gevoel van verkeersveiligheid verbeteren.
- Er ontstaan grotere, aaneengesloten groenzones met meer ruimte voor waterberging.
- Het ruimtelijk beeld van de Middenweg wordt eenduidiger en samenhangender door de bestaande fietsstraat door te trekken.

Nadelen

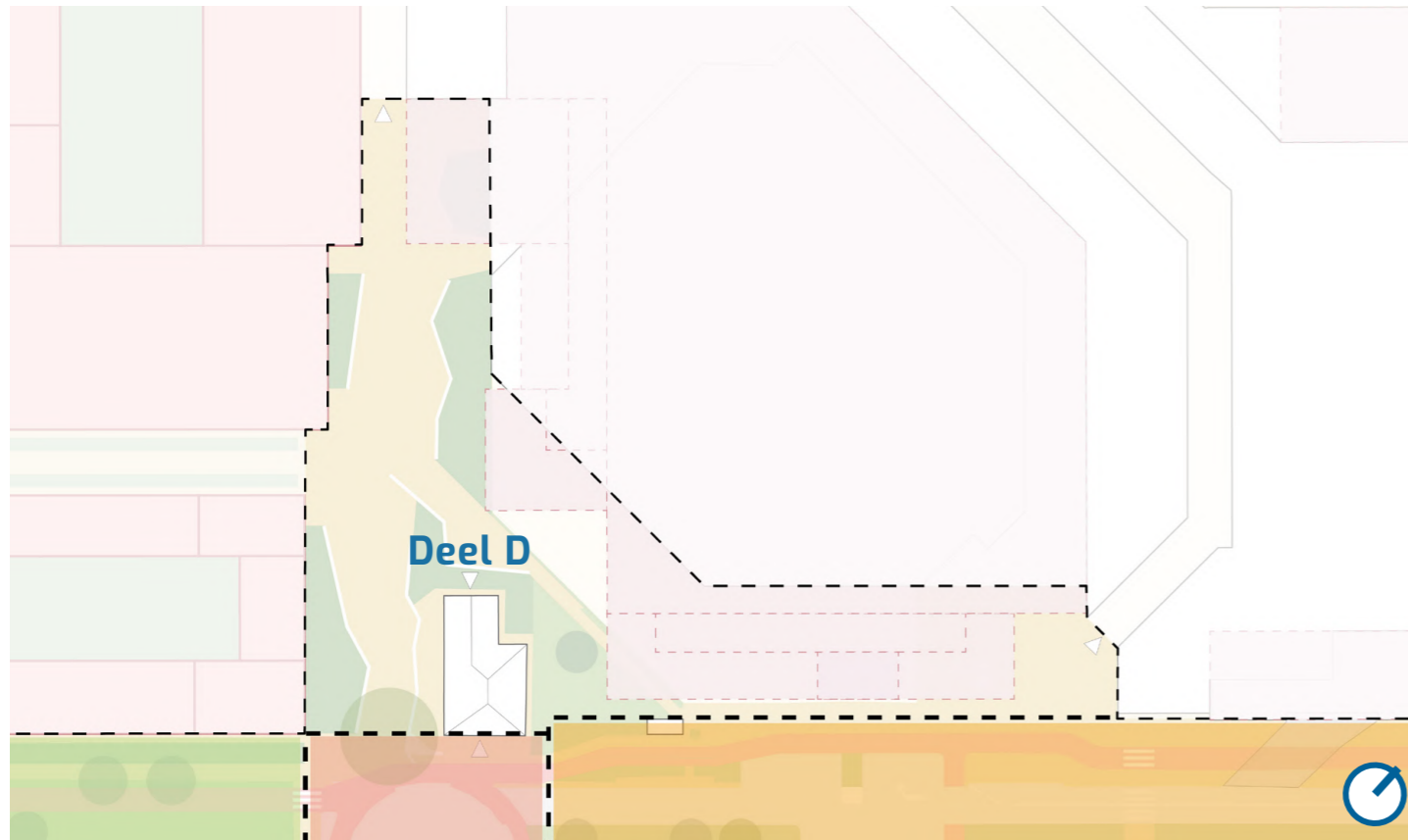
- Autoverkeer, waaronder vrachtverkeer ten behoeve van het theater en de supermarkt, rijdt achter het fietsverkeer en komt daarmee dicht in interactie, zij het bij een lagere snelheid.
- De doorstroming van autoverkeer neemt af.

Conclusie

Vanuit het perspectief van verkeersveiligheid en de positie van de fietser als dominante gebruiker van dit traject, sluit het doortrekken van de fietsstraat het meest aan bij de genoemde bouwstenen. Deze variant vraagt om een bewuste keuze waarbij een lagere doorstroming voor autoverkeer wordt aanvaard ten gunste van een veiliger, groener en eenduidiger straatprofiel. Duidelijke bebording en voorzieningen zijn nodig om duidelijk te maken dat de auto niet verder de fietsstraat op kan na de aansluiting bij Middenwaard.

Oplossingsrichtingen

Deelgebied D



Locatie



Impressie entree Winkelcentrum Middenwaard uit Doorontwikkelvisie Stadshart

Deelgebied D

Het entreegebied van het Stadshart vormt een cruciale schakel tussen de Middenweg, winkelcentrum Middenwaard, parkeergarage P2 en de historische stolpboerderij d'Olifant. Op korte afstand van elkaar liggen hier twee entrees naar het winkelcentrum en de toegang tot de parkeervoorzieningen. Dit maakt het gebied tot een belangrijke ontvangst- en verblijfsruimte binnen het Stadshart.

In dit gebied staan meerdere ontwikkelingen op stapel. Concreet betreft dit de uitvoering van Ruimtelijke Deelvisie Stadshart Zuid-West, waar twee woonblokken worden gerealiseerd met woningen in de plint en ruimte voor aanvullende voorzieningen. Aan de overzijde daarvan wordt onderzocht of parkeergarage P2 kan worden vervangen door een MultiHUB: een compact en toekomstgericht mobiliteitsgebouw met parkeren, expeditie, deelmobiliteit, openbaar toilet, traforuimte en een bewaakte fietsstalling. Het gebouw wordt omzoomd met woningbouw en ondersteunende functies in de plint.

Deze ontwikkelingen zullen onmiskenbaar hun weerslag hebben op de inrichting en beleving van de openbare ruimte. De exacte maat, schaal en begrenzing van de toekomstige stedelijke ruimten zijn in deze fase nog niet definitief vast te leggen. Wel is duidelijk dat het entreegebied zich zal ontwikkelen tot een intensiever en stedelijker verblijfsgebied, waarin mobiliteit, ontmoeting en verblijf samenkomen.

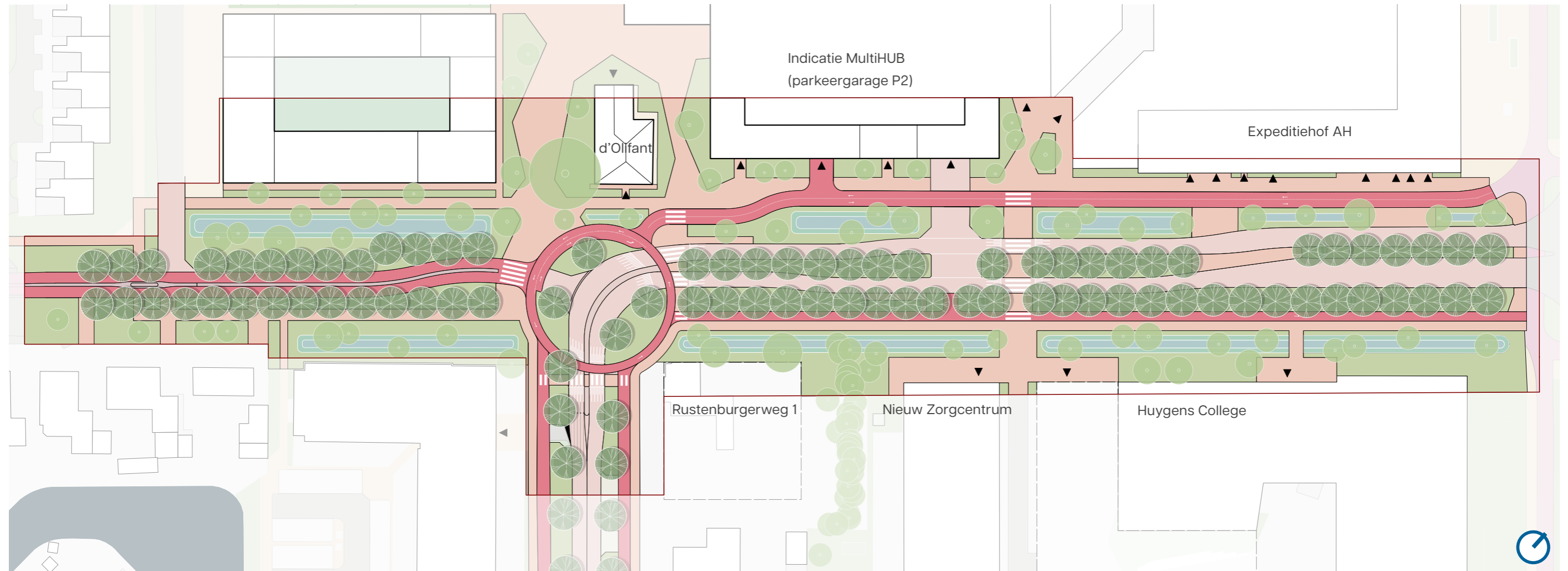
Om richting te geven aan de verdere uitwerking, zijn onderstaande aandachtspunten van belang:

- Behoud en versterking van royale, stedelijke pleinruimtes bij de entrees van het winkelcentrum, ook bij toevoeging van nieuwe bebouwing.
- Inzetten op een aantrekkelijke verblijfsruimte met een menselijke maat, passend bij het karakter van het Stadshart.

- Zorgvuldige oriëntatie op de zon en beperking van windhinder, zodat comfortabele verblijfsplekken ontstaan.
- Realisatie van hoogwaardige, uitnodigende gevels met actieve plinten. Ook voor de sociale veiligheid van dit gedeelte van het gebied
- Toevoegen van extra bomen voor verkoeling en vergroening van hoge ruimtelijke kwaliteit.
- Flexibiliteit in de openbare ruimte, met voldoende ruimte voor tijdelijke invullingen, ambulante handel en evenementen, terwijl hulpdiensten de entrees goed moeten kunnen bereiken.
- Integrale en hoogwaardige oplossingen voor afvalinzameling, fietsparkeren en transformatorvoorzieningen, bij voorkeur inpandig opgelost.
- Een inrichting en uitstraling die de verbinding vormt tussen het einde van de 'Yellow Brick Road' (de route vanaf het station) en de eigen identiteit van de Middenweg.
- d'Olifant als centraal cultuurhistorisch ankerpunt in de ruimte positioneren, met behoud van de bestaande bomen, een groene omzoming van het kavel en waar mogelijk ruimte voor uitbreiding van het terras.
- Zorgvuldige overgangen tussen gebouwen en openbare ruimte, met aandacht voor entrees, hoogteverschillen en materiaalgebruik.

4. Schetsontwerp

Schetsontwerp



Schetsontwerp






Op basis van de onderzochte en afgewogen oplossingsrichtingen zijn de voorkeursoplossingen samengebracht in één samenhangend schetsontwerp voor de Middenweg. Dit ontwerp vormt een integrale vertaling van de ambities, aandachtspunten en randvoorwaarden die samen met gebruikers, ondernemers en grondeigenaren zijn benoemd.

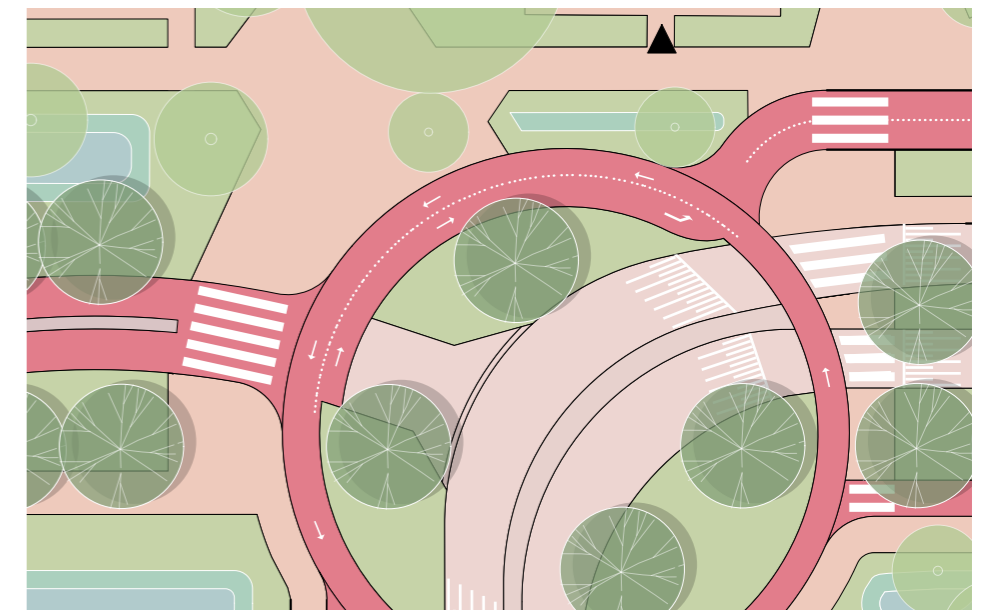
Met het schetsontwerp wordt ingezet op een Middenweg die veiliger, groener, klimaatbestendiger en toegankelijker is, met een duidelijke en herkenbare identiteit. Tegelijkertijd blijven alle functies binnen en rondom het gebied goed bereikbaar. Het ontwerp

biedt bovendien ruimte om op strategische plekken aantrekkelijke verblijfsplekken te realiseren en zo de verblijfskwaliteit te vergroten.

In hoofdlijnen wordt de fietsstraat vanaf het zuidoosten doorgetrokken tot aan de kruising met de Rustenburgerweg. Autoverkeer kan doorrijden tot het kruispunt met de Middenwaard en moet daar afslaan. Voor het kruispunt met de Rustenburgerweg is een fietsrotonde voorzien. Deze rotonde is grotendeels eenrichtingsverkeer, met aan de noordzijde een tweerichtingsoplossing om de grote stroom fietsers vanaf de fietsstraat richting het winkelcentrum goed te faciliteren. Het deel dat

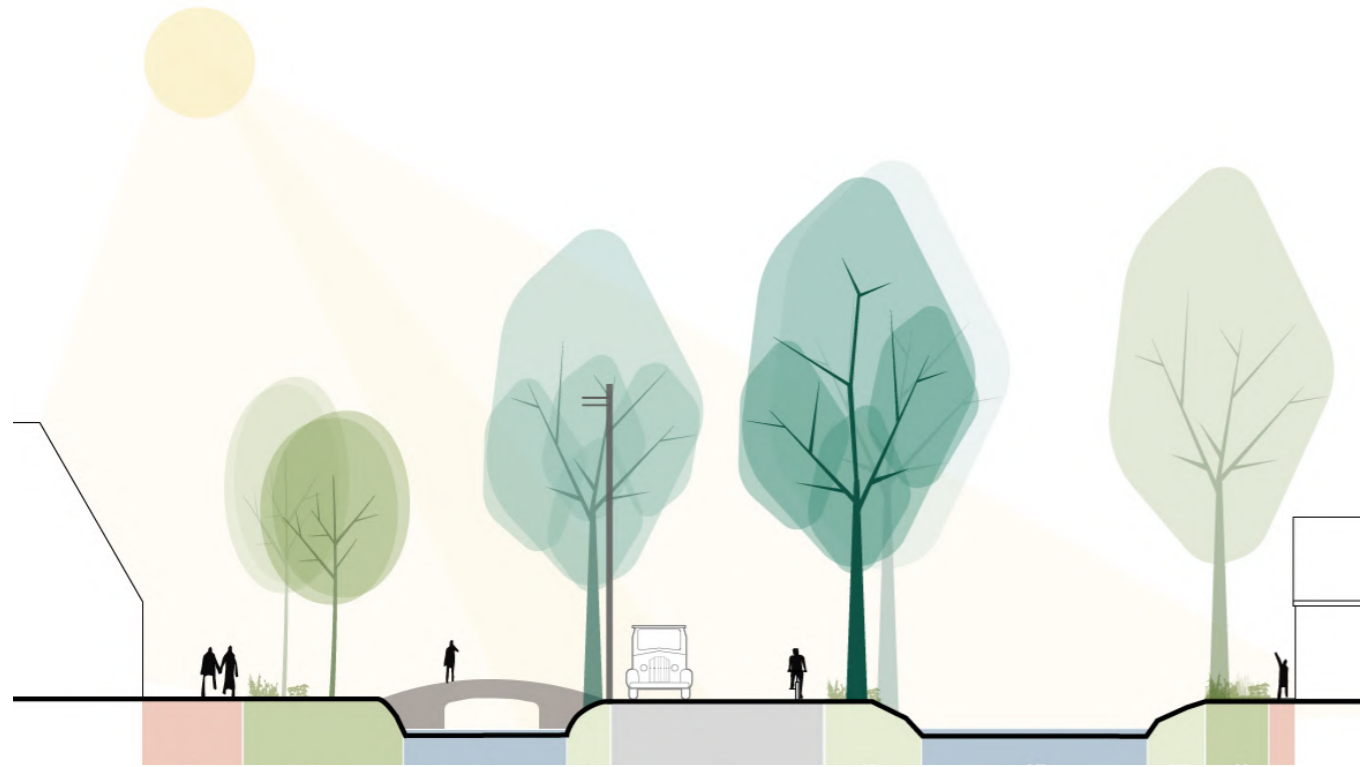
Legenda

-  Rijweg
-  Fietspad / fietsstraat
-  Voetpad
-  Groen
-  Waterberging
-  Laanboom
-  Boom/ heester
-  Entree gebouw

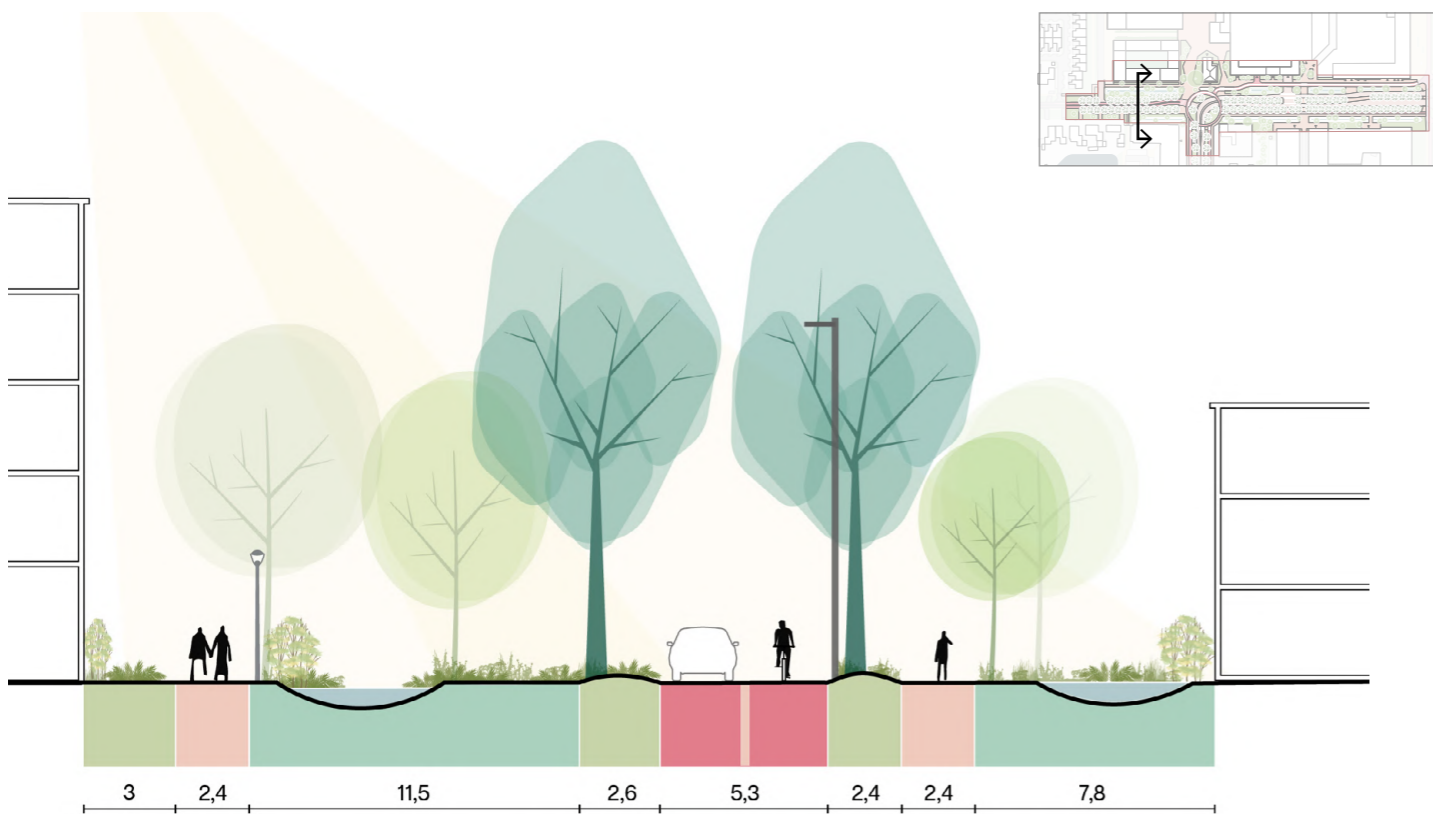


Inzoom fietsrotonde

Schetsontwerp



Indicatie profiel in 1920



Principe profiel schetsontwerp

twee richtingen is komt daarbij niet in conflict met de grootste stromen van autoverkeer en is daarmee veiliger.

Richting het kruispunt met de Zuidtangent is het profiel versmald naar twee rijstroken. Hierdoor ontstaat extra ruimte voor groen en waterberging. De bus halteert op de rijbaan en ter hoogte van het Zorgcentrum en het Huygens College is een brede oversteek voor de voetgangers opgenomen, in lijn met de tussenstraat. Nabij de verkeerslichten sluit het profiel aan op de bestaande situatie. Het expeditieverkeer van o.a. de Albert Heijn kan hier direct vanuit het hof de opstelruimte oprijden en hoeft niet meer te keren op de rotonde bij de Rustenburgerweg.



Onderzoek naar draaicirkel expeditiehof

In de volgende paragrafen wordt het schetsontwerp nader toegelicht aan de hand van de bouwstenen die samen met gebruikers van het gebied zijn opgesteld.

Bereikbaarheid

Voor voetgangers blijft de Middenweg goed bereikbaar en verbetert de situatie op meerdere punten. In het schetsontwerp krijgen voetgangers meer voorrang, ruimere loopruimtes en duidelijke, rechte looplijnen. Hierdoor wordt het gebied overzichtelijker en comfortabeler om zich doorheen

te bewegen, zowel voor dagelijks gebruik als voor incidentele bezoekers.

Ook voor fietsers wordt de bereikbaarheid versterkt. Alle verschillende functies langs het profiel zijn eenvoudig te bereiken. Fietsers krijgen op meerdere plekken meer voorrang, wat bijdraagt aan een veilige en vlotte doorstroming. De functie van de Middenweg als provinciale doorfietsroute blijft in het ontwerp volledig gewaarborgd en wordt waar mogelijk versterkt.

Voor het autoverkeer blijft de bereikbaarheid eveneens op orde. De dominante verkeersstromen richting parkeergarage P2 en de Rustenburgerweg worden goed gefaciliteerd en blijven logisch en herkenbaar in het profiel. Op het deel richting de Middenwaard wordt het autoverkeer nadrukkelijker te gast, met meer aandacht voor het verlenen van voorrang aan fietsers. Tegelijkertijd zorgt de aangepaste inrichting voor meer overzicht en voorspelbaarheid, wat de verkeersafwikkeling ten goede komt voor alle weggebruikers.

Veiligheid

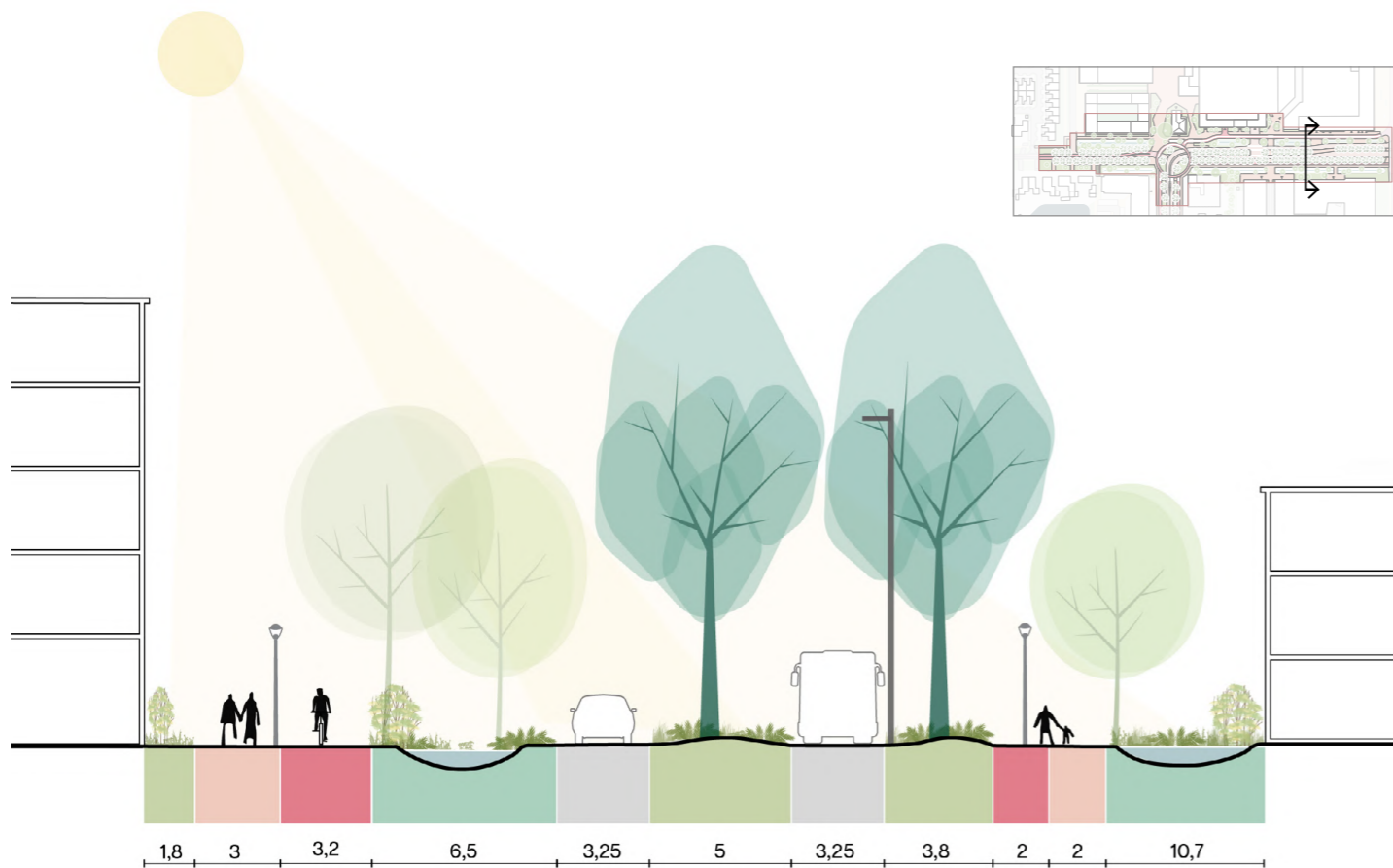
De verkeersveiligheid langs de Middenweg wordt in het schetsontwerp op meerdere punten verbeterd. Kwetsbare verkeersgebruikers, zoals voetgangers en fietsers, krijgen nadrukkelijk meer voorrang en een duidelijkere positie in het profiel. Kruisingen van verkeersstromen zijn overzichtelijker ingericht, waardoor verkeersdeelnemers elkaar beter kunnen zien en situaties voorspelbaarder worden.

Bij het ontwerp is expliciet gekeken naar kijkhoeken en zichtlijnen op alle plekken waar verkeersstromen elkaar kruisen. Door obstakels te beperken en de inrichting leesbaar te maken, ontstaat meer overzicht en worden onverwachte conflicten voorkomen. Voetgangers kunnen bovendien op meer plekken veilig oversteken. Ook bij halterende bussen is extra aandacht besteed aan veilige looproutes, zodat

Schetsontwerp



Huidige profiel (ter hoogte van het Huygens College)



Principe profiel schetsontwerp

voetgangers hier overzichtelijk en zonder omwegen langs kunnen lopen.

In het ontwerp staat het langzaam verkeer centraal en wordt ingezet op een veilige en prettige omgeving voor voetgangers en fietsers. Gemotoriseerd verkeer kan alle bestemmingen bereiken, maar zal zich aanpassen aan het karakter en de inrichting van het gebied. Door de opeenvolging van snelheidsremmende maatregelen, zoals de fietsstraat, de fietsrotonde en zebrapaden op verhoogde plateaus, ontstaat een inrichting waarin een snelheid van 30 km/u vanzelfsprekend en passend is voor het autoverkeer. Deze snelheid draagt bij aan een betere overstekbaarheid, meer overzicht en een hogere verblijfskwaliteit. Daarmee sluit dit deel van de Middenweg aan bij andere centrumdelen, zoals het traject bij Centrumwaard, waar eveneens een maximumsnelheid van 30 km/u geldt en het straatbeeld is afgestemd op de aanwezigheid van veel langzaam verkeer.

Naast verkeersveiligheid draagt het schetsontwerp ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied. De herinrichting zet in op meer verblijfskwaliteit, waardoor de Middenweg niet alleen een route, maar ook een plek wordt om te verblijven. In combinatie met toekomstige woningbouw langs het profiel zorgt dit voor meer ogen op de straat. Een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte, met hoogwaardige en gelijkmatige straatverlichting, draagt bij aan een sociaal veilige en prettige omgeving, zowel overdag als in de avond.

Toegankelijkheid

In het schetsontwerp is veel aandacht besteed aan een toegankelijke en logisch leesbare openbare ruimte. Paden sluiten zoveel mogelijk aan op de routes die gebruikers in de praktijk willen lopen en fietsen. Dit geldt onder andere voor de overstek ter hoogte van het Huygens College, maar ook voor

de route van en naar een toekomstige bewaakte fietsenstalling in de MultiHUB. Door deze logische verbindingen centraal te stellen, wordt het gebied comfortabeler en vanzelfsprekender in gebruik.

Voetpaden zijn waar mogelijk rechtgetrokken en onnodige bochten of omwegen zijn vermeden. Dit vergroot de overzichtelijkheid en maakt het gebied beter toegankelijk voor iedereen, waaronder ouderen en mensen met een visuele beperking. Oversteken zijn zo veel mogelijk duidelijk gedefinieerd met zebrapaden, zodat helder is waar voetgangers voorrang hebben.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt aanvullend gekeken naar contrastrijk materiaalgebruik, het toepassen van geleidelijnen en contrastlijnen en het opnemen van voldoende rustplekken in de openbare ruimte. Deze elementen dragen bij aan een Middenweg die voor alle gebruikers, met en zonder beperking, veilig en prettig te gebruiken is.

Identiteit

Het schetsontwerp grijpt nadrukkelijk terug op de historische kenmerken van de Middenweg. Door deze elementen opnieuw leesbaar te maken, wordt het verhaal van de Middenweg in de toekomst weer zichtbaar en beleefbaar. De weg krijgt daarmee niet alleen een functionele, maar ook een verhalende en herkenbare rol in het Stadshart.

Het meest zichtbaar is het zoveel mogelijk doortrekken van de bomenrijen langs de weg. Deze bomen lopen dwars door de verschillende opbouwen van het profiel heen en markeren waar de Middenweg historisch altijd heeft gelopen. In het ontwerp wordt uitgegaan van een ecologisch verantwoorde mix van boomsoorten, waarmee zowel de herkenbaarheid als de toekomstbestendigheid van de bomenstructuur wordt versterkt.

Schetsontwerp

Naast de bomenstructuur worden grote, aaneengesloten groene ruimtes toegevoegd. Deze bieden ruimte voor vergroening en waterberging en dragen bij aan klimaatadaptatie en verblijfskwaliteit. De ruimtes zijn zodanig ruim opgezet dat in het vervolgproces kan worden onderzocht of hier ook oppervlaktewater mogelijk is. Water, in bergende of fysieke vorm, vormt daarbij een subtiele verwijzing naar de brede sloten die hier historisch langs de Middenweg lagen.

De stolpboerderij d'Olifant blijft een herkenbaar en markant punt in het profiel. Het gebouw krijgt meer groene ruimte om zich heen en de rijbaan komt er minder dicht op te liggen. Belangrijke bomen rondom het gebouw, zoals de grote kastanje en de eik, blijven behouden. In materiaalgebruik en detaillering sluit de inrichting aan op de recent heringerichte Middenweg bij Centrumwaard. Zo wordt gebouwd aan één samenhangend verhaal van de Middenweg als herkenbare structuur in Heerhugowaard.

Verblijfskwaliteit

Met het schetsontwerp wordt de Middenweg een aanzienlijk groener en prettiger gebied om in te verblijven. Deze vergroening is niet alleen van belang voor bezoekers en passanten, maar draagt ook direct bij aan de woonkwaliteit van de huidige en toekomstige bewoners langs de Middenweg. Meer groen, minder verharding en een rustiger straatbeeld zorgen voor een aangenamere dagelijkse leefomgeving.

De verblijfsruimte wordt bewust geconcentreerd rond de entrees van het winkelcentrum. Dit zijn plekken waar veel beweging samenkomt en waar verblijf logisch is. Deze zones bieden kansen voor ontmoeten, wachten en verblijven en zullen in het vervolgproces verder en gedetailleerd worden uitgewerkt, in samenhang met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen rondom deze entrees.

Daarnaast is bij de entrees van het Zorgcentrum en het Huygens College extra verharde voorruimte gereserveerd. Deze ruimtes zijn flexibel van opzet en kunnen op verschillende manieren worden gebruikt. Ze bieden plek om te verblijven, om fietsen te stallen of om, indien nodig, ruimte te bieden aan hulpdiensten in noodsituaties.

Klimaat

Het schetsontwerp betekent een duidelijke transformatie voor dit deel van de Middenweg op het gebied van klimaat. Grote delen van het huidige asfalt verdwijnen en maken plaats voor groen en ruimte voor waterberging. Daarmee verschuift de inrichting van een overwegend verharde verkeersruimte naar een klimaatadaptieve openbare ruimte die beter bestand is tegen extreme weersomstandigheden.

In het ontwerp is het gelukt een aanzienlijke hoeveelheid ruimte te reserveren voor vergroening en wateropvang. De exacte natuurinclusieve invulling van deze groene zones wordt in de volgende ontwerpfasen verder uitgewerkt. Wel is nu al duidelijk dat deze ruimtes ruim, flexibel en toekomstbestendig zijn opgezet, zodat ze kunnen inspelen op veranderende eisen en inzichten.

Door het mogelijk toevoegen van oppervlaktewater, in combinatie met waterbergende groenzones, kan dit deel van de Middenweg een betekenisvolle rol gaan spelen binnen het gehele Stadshart. Niet alleen wordt wateroverlast in de omgeving beperkt, ook draagt de inrichting bij aan verkoeling tijdens warme dagen.

Met een natuurinclusieve invulling die inzet op een gevarieerde beplanting en een mix van bomen, struiken, grassen en kruiden, wordt bovendien de biodiversiteit versterkt. Zo draagt de herinrichting van de Middenweg bij aan het tegengaan van het stedelijk hitte-eilandeffect en aan een gezondere en aantrekkelijkere leefomgeving.



Diverse referenties voor de inrichting

5. Vervolg

Vervolg

Aandachtspunten

Het schetsontwerp voor de Middenweg vormt een belangrijke eerste stap richting een veiliger, groener en toekomstbestendig entreegebied van het Stadshart. Tegelijkertijd is dit ontwerp nadrukkelijk nog geen definitief eindbeeld. De opgave is complex en raakt aan veel lopende en toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Om tot een uitvoerbaar en zorgvuldig uitgewerkt definitief ontwerp te komen, is aanvullend onderzoek nodig en moeten in de vervolgfase verschillende keuzes worden verdiept en onderbouwd. In dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van de belangrijkste vragen, aandachtspunten en vervolgstappen die richtinggevend zijn voor het vervolgproces.

Belangrijkste vervolgstappen en aandachtspunten

Fasering

Gezien het grote aantal bouwprojecten in de komende jaren is het nog niet duidelijk in welke fases het verstandig is om met de herinrichting te starten. Mogelijke aanpassingen in de ondergrond kunnen aanleiding zijn om eerder te beginnen, bijvoorbeeld wanneer kabels en leidingen (denk aan de riolering) moeten worden aangepast om ontwikkelingen mogelijk te maken. Tegelijkertijd kan de grote hoeveelheid bouwverkeer juist een reden zijn om werkzaamheden uit te stellen. Dit terwijl er nu al een duidelijke wens bestaat om het gebied veiliger en aangenamer te maken voor gebruikers. Het bepalen van een slimme en realistische fasering is daarom een belangrijk aandachtspunt.

Onderzoek naar oppervlaktewater

In het ontwerp is ruimte gereserveerd voor vergroening en waterberging. In het vervolgproces moet worden onderzocht of het toevoegen van oppervlaktewater technisch mogelijk en wenselijk is, en welke bijdrage dit kan leveren aan waterberging, klimaatadaptatie en beleving. Hierbij

zal tevens afstemming plaatsvinden met het hoogheemraadschap (HHNK).

Kabels en leidingen

Er is een eerste beeld gevormd van de ligging van kabels en leidingen, maar op sommige plekken kunnen knelpunten ontstaan. In de vervolgfase is een volledige inventarisatie noodzakelijk om verrassingen in de uitvoering te voorkomen.

Materialisatie en inrichting

In het schetsontwerp zijn slechts globale uitspraken gedaan over materialisatie, inrichting, beplanting en sfeer. In het vervolgproces wordt dit verder uitgewerkt, met aandacht voor duurzaamheid, beheer en materialen die langdurig kwaliteit behouden, en met respect voor de unieke identiteit van de Middenweg.

Expeditieshof Albert Heijn

De in- en uitrit van het expeditiehof van de Albert Heijn kruist momenteel het fiets- en voetpad. Soms wordt het fiets- en voetpad geblokkeerd door vrachtwagens die staan te wachten tot ze het expeditiehof in kunnen. In het vervolgproces wordt onderzocht of deze situatie veiliger kan worden vormgegeven.

Uitwerking deel D

Deel D van het profiel is in dit schetsontwerp nog niet uitgewerkt. De aansluiting van het wegprofiel op de entrees van het winkelcentrum vormt een belangrijk aandachtspunt voor de verdere uitwerking, mede in relatie tot mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Afstemming met hulpdiensten

Er heeft afstemming plaatsgevonden met de brandweer, maar deze afstemming zal in het vervolgproces opnieuw en verder worden uitgewerkt om bereikbaarheid en veiligheid te borgen.

Afstemming met belangenorganisaties

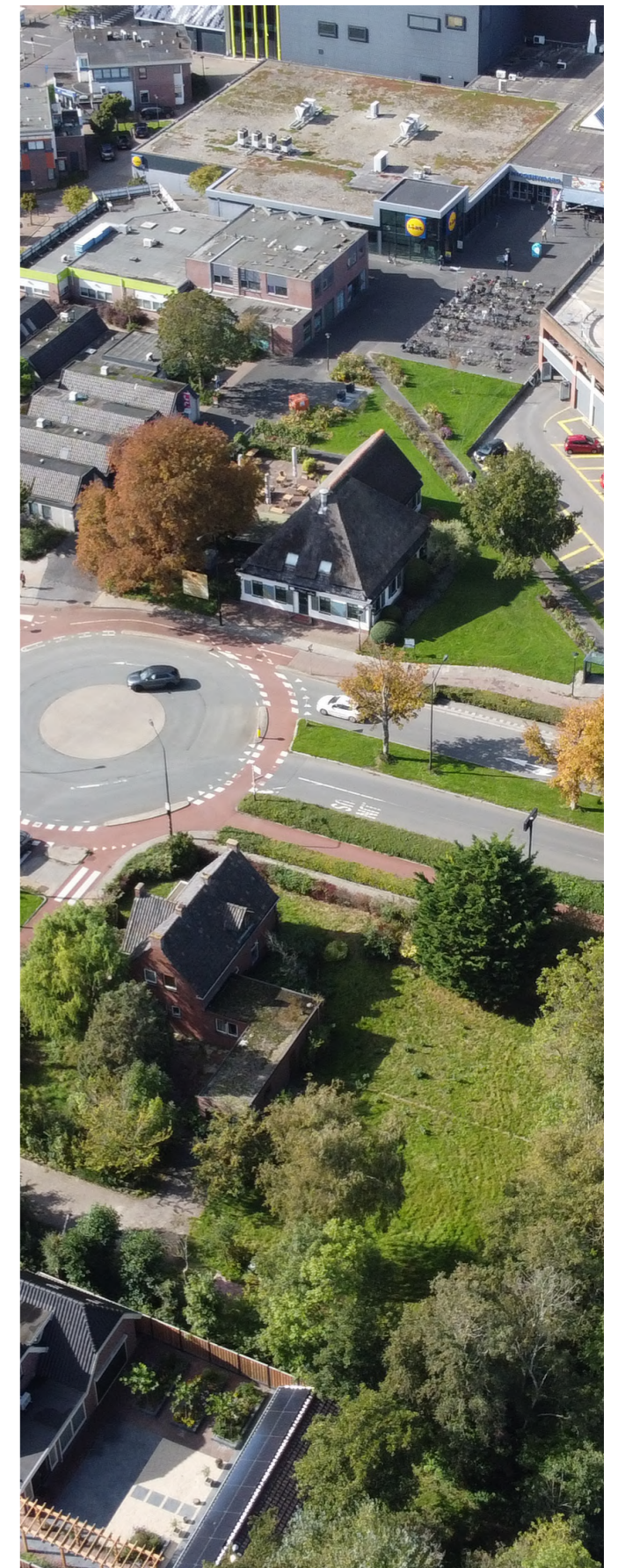
Er is afgestemd met onder andere Koninklijke Visio, Oogvereniging Noord-Holland, Stichting Alzheimer Nederland en de Fietzersbond. Ook deze partijen blijven in het vervolgproces betrokken om toegankelijkheid en gebruikskwaliteit te blijven waarborgen.

Afstemming met omgeving

In het vervolgproces is het uiteraard wenselijk om de afstemming met omwonenden, ondernemers, gebruikers en eigenaren rondom de Middenweg weer verder op te pakken.

Vervolgstappen

Dit schetsontwerp wordt na vrijgave door het college van burgmeester en wethouders gepubliceerd en daarna zes weken ter inzage gelegd voor formele inspraak. Daarna worden de zienswijzen beoordeeld en eventueel verwerkt in het definitieve schetsontwerp voor de Middenweg. Dit schetsontwerp wordt ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd, inclusief een kredietaanvraag voor het vervolgtraject. Dit vervolgtraject zal bestaan uit het verder uitwerken tot een voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en uitvoeringsbestekken. Te zijner tijd zal de raad gevraagd worden een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de aanleg van het ontwerp.





De Ruyterkade 107
1011 AB Amsterdam
T: 020 - 53 53 070
E: info@studiovinke.nl
www.studiovinke.nl



François HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T: +31(0)88 254 20 00
E: info@goudappel.nl
www.goudappel.nl