

## **HERONTWIKKELING JOHAN DE WITTLAAN 12 B, C en D IN WOERDEN**

### **DIGITALE INFORMATIEBIJENKOMST, 7 DECEMBER 2021**

#### **VRAGEN EN ANTWOORDEN**

##### **1. Hoe wil Esprit informatie uit de buurt krijgen?**

Esprit heeft reeds met zowel het bestuur van Wijkplatform Staatsliedenkwartier als de woningbezitters van de bestaande woningen gelegen aan de Johan de Wittlaan en Cort van der Lindenlaan, waaronder ook woningcorporatie GroenWest, een persoonlijk gesprek gevoerd. In dit gesprek is men op basis van een schetsontwerp over het voorgenomen plan geïnformeerd. De bewoners c.q. organisaties hebben hierbij de gelegenheid gekregen om vragen te stellen en hun reactie te geven. Daarnaast hebben wij deze digitale informatiebijeenkomst (d.d. dinsdag 7 december 2021) georganiseerd om bewoners uit de omgeving over het voorgenomen plan te informeren. Ook hier wordt men in de gelegenheid gesteld vragen te stellen en een reactie te geven. Vanaf dinsdag 14 december 2021 zijn alle vragen en bijbehorende antwoorden die op deze informatiebijeenkomst zijn gesteld in één overzicht op deze website terug te lezen. Van woensdag 8 december 2021 is deze digitale informatiebijeenkomst en de presentatie op de website van Esprit Projectontwikkeling door belangstellende terug te zien. Vanaf deze website worden belangstellenden in de gelegenheid gesteld vanaf woensdag 8 december 2021 tot en met dinsdag 21 december 2021 vragen stellen en al dan niet een reactie te geven. Vanaf maandag 27 december zijn deze vragen en bijbehorende antwoorden aan het eerder opgestelde overzicht van dinsdag 14 december 2021 toegevoegd en op de website terug te lezen.

##### **2. Waarom geen sociale woningbouw hier?**

In de aanloop naar dit plan is er wel gekeken naar de mogelijkheden voor sociale woningbouw. Het betreft een complexe kavel. Ten eerste is het een relatief kleine kavel tussen de hoogbouw van plan Witt en de laagbouw van het Staatsliedenkwartier. Onze opgave is om een overgang te creëren tussen deze gebieden en dat veronderstelt een gematigd volume. De kavel is ook gelegen langs het spoor met een zware opgave om geluidsoverlast van het spoor te beperken en de veiligheid te waarborgen in geval van een incident. Zo'n complexe opgave is kostenverhogend. Dit kan alleen worden terugverdiend door duurdere woningen te realiseren of toch te kiezen voor hoogbouw. Dit laatste was onwenselijk vanwege de aansluiting op de laagbouw van Staatsliedenkwartier. Bovendien kregen we het met hoogbouw niet voor elkaar om de parkeerbalans kloppend te maken. Daar zouden we dure parkeeroplossing voor nodig hebben, die sociale woningbouw onhaalbaar zouden maken. Tot slot speelde ook nog mee dat er in de directe omgeving in de bestaande wijk al veel sociale woningen zijn en bij de nieuwbouw ontwikkelingen al vrij veel appartementen gebouwd zijn en in de planning staan. Ook daarom is het verstandig om hier grondgebonden stadswoningen te realiseren.

### **3. Hoe hoog is het hoogste woonblok?**

Blok E is het hoogste woonblok en heeft naar verwachting een bouwhoogte van ca. 12,5 a 13 meter i.p.v. 14 meter als in presentie werd aangegeven.

### **4. Waar gaat de dansschool heen?**

Dit is niet bekend. De dansschool zal zelf voor een nieuwe locatie moeten zorgen. Zowel Esprit als de gemeente zijn hier niet verantwoordelijk voor. Esprit en de gemeente zijn uiteraard waar het kan bereid om met de dansschool mee te denken.

### **5. Blok E zorgt voor veel minder privacy voor bestaande woningen aan de Cort van de Lindenlaan.**

De oriëntatie is 90 graden gedraaid t.o.v. de bestaande woningen. Hierdoor is de hoofdoriëntatie, voordeuren en tuinen, afgekeerd van de bestaande woningen. In de uitwerking van de kopgevels en de muurafschieding van de tuinen op de eerste laag zullen we rekening houden met het zicht naar de bestaande woningen.

### **6. Wat vreemd dat er parkeren tussen plan Witt en dit plan komt.**

Het gaat om een aantal langspaarkeerplaatsen op maaiveld die bestemd zijn voor bezoekers dan wel bewoners. Omdat aan de noordzijde van het plan ook grondgebonden woningen zijn voorzien, is dat ook logisch.

### **7. Waarom het fietspad niet over de nieuw te maken ontsluitingsweg? Is veiliger, voordeliger, geen extra parkeerdruk op Gr. Van Prinstererlaan.**

Het staat fietsers natuurlijk vrij om zelf hun route te bepalen. Het aansluiten van het fietspad op de Gr. Van Prinstererlaan draagt echter bij aan de fijnmazigheid van het Woerdense fietsnetwerk, de fietsontsluiting van een deel van het Staatsliedenkwartier, heeft een positief effect op het fietsgebruik en biedt kinderen een verkeersluwe route van/naar basisschool de Schakel/Jagerschool zodat zij daarbij de drukkere Vossenschanslaan enkel hoeven te kruisen i.p.v. hier over te rijden.

### **8. Wat is het plan voor parkeerruimte voor bezoekers?**

De bezoekersparkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte langs de Irene Vorrinklaan bedacht. Ook is er uitwisseling mogelijk met het bezoekersparkeren langs het spoor (bij plan Witt).

### **9. Parkeren niet helder hoeveel nu t.o.v. woningen ofwel: welke parkeernorm?**

Er wordt voldaan aan de vigerende nota parkeernormen 2014. Voor nu is in het plan uitgegaan van 1,9 parkeerplaats per woning (waarvan 0,3 per woning voor bezoekers).

### **10. Er rijden nu wel auto's op het fietspad, paaltjes worden platgelegd, kan dat straks nog steeds?**

Vermoedelijk is het paaltje omwille van gladheidsbestrijding omlaag gezet. Het Adriaan Duyckpad is een fietspad, dus het is verboden daar met een auto in te rijden. Er is een seintje aan onze handhavers gegeven.

**11. Huidige fietspad is gevaarlijk door slechte overgang stoep-fietspad. Hoe verbeteren jullie dit? Er staan bankjes vlak naast het fietspad.**

De huidige aansluiting van het fietspad op de Jan van Beierenlaan is nog niet ideaal, temeer omdat sprake is van een tussensituatie. In het eindbeeld loopt deze oversteek dus rechtdoor het plan Witt in en over het terrein van Esprit naar de Groen van Prinstererlaan.

**12. Komt er weer zo'n speelplek langs het fietspad? Dat is gevaarlijk.**

Esprit is voornemens om een speelplek in de groen-/fiets-/ontmoetingszone tussen blok C en D op te nemen. Het plan dient verder uit te worden gewerkt om te zien of dit (veiligheid) technisch mogelijk is.

**13. Wordt de privacy van het Staatsliedenkwartier ook gewaarborgd?**

Zie vraag 5.

**14. Is de Irene Vorrinkstraat één of tweerichtingsverkeer? In de impressie auto's twee kanten op getekend.**

De Irene Vorrinkstraat wordt eenrichtingsverkeer. Dit staat op de impressie verkeerd weergegeven.

**15. Fietspad tussen woningen is gevaarlijk, veel verharding niet heel duurzaam.**

De groen-/fiets-/ontmoetingszone tussen blok C en D wordt zo ontworpen, waarbij veiligheid voorop staat. Bij de verdere uitwerking van dit gebied zal hier rekening mee worden gehouden. In het huidige ontwerp is veel verharding opgenomen. Dit heeft mede met de ondergrondse infrastructuur te maken. In het gebied komt onder meer een nutstracé en de riolering te liggen. Deze kabels en leidingen behoren onderhoudsvrij en makkelijk toegankelijk te zijn. Nutsbedrijven hebben voorschriften hiervoor en het ontwerp dient hieraan te voldoen. In de verdere uitwerking van de inrichting van het gebied zullen wij zeker rekening met de materialisering houden. Esprit en de gemeente zijn voornemens om dit gebied waar het kan zo groenvriendelijk mogelijk in te richten. Dit moet een ontmoetingsplek worden waar de leefkwaliteit voorop staat, voor zowel de nieuwe bewoners als passanten.

**16. Waarom geen betere inrichting Johan de Wittlaan? Ook veiligheid kinderen na dit project in de straat (veel kids in Johan de W. laan).**

Terecht punt. De gemeente is inderdaad voornemens om de Johan de Wittlaan 'herinrichten' en af te schalen naar een 30 km/u zone. Dat past beter bij het verblijfskarakter dat het gebied nu krijgt. Na de bouwwerkzaamheden moeten de mogelijkheden hiervoor (qua termijn) opnieuw worden bekeken.

**17. Hoe wordt de overlast tijdens het bouwen beperkt voor bewoners plan Witt?**

Esprit zal zorgdragen dat de overlast zo beperkt mogelijk wordt. Wij zullen de omwonenden van het plangebied tijdig op de hoogte stellen over de stand van zaken en welke werkzaamheden die overlast veroorzaken en waar en wanneer dit zal plaatsvinden.

**18. Zijn 32 parkeerplekken voor 29 woningen in deze prijsklasse niet erg weinig?**

Er zijn voor Esprit nu ca 49 plekken voorzien, waarvan 32 plekken in de parkeergarage en 17 plekken op maaiveld in de openbare ruimte. Mede rekening houdend met op dubbelgebruik van parkeerplaatsen (door bezoekers en bewoners) is dat voldoende.

**19. Komt het Staatsliedenkwartier nu helemaal in de schaduw, met ook Snellerpoort aan de overkant?**

De afstand van dit plan tot de eerstvolgende geplande bebouwing in Snellerpoort is ruim 100 meter. Er is geen invloed qua bezonning.

**20. Hoe voorkomen jullie dat uit dit project voor parkeren wordt uitgeweken naar plan Witt en die weer naar Woerden Centraal?**

In eerste instantie door te voldoen aan de nota parkeernomen. Dat is het geval. Verder worden de mogelijkheden rondom deelmobiliteit nog later uitgewerkt. Ook hebben we een parkeerverbodszone ingesteld in de Johan de Wittlaan en Woerden centraal. Dat betekent dat alleen in de vakken geparkeerd mag worden. Tot slot kan via het nieuw parkeerbeleid, mocht daarvoor voldoende draagvlak zijn vanuit de wijk, parkeerregulering worden ingesteld. Dat zal dan middels een participatietraject worden uitgewerkt.

**21. Hoe gaat het nu met de parkeerplaatsen op de Cort van der Lindenlaan-zijde?**

Die blijven op de bestaande wijze gehandhaafd.

**22. Is er nagedacht over de ontsluiting van dit gebied of moet iedereen aansluiten in de file richting centrum, net als bewoners plan Witt?**

De verkeersproblemen die worden ondervonden rondom het station zijn gebied overstijgend. Hiertoe lopen dan ook diverse nevenprojecten. Tot die tijd is het inderdaad 'aansluiten in de file' of natuurlijk gebruik maken van alternatieve vervoerswijzen! Het station ligt op een steenworp afstand en alle verplaatsingen binnen Woerden zijn prima per fiets te doen!

**23. Is te beantwoorden of er al een deal is met het bestaande Taxibedrijf Van de Pol?**

Dit is niet bekend. Taxibedrijf Van de Pol zal voor haar bedrijfsvoering zelf naar een nieuwe locatie opzoek gaan. Zowel Esprit als de gemeente zijn hier niet verantwoordelijk voor.

**24. Wordt de gevel aan de spoorkant een dove gevel?**

Ja, de voorgevel van blok E wordt op de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> verdieping als dove gevel uitgevoerd.

**25. Wat wordt de afstand tussen Blok D en toren C van plan Witt? Wij komen op de eerste etage aan de Irene Vorrinklaan, wat zien wij dan vanuit mijn buitenruimte?**

De afstand tussen Blok D en E en toren C van plan Witt is 13,6 meter. U zit de Irene Vorrinklaan met inrichting en bezoekersparkeerplaatsen (langsparkeren) aan de overzijde van de weg liggen. Tevens zal u aan de overzijde van de weg blok D en E zien liggen, met een ontsluiting naar de stallingsgarage en een voortuintje aan de zijgevel van de hoekwoning van zowel Blok D en E.

**26. Hoeveel verdiepingen heeft blok D?**

Blok D bestaat uit 3 verdiepingen.

**27. Hoe wordt de Gr. Van Prinstererlaan straks aangepast aan de nieuwe fietsroute?****Wordt dit een fietsstraat?**

Voor nu wordt, omwille van de fijnmazigheid van het Woerdense fietsnetwerk, in eerste instantie alleen aangesloten op de Groen v Prinstererlaan. Dit ter stimulans van het fietsgebruik en het bieden van een veilige verkeersluwe schoolroute naar de Schakel en de Jagerschool. Na realisatie zal de nieuwe situatie gemonitord moeten worden om te bepalen of en zo ja welke maatregelen nodig zijn.

**28. Idee: rotonde overgang van Johan de Wittlaan naar Vossenschanslaan? Dat remt ook snelheid Utrechtsestraatweg af.**

Goed meegedacht, echter een rotonde is zowel kosten- als ruimtetechnisch een opgave. Bovendien passen we alleen een rotonde toe als doorstromingsproblemen worden verwacht en daar is op dit punt geen sprake van. Wel kijken we vanuit ons wegencategoriseringsplan welke mogelijkheden er t.z.t. zijn om de snelheid op de Vossenschanslaan omlaag te brengen.

**29. Hoe zit het met de levendigheid bij het speeltuintje dat aan het fietspad ligt als dat wordt doorgetrokken?**

In tegenstelling tot de bestaande speeltuin in Woerden Centraal is er in dit plan meer ruimte om te borgen dat je vanuit de speeltuin niet direct het fietspad op kunt rennen. In de uitwerking door de landschapsarchitect wordt hier rekening mee gehouden.

**30. Wordt de Irene Vorrinklaan de toegangsweg voor de 29 woningen?**

De Irene Vorrinklaan wordt de toegangsweg tot de 28 eengezinswoningen. De vrijstaande woning is vanaf de Johan de Wittlaan toegankelijk.

**31. 30 km is mooi en logisch, dat plan moet er nu al zijn**

Het is een begrijpelijke wens om de Johan de Wittlaan nu al 30 km/u te maken, echter de kans is groot dat we dan geen positief politieadvies krijgen. De inrichting is namelijk (nog) niet conform een 30 km/u weg. Zoals gezegd zijn we wel voornemens om de Johan de Wittlaan af te schalen / herinrichten naar 30 km/u. Na de bouwwerkzaamheden moeten we bezien welke mogelijkheden / koppelkansen er zijn m.b.t. afschalen van de Johan de Wittlaan.

**32. Wordt er ook deelmobiliteit gefaciliteerd?**

Esprit is aan het onderzoeken of deelmobiliteit voor dit plan nodig zal zijn.

**33. Grootste deel parkeerverkeer kruist het fietspad, zijn jullie je dat bewust?**

Ja, er zal nader onderzoek plaatsvinden zodat er een veilige verkeerssituatie zal ontstaan.

**34. Verwachten jullie evenveel fietsers op het fietspad als op de Mandelabrug (bij het Def. Eiland)? Dan is het echt gevaarlijk voor de bewoners die daar wonen.**

Nee, de Mandelabrug is een van onze drukst bereden fietsroutes. Daarbij vormt de Mandelabrug een letterlijke brug van/naar voorzieningen (centrum en station). Dergelijke voorzieningen zijn er rondom deze locatie niet. Tot slot hebben we op het Adriaan Duyckpad nog geen kwart van de intensiteit gemeten die we op de Mandelabrug aantreffen. Naar verwachting zal dat ook niet veel verder toenemen.

**35. Moet een slaapkamer altijd een raam hebben dat open kan? Dat wordt nog lastig indelen voor blok E.**

Een slaapkamer mag aan een dove gevel geplaatst worden mits er rekening wordt gehouden met geluid en spuventilatie. Bij een dicht raam is reductie van het geluid goed op te lossen. Een te openen deel is in dit geval alleen nodig om te kunnen ontluichten tijdens calamiteiten. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit op te lossen in een dove gevel. Ook is het mogelijk om hier ontheffing voor te verlenen, het spuien wordt dan geregeld via te openen delen in een andere ruimte. De ventilatie wordt mechanisch geregeld, een te openen deel is hiervoor niet nodig.

**36. Gaan jullie de toekomstige inwoners betrekken bij de inrichting van de ruimte, groen, speelplekken?**

Nee, de inrichting van de openbare ruimte zal ruimschoots voor de verkoop van de woningen door een landschapsarchitect ontworpen c.q. ingericht zijn en als omgevingsvergunning zijn ingediend.

**37. Is er nog een kans dat het allemaal niet doorgaat?**

In een later stadium beslist de gemeenteraad en eventueel nog de Raad van State. De kans is dus aanwezig, maar gezien nu al goede kwaliteit van de plannen, denken wij dat de kans klein is dat het niet doorgaat.

**38. Komen hier warmtepompen of gedeelde verwarming o.i.d.?**

Dit wordt nog onderzocht. Uitgangspunt is in ieder geval gasloos. Gedeelde verwarming ligt niet voor de hand bij dit aantal eengezinswoningen.

**39. Komt er een nieuwe straatnaam of wordt Irene Vorrinklaan doorgenummerd?**

Waarschijnlijk wel, maar daar beslist de straatnamencommissie in een later stadium over.

**40. Zijn de brandgangen afgesloten?**

De brandgang gelegen tussen blok B en C zal d.m.v. een hekwerk worden afgesloten. Uitgangspunt is dat dit privéterrein zal worden. Dit wordt nader onderzocht.

**41. Krijgen Woerdenaren voorrang bij de verkoop?**

Omdat het niet om sociale woningbouw gaat, mag de gemeente de vrije verkoop niet belemmeren. Hier zijn wel wetsvoorstellen voor in de maak bij de landelijke politiek, maar die komen te laat voor dit project.

**42. Hoe wordt verkeersafwikkeling van autoverkeer concreet gezien als zowel plan Witt en het voorgenomen plan Esprit zijn gerealiseerd? In feite de afwikkeling richting Utrechtsestraatweg. Voorkeur dient te zijn via Johan de Wittlaan en Vossenschanslaan, omdat Johan de Wittlaan tot Erftoegangsweg wordt afgewaardeerd.**

Daar valt inderdaad wat voor te zeggen, al is er nog wel een ruime restcapaciteit in de Johan de Wittlaan (nu ca 1.200 motorvoertuigen/etmaal waar we beleidsmatig tot 4.000 motorvoertuigen/etmaal acceptabel vinden, zie Verkeersvisie 2030). E.e.a. zou afgedwongen kunnen worden door de Johan de Wittlaan eenrichtingsverkeer te maken, echter dat is gezien de verkeersrouting rondom het station voor nu niet wenselijk.

**43. De Johan de Wittlaan wordt "afgewaardeerd". Wat betekend "afgewaardeerd"? De Johan de Wittlaan krijgt nu nogal wat - hard rijdend - sluipverkeer te verwerken in de oost-west richting vanaf de Vossenschanslaan via de Johan van Oldenbarneveltlaan naar de Utrechtsestraatweg. Daar kruipt dit verkeer voor. Niet alleen vanaf de oostelijke richting Vossenschanslaan, maar er is ook veel verkeer incl. Connexion busjes en koeriersdiensten die bij De Beren de file zien staan en dan de hertenkamp rondom rijden om dan via de Johan de Wittlaan te sluipen. Dat verkeer hoort daar niet thuis, zeker niet in een Erftoegangsweg. Hoe wordt die afwaardering concreet vormgegeven?**

Afgewaardeerd betekent in dit geval het verminderen van de aantrekkelijkheid voor doorgaand verkeer. Wij hebben het voornemen de Johan de Wittlaan af te waarderen naar een profiel dat bij 30 km/u past. Concreet betekent dat: het versmallen van de rijbaan, meer ruimte voor langzaam verkeer en vergroenen waar mogelijk. Eventuele snelheidsremmers horen daar ook bij. T.a.v. de opmerkingen over sluipverkeer/ongewenst verkeer: daarvoor hebben we al kleinere maatregelen genomen zoals het instellen van een parkeerverbodszone. Voor de verkeersrouting zijn (voor nu) geen concrete plannen. Die zal naar verwachting ook niet op korte termijn wijzigen, omdat de routing (eenrichtingsverkeer) rondom het station daarvoor te beperkend is.

**44. De ontsluiting van plan Witt gaat via de Vorrinklaan, 1 richting verkeer. Het is niet duidelijk hoe dit verkeer het plangebied weer verlaat, want dat valt buiten "het plaatje" als in de presentatie van Esprit getoond. Graag aangeven.**

Ontsluiting vindt plaats via 'het hoefijzer' van plan Witt. Zowel het verkeer van plan Witt als van het voorgenomen plan Esprit rijdt in via de Irene Vorrinklaan en rijdt uit via de Ien Daleslaan (aan de westzijde van het plan).

**45. Welke parkeernorm wordt er nu gehanteerd en op welke wijze wordt het parkeren voor zowel de bewoners als bezoekers in het voorgenomen plan Esprit opgelost? Tijdens de presentatie gaf de gemeente aan dat de norm 2 is. Bij 29 woningen komt een goed verstaander dan op 58 plekken, maar volgens de gemeente zijn dat er rond de 38. Dat betekent toch dat toekomstige kopers een probleem krijgen als ze twee of meer auto's meebrengen? Waar moeten zij dan parkeren? In Nederland gaat men er nog steeds van uit dat je je auto voor je eigen deur moet kunnen parkeren.**

De toepassing van parkeernormen is een technisch verhaal dan alleen de norm x het aantal woningen. Begrijpelijk dat dit voor verwarring zorgt. Maar niet iedere woning genereert bijvoorbeeld op ieder moment van de dag een maximale parkeervraag. Zo zijn er niet constant bezoekers aanwezig en zijn de bewoners overdag vaak afwezig i.v.m. werk. Om rekening te houden met dit effect wordt gerekend met aanwezigheidspercentages. Verder is, om de zojuist genoemde reden, dubbelgebruik mogelijk met de haakse parkeerplaatsen langs het spoor bij plan Witt. Tot slot wordt deelmobiliteit nog verder uitgewerkt. T.a.v. het parkeren voor eigen deur: eens, daarom hebben we ook een parkeerverbodszone ingesteld. Dat betekent dat niet zomaar overal in de openbare ruimte mag worden geparkeerd, maar enkel in de vakken of de stallingsgarages.

**46. Het parkeerterreintje bij de Cort van der Lindenlaan mag geen overflow worden voor parkeren van het voorgenomen plan Esprit.**

Klopt, al verwachten wij dat dit niet het geval zal zijn. Bij nieuwbouw/inbreidingsplannen is het altijd goed om het verkeer te monitoren. Mocht er wel een onacceptabele drukte ontstaan, dan moeten we daarvoor passende maatregelen nemen.

**47. Fietspad: dit is en blijft een belangrijke fietsverbinding tussen het Staatsliedenkwartier en Station. Het Staatsliedenkwartier loopt tot achter de Fagellaan. Voor fietsers is de toevoeroute en afvoeroute de Vossenschanslaan en niet de Savornin Lohmanlaan. Er dient een comfortabele en veilige connectie te zijn tussen einde van de Adriaan Duyckpad en de Vossenschanslaan. Wat zijn hiervoor de gevolgen in de Groen van Prinstererlaan dat een hobbelklinkerweg is. Eigenlijk loopt Adriaan Duyckpad dood bij de Cort van der Lindenlaan. Ook hier graag bezien in een bredere context.**

Wij verwachten niet dat het fietspad (met name vanuit oostelijke richting) tot grote fietsstromen gaat leiden. Mensen fietsen over het algemeen zo direct mogelijk naar hun doel (vanuit oostelijke richting naar het station is dat via de Vossenschanslaan en Johan de Wittlaan). De aansluiting op de wijk is vooral bedoeld omwille van de fijnmazigheid van het fietsnetwerk en het bieden van een veilige verkeersluwe route voor kinderen (naar de basisscholen Schakel en Jagerschool).

**48. Is in het voorgenomen plan Esprit op maaiveld parkeerruimte voorzien voor bezoekers die op de fiets komen, en/of de postbode die zijn fiets ergens (tegenaan) kan neerzetten?**  
Fietsparkeren zal in het plan verder worden uitgewerkt.

**49. De Adriaan Duyckpad heeft voorrang ten opzichte van kruisende straten als de Irene Vorrinklaan. Dit is prima toegezegd, doch bij de aansluiting Adriaan Duyckpad en Jan van Beierenlaan is dat niet duidelijk. In ieder geval niet aangegeven.**

Klopt, dat is nu nog niet duidelijk omdat er sprake is van een tussensituatie. Als plan Witt wordt opgeleverd krijgt de fietsoversteek al daar voorrang. Het is lastig om daar het fietspad nu voorrang te geven. Daarom is het voor nu een 'gelijkwaardig kruispunt'.



**50. Speelreintje: voorkom in de uitvoering dat bewoners het fietspad zien als speelstraat. Dat is het niet en daardoor loopt het ook niet goed bij het huidige Adriaan Duyckpad, waar het als een soort voortuin lijkt te worden gezien, , incl. spelende kinderen. Blijkbaar is het lastig om aan kinderen duidelijk te maken dat er verschil is tussen klinkers (stoep) en asfalt (fietspad), en lukt dat alleen als er een stoeprand of zo is. Of een witte streep.**

Eens, goed punt om mee te nemen in de verdere uitwerking.

**51. Bij het verder doortrekken van het fietspad is de kans groot dat dit een soort racebaan wordt, terwijl het fietspad ook een gebied is waar kleine kinderen spelen. Er zijn helaas op het Adriaan Duyckpad al kinderen slachtoffer geworden van een aanrijding met een fietser. Ook is er geen duidelijk verschil tussen het fietspad en voetgangersdeel. Fietsen in een zelfde gebied betekent voor kinderen en voetganger overlast. Een alternatief kan zijn om het fietspad vanaf het station naast het spoor te leggen en van het huidige fietspad een speel en wandel gebied te maken.**

Het is niet de verwachting dat de Adriaan Duyckpad een 'racebaan' wordt doordat het fietspad wordt doorgetrokken. Woerden wil een goede fietsstad zijn; comfortabele en directe fietsroutes en een fijnmazig fietsnetwerk horen daarbij. Helaas hebben wij maar tot zekere hoogte invloed op het gedrag van weggebruikers. Het is dan ook jammer om te lezen dat er, ondanks dat het gebied is ingericht als 'gedeelde gebruiksruimte' en voldoende overzichtelijk is, ongevallen met kinderen hebben plaatsgevonden. De suggestie om het fietspad langs het spoor te leggen is begrijpelijk, echter fietsers kiezen doorgaans de weg van de minste weerstand (doorgaans de kortste route). Vanaf het station bezien is dat via de huidige routing van het Adriaan Duyckpad. Bovendien dient het tussenliggende gebied fysiek te worden afgesloten, wat vanuit oogpunt van de nood- en hulpdiensten niet wenselijk is.

**52. Bewoners van de bestaande wijk het Staatsliedenkwartier hebben bezwaren over het doortrekken en aanleggen van het fietspad door de wijk. Het is hier al behoorlijk druk in de wijk met auto's, fietsers, ouders met kinderwagens, ouderen met rollators en scooters en we zien daar een verzwaring van risico's in voor de verkeersdeelnemers. Tevens loopt het fietspad straks direct langs een speeltuintje dat daar zit in onze wijk en dat is totaal geen veilige situatie. De opmerking die wij maakten tijdens de informatieavond is door jullie niet goed geïnterpreteerd: die opmerking ging over de veiligheid en leefbaarheid in de wijk rondom de bestaande speeltuin en niet over de speeltuin langs het fietspad in het voorgenomen plan Esprit. De breedte van het fietspad zou in totaal, met alle nutsvoorzieningen ca. 5 meter breed zijn en dat loopt dan over de stoep, een parkeerplaats en langs de speeltuin. Dit zal extra druk opleveren qua parkeerfaciliteiten en onveilige situaties voor de kinderen in de speeltuin.**

Ter verduidelijking: het fietspad wordt enkel op de wijk aangesloten (er wordt dus vooralsnog geen fietspad door de wijk gelegd). Fietsers hebben dan de mogelijkheid om via de wegenstructuur van de wijk hun weg te vervolgen. Zoals eerder aangegeven is het niet de verwachting dat dit tot grote fietsstromen in de wijk gaat leiden. We willen enkel, omwille

van de fijnmazigheid van ons fietsnetwerk en het bieden van een verkeersluwe route voor kwetsbare doelgroepen, aansluiten op de wijk.

**53. Het schijnt dat Esprit aan het doorgetrokken fietspad in de bestaande buurt Staatsliedenkwartier aanpassingen heeft gedaan. Klopt dit? Zo ja, wat zijn de aanpassingen geweest?**

Dit is een misverstand. Esprit heeft geen aanpassingen aan het doorgetrokken fietspad in de bestaande buurt Staatsliedenkwartier gedaan. De gemeente heeft de wens het fietspad aan het Adriaan Duyckpad vanaf het station naar de bestaande buurt Staatsliedenkwartier door te trekken. Dit betekent dat het fietspad door het voorgenomen plan van Esprit wordt geleid. Esprit is in samenspraak met de gemeente mede verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte (waar ook het fietspad is gelegen) in het voorgenomen plan van Esprit. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte buiten het voorgenomen plan van Esprit.

**54. Is het mogelijk dat er eenrichtingsverkeer wordt ingesteld op de Johan de Wittlaan, als deze een 30 km zone wordt omdat er nu al heel veel sluisverkeer is? Kunnen er hekjes geplaatst worden op het voetpad van de Cort van der Lindenlaan bij de brug richting het voorgenomen plan Esprit om fietsers te ontmoedigen over het voetpad te rijden van de Cort van der Lindenlaan?**

Voor de verkeersrouting in de Johan de Wittlaan zijn (voor nu) geen concrete plannen. Die zal naar verwachting ook niet op korte termijn wijzigen, omdat de routing (eenrichtingsverkeer) rondom het station daarvoor te beperkend is. Verder nemen we het voorstel m.b.t. de hekjes in overweging, een goede suggestie.

**55. Heeft de bouwhoogte van ca. 14 meter van Blok E invloed op de lichtinval/daglicht (schaduw) op de woningen inclusief de buitenruimte in Toren C van plan Witt?**

Nee, de bouwhoogte van Blok E zal naar verwachting een bouwhoogte van ca. 12,5 á 13 meter i.p.v. 14 meter verkrijgen. Zie ook vraag 3. Daarnaast is de afstand tussen Toren C van plan Witt en Blok E en Blok D van het voorliggende plan Esprit der mate groot dat alle woningen inclusief haar buitenruimte in Toren C van plan Witt géén last zullen ondervinden van schaduweffecten door Blok E en D van het voorliggende plan Esprit. In het ontwerp is hier reeds rekening mee gehouden en is er een bezonningsstudie uitgevoerd die aan de normering voldoet.

**56. Op welke wijze worden mensen die belangstelling hebben voor een woning over de ontwikkelingen van het voorgenomen plan Esprit op de hoogte gehouden?**

Mensen die belangstelling hebben voor een woning worden via nieuwsberichten op de website van Esprit Projectontwikkeling over de ontwikkelingen van het voorgenomen plan Esprit op de hoogte gehouden.