

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. J.P.C. Stork
Telefoon 5113367 E-mail: j.stork@haarlem.nl
WZ/GM Reg.nr. 2009/10595
Te kopiëren: A
B & W-vergadering van 31 maart 2009

## Onderwerp

Vaststellen Gebiedsvisie Schalkwijk Midden

## DOEL: Besluiten

Het vaststellen van de Gebiedsvisie Schalkwijk Midden is een raadsbevoegdheid (conform protocol actieve informatieplicht artikel 2).

---

## B&W

1. Het college stelt de antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden vast.
2. Het college stelt de raad voor in te stemmen met de antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden.
3. Het college stelt de raad voor de Gebiedsvisie Schalkwijk Midden vast te stellen, met in acht neming van de wijzigingen zoals opgenomen in de antwoordnota.
4. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
5. De betrokkenen (insprekers, eigenaren) ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.
6. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover een advies heeft uitgebracht.

## Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie	Raadsstuk in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja	Raadsstuknr
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee	
<input type="checkbox"/> Aangehouden		Datum vergadering
<input type="checkbox"/> Afgevoerd		

# RAADSSTUK

**Onderwerp:** Vaststellen Gebiedsvisie Schalkwijk Midden

## **Inleiding**

Op 10 januari 2006 heeft B&W besloten een integrale gebiedsvisie Schalkwijk Midden op te stellen voor het gebied gelegen tussen Schalkstad en 023-Haarlem (Startnotitie 2005/1168). Op 26 januari 2006 heeft de Raadscommissie Ontwikkeling daarmee ingestemd (2006/204757).

Aanleiding voor het opstellen van de gebiedsvisie vormde de veelheid aan gewenste (particuliere) ontwikkelingen in het gebied en de behoefte van ons om dat in samenhang te laten plaatsvinden. Daarbij komt dat een deel van het gebied, de kantorenstrook, het slechtst vormgegeven deel van Schalkwijk is. Schalkwijk Midden kent nu nog een gebrekkige samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte, een inefficiënt ruimte beslag, een zwak bomenbestand, een slechte scheiding tussen openbaar en privé, een veelal gesloten (anonieme) begane grondlaag van de bestaande bebouwing, onvoldoende sociale veiligheid en een slechte verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de wijken onderling. Ook ligt het gebied nog (te) geïsoleerd van de woonwijken rondom.

Op 9 oktober 2007 heeft B&W besloten de ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden vrij te geven voor inspraak. Dit besluit is behandeld in de commissie ontwikkeling van 1 november 2007 (2007/182976 en 2007/191802). De ontwerp gebiedsvisie heeft 6 weken ter inzage gelegen en er is een inloopmiddag gehouden. Eigenaren in het gebied (m.n. bedrijven, kantoren en voorzieningen) en de wijkraden ontvingen hiervoor een schriftelijke uitnodiging. Daarna heeft voor het verkrijgen van zo veel mogelijk draagvlak de gebiedsvisie nogmaals 6 weken ter visie gelegen (tot 6 maart 2008).

Tijdens de inspraak zijn 25 reacties ingediend, waarvan 15 van instanties en groeperingen en 10 van burgers. In bijgaande “Antwoordnota ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden” zijn de reacties verkort opgenomen en beantwoord. In de antwoordnota staat tevens toegelicht op welke punten wij adviseren tot aanpassingen van de ontwerp gebiedsvisie naar aanleiding van de inspraak en naar aanleiding van enkele ambtshalve aanpassingen.

## **Voorstel aan de raad**

1. In te stemmen met de antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden.
2. De Gebiedsvisie Schalkwijk Midden vast te stellen, met in acht neming van de wijzigingen zoals opgenomen in de antwoordnota.

## **Beoogd resultaat**

### Basis voor uitvoering

De gebiedsvisie dient na vaststelling als basis voor bestemmingsplannen en exploitatieplannen en daarmee voor uitvoering in sociale, fysieke en economische projecten. De gebiedsvisie vormt daarmee de onderlegger voor alle ontwikkelingen

en opwaarderingen in Schalkwijk Midden. Eerste directe profijt van de gebiedsvisie is de ontwikkeling van Belcanto (zie onder ‘argumenten’).

De gebiedsvisie biedt duidelijkheid over de ontwikkeling van ruimte voor wonen, zorgen, werken, leren, ontmoeting, bereikbaarheid, groen en water en over een inrichting die veilig en aantrekkelijk wordt. Daarbij is niet alleen gekeken naar reeds eerder vastgelegde beleidskaders van de gemeente, maar is ook rekening gehouden met de wensen van verschillende partijen in het gebied.

#### Aangename stadsstraten en groen

De hoofdwegen, nu nog bijna uitsluitend gericht op een vlotte doorstroming, zullen meer het karakter krijgen van stadsstraten en tevens moeten zorgen voor een goede verbinding met de naastgelegen wijken. Daartoe worden er ook informele routes aangelegd voor langzaamverkeer, o.a. langs de oostkant van de Europaweg. Het aanwezige groen, dat nu nog vooral een “kijkfunctie” heeft, krijgt in de nieuwe opzet een recreatieve functie met o.a. wandelpaden, zoals langs de Amerikavaart. Aan het Middengebied wordt een extra buurtpark toegevoegd. De ecologische waarden zullen beter worden uitgenut.

#### Levendigheid en sociale veiligheid

Uit oogpunt van levendigheid en sociale veiligheid wordt gestreefd naar menging van wonen, voorzieningen en werkfuncties (kantoren) en een herinrichting van de openbare ruimte met een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé en ruimte voor ontmoeting. Daarbij zal sprake zijn van begeleidende bebouwing langs de hoofdwegen. De bebouwing wordt gericht op de openbare ruimte en de omliggende wijken om daarmee de anonimiteit op straat te doorbreken, de geïsoleerdheid op te heffen en te zorgen dat Schalkwijk een samenhangend geheel wordt. Een randvoorwaarde daarbij is dat de functie van de ‘plint’ (de begane grondlaag) gericht wordt op het karakter en de inrichting van de openbare ruimte, dus geen gesloten begane grondlaag meer met bergingen en garages. De bouwhoogte varieert van 4, 5 tot 6 lagen met de mogelijkheid van accenten tot 12 lagen.

#### Ondergronds parkeren

Parkeren vindt in principe ondergronds plaats. Alleen in uitzonderlijke gevallen – als de haalbaarheid van een project in het geding is – is er de mogelijkheid van halfverdiept parkeren of anderszins uit het zicht vanaf de openbare ruimte. Voor het halfverdiepte parkeren geldt als strenge randvoorwaarde dat de bovenkant niet meer uitsteekt dan 1,35 m boven het maaiveld opdat het contact tussen bebouwing en straatniveau niet verloren gaat.

#### **Argumenten**

Het ontwerp is doorgesproken met de Haarlemse woningcorporaties en biedt voldoende mogelijkheden voor herontwikkeling van het onlangs door hen aangekochte percelen langs de Kennedylaan: voormalige belastingkantoor en voormalige garagebedrijven (project Belcanto). Belcanto ligt in het hart van Schalkwijk Midden en omvat een transformatie tot een aangename en bijzondere woon- en leefomgeving, waar wonen, werken, enkele voorzieningen en een nieuw park gecombineerd worden. Binnenkort zal dit plan met u besproken worden.

## **Kantttekeningen**

### Verkeersstructuur

Momenteel vindt een herijking plaats van het verkeersbeleid voor Schalkwijk. Dat wil zeggen, om het stadsdeel de komende decennia goed bereikbaar te houden en tevens grote projecten als O23, Belcanto en Schalkstad te kunnen uitvoeren, is een geactualiseerde verkeersvisie nodig.

Omdat de verkeersstructuur in Schalkwijk Midden – en gewenste aanpassingen daarin – slechts een deel vormt van het gehele Schalkwijkse structuur, kan hierover alleen in samenhang besloten worden.

Op een later moment zal u separaat die totaalvisie op de Schalkwijkse verkeersstructuur worden voorgelegd (inclusief Schipholweg). Pas in dat kader zullen wij uw besluit vragen over eventuele afsluiting van de kruising Venkelstraat-Europaweg, versmalling Kennedylaan en/of wijziging (over)capaciteit c.q. dimensionering van de Europaweg. Ook zal de geactualiseerde verkeersvisie moeten uitwijzen of op kruispuntniveau verbeteringen nodig zijn.

In algemene zin kunnen de uitkomsten van dat verkeersonderzoek ook leiden tot het bijstellen van stedenbouwkundige ambities (bijv. ligging van rooilijnen). Indien ook dat een rol speelt, leggen wij dat separaat aan u voor.

### Dubbelgebruik parkeren Belcanto en Kennemer Gasthuis

Ten behoeve van het project Belcanto is onderzoek gedaan naar dubbelgebruik parkeren op het terrein van het KG ('s avonds en 's nachts t.b.v. Belcanto en overdag t.b.v. KG). Doel is om de openbare ruimte zo veel mogelijk te ontlasten door efficiënt met de ruimte om te gaan en geparkeerde auto's zo veel mogelijk uit het straatbeeld te weren. Daartoe worden afspraken vastgelegd tussen partijen over toepassen vervoersmanagement en over systematisch verloop van het dubbelgebruik.

### Relatie met gebiedsvisie Boerhaavewijk

De gebiedsvisie Schalkwijk Midden geeft ook kaders voor de ontwikkeling van de noordwestrand van Boerhaavewijk. Voor Boerhaavewijk wordt momenteel ook een gebiedsvisie opgesteld.

In het Plan van Aanpak Gebiedsvisie Boerhaavewijk (zie 2008/135383 en 2008/146565) is aangegeven dat de ontwikkeling van de noordwestrand van Boerhaavewijk kan afwijken van de gebiedsvisie Schalkwijk Midden, indien bij de totstandkoming van de gebiedsvisie Boerhaavewijk blijkt dat het daarmee beter zal aansluiten op de omgeving.

Met andere woorden, de besluitvorming voor de noordwestrand van Boerhaavewijk zal definitief zijn beslag krijgen in het kader van de gebiedsvisie Boerhaavewijk.

## **Uitvoering**

In 2009 wordt begonnen met het bestemmingsplan Schalkwijk Midden. Dat sluit aan op de dan vastgestelde gebiedsvisie, die dienst doet als ruimtelijke onderbouwing voor het bestemmingsplan.

Vooruitlopend daarop wordt een bestemmingsplan gemaakt voor het gebied Belcanto. Eerdaags, doch na vaststelling van de Gebiedsvisie Schalkwijk Midden, wordt het ontwerp bestemmingsplan voor Belcanto met u besproken en vrijgegeven voor inspraak.

## **Bijlagen**

- A      Antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden.  
B      Ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden. Nota bene: deze is reeds aan de leden van de commissie Ontwikkeling toegezonden (oktober 2007). Een exemplaar ligt ter inzage bij de griffie. De Ontwerp Gebiedsvisie is ook als pdf-bestand te downloaden via [www.haarlem.nl](http://www.haarlem.nl) (zie <http://www.haarlem.nl/haarlem-a-z/bouwprojecten/stadsdeel-schalkwijk/schalkwijk-midden/?L=0> ).

## **Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. In te stemmen met de antwoordnota inspraak ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden.
2. De Gebiedsvisie Schalkwijk Midden vast te stellen, met in acht neming van de wijzigingen zoals opgenomen in de antwoordnota.

Gedaan in de vergadering van ... .. (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter



maart 2009

Meer informatie  
[www.haarlem.nl](http://www.haarlem.nl)

Gemeente Haarlem, Gebiedsontwikkeling Schalkwijk

# *Nota van Antwoord*

naar aanleiding van inspraak over de  
Ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden



**Antwoordnota**  
**Ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden**

**naar aanleiding van ter inzage legging**

**Haarlem, maart 2009**

# INSPRAAKNOTA ONTWERP GEBIEDSVISIE SCHALKWIJK MIDDEN

## Inhoudsopgave

1	INLEIDING .....	1
1.1	Procedure.....	1
1.2	Samenvatting ingediende inspraakreacties.....	1
1.3	Samenvatting aanpassingen ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden .....	3
1.4	Overzicht van ambtshalve aanpassingen ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden.....	8
1.5	Lijst ingediende inspraakreacties op de ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden .....	9
2	INSPRAAKREACTIES EN BEANTWOORDING .....	12



# ANTWOORDNOTA ONTWERP GEBIEDSVISIE SCHALKWIJK MIDDEN

## 1 INLEIDING

### 1.1 Procedure

#### – Ter inzage legging

Op 9 oktober 2007 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten de ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden vrij te geven voor inspraak. Het besluit is kenbaar gemaakt in de Stadskrant van 18 oktober 2007. Dit besluit is behandeld in de commissie Ontwikkeling van 1 november 2007 (2007/182976 en 2007/191802). De ontwerp gebiedsvisie heeft 6 weken ter inzage gelegen en er is een inloopmiddag gehouden. Eigenaren in het gebied (m.n. bedrijven, kantoren en voorzieningen) en de wijkraden ontvingen hiervoor een schriftelijke uitnodiging. Daarna heeft voor het verkrijgen van zo veel mogelijk draagvlak de gebiedsvisie nogmaals 6 weken ter visie gelegen (tot 6 maart 2008). Publicatie heeft plaatsgevonden in de Stadskrant van 24 januari 2008.

#### – Informatiebijeenkomst

Op 29 oktober 2007 was er voor belangstellenden een informatie (inloop)-avond in Wijkcentrum Europawijk, Laan van Berlijn 1.

#### – Vervolprocedure: commissie Ontwikkeling en gemeenteraad

Voor het plan is veel belangstelling getoond. Zowel individuele belanghebbenden, de wijkraad Europawijk als (semi-)overheden hebben gereageerd. Alle reacties zijn uitvoerig bestudeerd en voorzien van een antwoord. Een groot deel van de reacties kon onzes inziens worden beantwoord door nadere uitleg of door voorstellen over te nemen. Algemene conclusie is dat de reacties niet hebben geleid tot een fundamentele wijziging van de opzet of aard van de gebiedsvisie. De meest in het oog springende aanpassing heeft betrekking op een andere insteek omtrent eventuele bebouwing en afsluiting van de Venkelstraat (zie paragraaf 1.2).

In deze antwoordnota wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de inspraakreacties zijn verwerkt. Ook ambtelijke voorstellen voor aanpassing van de ontwerp gebiedsvisie zijn weergegeven. De antwoordnota wordt voor vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover geadviseerd heeft.

### 1.2 Samenvatting ingediende inspraakreacties

In totaal zijn er 25 brieven ingediend. In hoofdstuk 2 van de Antwoordnota is in tabelvorm verkort opgenomen een volledig overzicht van alle ingekomen inspraakreacties en de antwoorden daarop. Bij ca. 19 reacties is een voorstel tot aanpassing of verbetering in tekst of plankaart overgenomen (als er “ja” staat in de rechter kolommen in hoofdstuk 2). In een apart bijgevoegde bijlage bij deze nota zijn kopieën van alle ingediende brieven met inspraakreacties opgenomen.

De inspraakreacties zijn samen te vatten in dertien onderwerpen (A t/m M). De nummers in de tabel hieronder verwijzen naar de betreffende zienswijzen in hoofdstuk 2. In essentie hebben de inspraakreacties betrekking op de volgende punten:

<b>A</b>	<b>Bebouwen Venkelstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- privacy en lichtinval van de aangrenzende grasdakwoningen en voor het bestaande groen op die plek (nrs.15,17,18,23);</li> <li>- voorgestelde bouwhoogte van 15 meter in relatie tot directe omgeving (nr.18, 25);</li> <li>- stedenbouwkundige aansluiting op omgeving (schaal, verkaveling) (nr. 23, 25)</li> </ul>
<b>B</b>	<b>Afsluiten Venkelstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- toename verkeersdruk Belgiëlaan (nrs. 4,9,19,25), sluipverkeer (nr. 17)</li> <li>- bereikbaarheid voor hulpdiensten (nrs. 17,19)</li> <li>- relatie met doorstroming op andere straten (nrs. 21,23)</li> <li>- waarborgen bereikbaarheid voor fietsers van voorzieningen zoals het KG en de school in 023 (nrs.15).</li> </ul>
<b>C</b>	<b>Verkeer en parkeren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- relatie tussen visie op verkeer en visie op functies (nr. 8)</li> <li>- relatie tussen verkeersafwikkeling van de Amerikaweg, Europaweg en Boerhaavelaan en bouwmassa (nr. 15)</li> <li>- afname weginfrastructuur versus extra autoverkeer als gevolg van nieuwe ontwikkelingen (nr. 15)</li> <li>- relatie tussen de capaciteit van kruisingen en nieuwe ontwikkelingen binnen Schalkwijk (nr. 15)</li> <li>- kwantitatieve beperkingen ten aanzien van parkeerplaatsen (nr. 8) en weergave aantal parkeerplaatsen (nr. 14)</li> <li>- aandacht voor de Zuidtangent ofwel mogelijke tracé's voor hoogwaardig openbaar vervoer op lange termijn (nr.8).</li> <li>- aandacht voor herkenbare en veilige fietsroutes (nr. 10)</li> <li>- afsluiten weginfrastructuur en snelheidsregimes op wegen (nr. 20)</li> <li>- aandacht voor alternatieve locaties voor het stallen van vrachtauto's (nr. 15)</li> <li>- aandacht voor ontsluiting van gebied 023 Haarlem in relatie tot deelgebied Toekanweg (nr. 14)</li> <li>- aandacht voor het stallen van fietsen in de omgeving van de halte van de Zuidtangent (nr. 25).</li> </ul>
<b>D</b>	<b>Hoogte, situering en functionele invulling van bebouwing</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- relatie tussen hoogbouw en verdichting binnen bestaand stedelijk gebied (nrs. 15, 25).</li> <li>- situering van hoogbouw bij KG-terrein versus mogelijkheden voor groen (nr. 15)</li> <li>- keuze voor locatie hoogbouw en voorgestelde hoogte, mede in relatie tot omgeving en valwind (nrs. 21, 25, 10)</li> <li>- aandacht voor doorkijken in bebouwing naar achtergelegen gebieden (nr. 25)</li> <li>- aandacht op KG-terrein voor flexibel gebruik bebouwing en functies en vervanging bebouwing (nr. 11)</li> <li>- aandacht voor beoogde sloop bebouwing deelgebied Toekanweg (nr.25).</li> </ul>
<b>E</b>	<b>Groen en water</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kwaliteit en gebruik van water en groen (nr. 9)</li> <li>- beleving van de Europawijk in relatie tot hoeveelheid groen en hoogbouw (nr. 25)</li> <li>- kans op realisatie groene noord-zuid slinger (nr. 9)</li> <li>- aandacht voor oorspronkelijke hoeveelheid groen en toekomstige hoeveelheid (nr 23)</li> <li>- aandacht voor locatie nieuw groen langs Europaweg (nr. 23)</li> <li>- aandacht voor kans van slagen aanplant bomen langs wegen (nr. 25)</li> <li>- inpassing van groen bij herontwikkeling deelgebied Toekanweg (nr.25)</li> <li>- toename aan verharding in relatie tot waterbergingscapaciteit (nr. 2)</li> <li>- voorstellen voor trace's open water in relatie tot bestaande waterstructuur (nr. 2).</li> </ul>

<b>F</b>	<b>Woningbouw</b> – aandacht in algemene zin voor gewenste woningvoorraad (nr.12), meer specifiek voor aanbod sociale huur (nr. 9), woningen voor degenen die werken in het gebied (nr.12) en eengezinswoningen (nr. 23).
<b>G</b>	<b>Economie, Kantoren</b> – benutten economische kansen in relatie tot verschillende schaalniveaus (nr.8) – aandacht voor behoud of omzetting naar bedrijfsverzamelgebouwen van het kantoorvolume in het deelgebied Surinameweg (nr.8) – kantorenprogramma in relatie tot leegstand kantoorpanden (nr.23).
<b>H</b>	<b>Geluid en lucht</b> – aanbod verkeer als gevolg van nieuwbouw in relatie tot luchtkwaliteit (nr.25) – aandacht voor geluidsbelasting in relatie tot wettelijke normen (nr.23)
<b>I</b>	<b>Kaartmateriaal</b> – aandacht voor aanwezigheid ondergrondse transportleiding (nr.5) – weergeven Boerhaavegebouw aan Boerhaaveweg (nr.11) – weergeven bestaande bedrijfsfunctie aan de Ierlandstraat (nr.24) – verwerken van straatnamen op functiekaart in verband met leesbaarheid (nr.22) – weergave bebouwing Ierlandstraat in relatie tot bestaande garage (nr.21).
<b>J</b>	<b>Communicatie</b> – aandacht voor periode waarbinnen bezwaar gemaakt kon worden (nr.18) – uitnodigingen bewoners voor de inloopavond (nr.25).
<b>K</b>	<b>Relatie met andere beleidsstukken</b> – aandacht voor de relatie tussen de gebiedsvisie Schalkwijk Midden en de gebiedsvisie voor Boerhaavewijk (nr. 4) – aandacht voor relatie tussen ontwikkelingen binnen Schalkwijk Midden en afspraken in het kader van het “Masterplan Water Schalkwijk 2000+” (nr. 7).
<b>L</b>	<b>Status randvoorwaarden gebiedsvisie</b> – aandacht voor status randvoorwaarden voor het gebied belastingkantoor (nr.13).
<b>M</b>	<b>Aandachtspunten bij de verdere uitwerking</b> – verklaring van geen bezwaar op basis van Wet Luchtvaart (nr.6) – uitvoerbaarheid gebiedsvisie in relatie tot gewijzigde Wet Milieubeheer (nr.6) – verschillende peilvakken (nr.7) – vergunningen bij aanpassingen waterhuishouding (nr. 7) – toebedeling gebieden aan bestemmingsplannen (nr.23) – gefaseerde uitvoering (nr.12).

Vier indieners van een reactie hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben ten aanzien van de ontwerp Gebiedsvisie (nrs.1,2,3,4).

### 1.3 Samenvatting aanpassingen ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden

Hieronder staan genoemd de aanpassingen van de ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden naar aanleiding van de verwerking van de inspraakreacties.

<b>I</b>	<p><b>Afsluiten en bebouwen Venkelstraat</b></p> <p>De voornaamste aanpassing ten opzichte van de ontwerp gebiedsvisie Schalkwijk Midden heeft betrekking op de afsluiting en de bebouwing van de kop van de Venkelstraat. Ten behoeve van de vaststelling van de gebiedsvisie wordt het volgende vastgesteld: Zolang het onderzoek naar de verkeersstructuur van Schalkwijk er nog niet is (zie ook onder II), blijft op de hoofdkaart van de gebiedsvisie de bestaande situatie uitgangspunt. Dat betekent het in tact laten van de huidige aansluiting van de Venkelstraat op de Europaweg (zie kaart A).</p> <p>Mocht op basis van het verkeersonderzoek blijken dat afsluiting van de Venkelstraat verkeerskundig gezien niet bezwaarlijk is (waarbij ook rekening is gehouden met de gevolgen voor de verkeersafwikkeling binnen Europawijk) dan geeft de gebiedsvisie aan wat de stedenbouwkundige mogelijkheden zijn. Concreet betekent dat het bebouwen van de kop van de Venkelstraat (minder volume dan in de ontwerp gebiedsvisie was voorgesteld) met behoud van het bosje bomen.</p> <p>Bebouwing is dan in lijn met het streven om in het kader van de “stadsstraat Europaweg” begeleidende bebouwing toe te voegen met op de begane grond ruimte voor functiemenging (zie kaart B).</p> <p>Indien de aansluiting van de Venkelstraat op de Europaweg weg valt, dan is er wellicht ook geen aanleiding meer om de kruising aan de overzijde, namelijk de kruising van de Europaweg met de Boerhaavelaan, op de huidige plek te laten liggen. De Boerhaavelaan maakt in de huidige situatie aan de kant van de Europaweg een bocht. Gebleken is dat juist deze bocht voor een fragmentarische opzet van de ruimte zorgt. Wenselijker is het om de Boerhaavelaan rechtdoor te trekken naar de Europaweg zodat er betere mogelijkheden ontstaan voor het bebouwen van de uiterste noord-westhoek van het KG-terrein. Daarom wordt als derde variant voorgesteld, indien uit datzelfde verkeersonderzoek voor Schalkwijk blijkt dat het verleggen van de kruising van de Boerhaavelaan met de Europaweg verkeerskundig gezien niet op bezwaren stuit, dat de ligging van de kruising wordt aangepast (zie kaart C).</p>
<b>II</b>	<p><b>Verkeer en parkeren</b></p> <p>Zoals aangegeven zal voor Schalkwijk onderzoek worden gedaan naar de gewenste en mogelijke verkeersstructuur. Voor het bereikbaar houden van Schalkwijk is een verkeersonderzoek op stadsdeelniveau gewenst, dat rekening houdt met alle voorgenomen ontwikkelingen in Schalkwijk. Zodra op basis van dit onderzoek duidelijk is welke functie aan welke wegen kan worden toebedeeld, kan inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre stedenbouwkundige ambities uit de gebiedsvisie haalbaar zijn. Het “downgraden” van de Kennedylaan ten behoeve van een groene inrichting is bijvoorbeeld mede afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer dat deze weg in de toekomstige verkeersstructuur zal moeten verwerken. Voorgesteld wordt in de tekst van de vast te stellen gebiedsvisie nadrukkelijk aan te geven dat de visie aangeeft wat de stedenbouwkundige mogelijkheden zijn. De haalbaarheid\ van deze mogelijkheden zal mede afhankelijk zijn van de uitkomsten van het verkeersonderzoek en de daaruit volgende keuze van het verkeersmodel voor heel Schalkwijk.</p> <p>Ten aanzien van de Toekanweg wordt voorgesteld de gebiedsvisie aan te passen op basis van de gemaakte afspraken tussen de gemeente Haarlem en Hotel Haarlem Zuid.</p> <p>Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt voorgesteld om in de gebiedsvisie een zone bij de Europaweg aan te geven waarbinnen de halte van de Zuidtangent mogelijk is. Daaraan wordt nadrukkelijk gekoppeld het vinden van ruimte voor het stallen van fietsen. Aan het begrip “transferium” wordt daarmee een nadere invulling gegeven. Gedoeld wordt op een overstapmogelijkheid van fiets naar openbaar vervoer. De huidige haltes aan de Europaweg</p>

	<p>liggen uit oogpunt van het bevorderen van een soepele overstap niet ideaal. Stadsbussen halteren ten zuiden van de kruising met de Boerhaavelaan, de Zuidtangent ten noorden daarvan. Dit zorgt voor een overstapzone van meer dan 300m waarover de overstappende passagiers zich moeten begeven. Aan de zogenaamde “olifantenpaden” is daarbij te zien dat passagiers juist daar lopen (namelijk direct langs de baan van de Zuidtangent) waar geen duidelijke voetgangersroute / verharding is.</p> <p>Tot slot is er in de huidige situatie een gebrek aan mogelijkheden voor het stallen van fietsen. Een verschuiving van de haltes van de Zuidtangent in zuidelijke richting nabij het KG zou wat dit alles betreft een verbetering zijn.</p>
<b>III</b>	<p><b>Groen en water</b></p> <p>In de ontwerp gebiedsvisie was aangegeven dat de nieuwe ontwikkelingen in een toename van verharding resulteren. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat er op het niveau van de gebiedsvisie eerder sprake zal zijn van ontharding. Dit is onder andere te danken aan de aanleg van parken en groenstroken ten behoeve van bomen in de openbare ruimte. Mocht bij de nadere uitwerking op projectniveau blijken dat er sprake is van een toename aan verharding dan zou binnen het gebied Schalkwijk Midden gecompenseerd kunnen worden. Projecten waarbij verharding toeneemt kunnen “gebruik maken” van projecten waarbij juist sprake is van ontharding. Indien nieuw oppervlaktewater nodig is, hetzij in verband met het robuust houden van het watersysteem, hetzij in verband met compensatie verharding, dan zijn er binnen het visiegebied fysieke oplossingen denkbaar. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een waterverbinding tussen de vijver van het KG en de Amerikavaart.</p> <p>De gebiedsvisie legt een minimum aantal van 230 te planten bomen vast voor het Middengebied. De aantallen zijn verdeeld over het KG-terrein (106 stuks), de Kennedylaan (40 stuks) en het zuidelijk stuk van de groene slinger (84 stuks). Deze plantopgave moet er toe leiden dat na herstructurering er meer bomen in het Middengebied staan dan op dit moment. In de profielen van de hoofdwegen zijn aparte groenstroken voor bomen gereserveerd met de bedoeling op termijn ook de kwaliteit en groeikansen van bomen te garanderen.</p>
<b>IV</b>	<p><b>Wonen, Economie en Voorzieningen</b></p> <p>Ten aanzien van het globaal woningbouwprogramma wordt voorgesteld in de gebiedsvisie de volgende tekst op te nemen:</p> <p>“Het huidige coalitieakkoord gaat ervan uit dat circa 1/3 van het aantal nieuw toe te voegen woningen in de sociale koop en/of huur sector moet worden gerealiseerd. Uit oogpunt van een gedifferentieerd woningaanbod, het creëren van een gemengde bevolkingssamenstelling en het vernieuwen van het aanbod sociale woningbouw blijft het realiseren van woningen in het sociale segment van belang. Maar gezien de huidige samenstelling van de woningvoorraad in Schalkwijk, met een fors aandeel sociale woningbouw, is het verdedigbaar dat bij het woningbouwprogramma binnen Schalkwijk-Midden ook ingezet wordt op middeldure en dure woningen. Uitgangspunt is in ieder geval dat er binnen Schalkwijk uiteindelijk een verdeling ontstaat die er aan bijdraagt dat het totale woningaanbod in Schalkwijk gelijkmatiger verdeeld is over de segmenten sociaal, middelduur en duur. Bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie in bestemmingsplannen kan daarom gemotiveerd afgeweken worden van het aandeel 1/3 sociaal.”</p> <p>De tekst over bevolkingsgroepen (doelgroepen) wordt genuanceerd. Het type woonmilieu trekt mensen met een bepaalde leefstijl aan. Schalkwijk heeft behoefte aan een afwisseling van woonmilieus. Schalkstad biedt reuring en dynamiek in de directe nabijheid van voorzieningen en winkels. Het woonmilieu in het Binnengebied is ingetogener en wordt gekenmerkt door wonen rond collectieve tuinen. In Boerhaavewijk-west wordt ingezet op een woonmilieu met grondgebonden woningen. Of door woningzoekenden een keuze wordt gemaakt voor een woning in Schalkstad, Boerhaavewijk of het Binnengebied hangt nogmaals eerder samen met de leefstijl van mensen dan met de leeftijd.</p>

	<p>Ten aanzien van het globaal programma is de tekst ten aanzien van het kantorenprogramma binnen het deelgebied “Binnengebied” aangescherpt. Het toevoegen van 5.500 m2 nieuwbouw heeft strikt genomen niet alleen betrekking op kantoren, maar op werkgelegenheid in brede zin (bedrijvigheid). Duidelijk wordt ook gemaakt waar deze functies geprojecteerd zijn, namelijk (primair) in de plint van de Europaweg en in bebouwing aan de Surinameweg en eventueel op de verdiepingen. Van belang is dat in ieder geval een substantieel deel van de begane grondlaag van de bebouwing geschikt is voor bedrijfsfuncties. Mocht het aantrekken van economische functies niet van de grond komen (conjunctuurgevoelig) dan kunnen deze ruimtes ook gevuld worden met maatschappelijke functies. Deze uitwisseling biedt flexibiliteit bij planontwikkelingen.</p> <p>Het te handhaven kantoorvolume van 26.000 m2 heeft betrekking op het zuidelijk deel van het Binnengebied. Hierbinnen zijn vijf te ontwikkelen kavels aangegeven. Om duidelijk te maken hoe dit kantoorvolume minimaal gehandhaafd kan worden is per ontwikkelkavel een minimum kantoorprogramma opgenomen. Dit minimum is bepaald door het oppervlak van 26.000 m2 te delen door de omvang van de afzonderlijke ontwikkelkavels.</p>
<b>V</b>	<p><b>Geluid en lucht</b></p> <p>De uitkomsten van het recentelijk voor Schalkwijk uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn verwerkt in bijlage 1 (Milieufactoren).</p>
<b>VI</b>	<p><b>Kaartmateriaal (de gewijzigde kaarten zijn bijgevoegd bij deze antwoordnota)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ten aanzien van de bebouwing van de Venkelstraat zijn drie kaarten opgenomen. De hoofdkaart gaat uit van de bestaande situatie. Het eerste inzetkaartje geeft de stedenbouwkundige mogelijkheden weer indien de Venkelstraat afgesloten kan worden. Ten opzichte van de ontwerp gebiedsvisie wordt lagere, compactere bebouwing voorgesteld met behoud van het bosje bomen. De inzet daaronder geeft de gewenste stedenbouwkundige situatie weer indien de aansluiting van de Boerhaavelaan op de Europaweg verlegd kan worden;</li> <li>- De nieuwbouwvlakken van het KG aan de Boerhaavelaan zijn vergroot, het fietspad aan de oostzijde Amerikavaart is verschoven naar de westkant van de weg.</li> <li>- De voorgestelde bebouwing aan de Venkelstraat (indien afsluiting van de Venkelstraat aanvaardbaar is) en Ierlandstraat is op de functiekaart aangewezen voor functiemenging in plaats van alleen wonen;</li> <li>- Op de functiekaart is een zoekgebied opgenomen voor de halte van de Zuidtangent gekoppeld aan een gebouwde fietsenstalling in de omgeving van die halte. Verder is langs de gehele oostkant van de Europaweg een plint met de functie kantoor en voorzieningen opgenomen;</li> <li>- Het nieuwe, bijna opgeleverde, Boerhaavegebouw op het KG-terrein is verwerkt op de volgende kaarten: verkavelingskaart, bouwhoogtekaart, functiekaart en de kaart ruimtelijke randvoorwaarden;</li> <li>- De kaart met bouwhoogten is aangepast. Behalve een maximale bouwhoogte zijn er ook minimale bouwhoogten vastgelegd. Het accent van max. 20 lagen op de hoek van de Boerhaavelaan met Europaweg is verlaagd naar 12 lagen. In het zuidelijk deel van het Binnengebied zijn mogelijkheden gegeven voor extra accenten (zie “randvoorwaarden”).</li> <li>- Op de kaart ruimtelijke randvoorwaarden zijn ook de plantstroken voor bomen langs de hoofdwegen opgenomen; In bepaalde straten zijn nadere eisen gegeven voor een zorgvuldige overgang van privé naar openbaar, via een voortuin, belétagé of plintfunctie. Ontsluitingspijlen zijn vervallen in afwachting van het toekomstige verkeersmodel;</li> <li>- Bij het kaartmateriaal zijn de belangrijkste straatnamen vermeld;</li> <li>- In de doorsnede van de Europaweg is het langsparkeren opgenomen. Aanpassing aan de doorsnede van de Amerikaweg is het tweerichtingen fietspad aan de westkant en een</li> </ul>

	<p>aanpassing aan de doorsnede van de Boerhaavlaan is de verschoven rooilijn in verband met het Boerhaavegebouw. Aanpassingen aan de doorsnede Surinameweg betreft twee enkele plantstroken langs de rijweg i.p.v. één dubbele en opname van de opgetilde terrassen met daaronder een halfverdiepte parkeergarage binnen het straatprofiel;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De transportleiding van PWN is opgenomen in het kaartje ondergrondse infrastructuur in bijlage 2.</li> </ul>
<b>VII</b>	<p><b>Randvoorwaarden</b></p> <p>In de ontwerp Gebiedsvisie werd gewerkt met een zeer globale norm van 30% volle grond per te ontwikkelen kavel. De 30% norm dekt drie uitgangspunten die voor de herontwikkeling van Schalkwijk Midden van belang zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Binnen iedere kavel is een minimum oppervlak gereserveerd voor tuinen;</li> <li>• Op elke kavel is voldoende ruimte aanwezig voor de aanplant van grote bomen met voldoende uitgroeimogelijkheden;</li> <li>• Binnen Schalkwijk Midden neemt het oppervlak verharding niet verder toe;</li> </ul> <p>In de praktijk lopen veel projecten met een grote bebouwingsdichtheid aan tegen de ruimtelijke consequenties van de nieuwe parkeernorm. Ruimtebeslag van parkeergarages blijkt dan te fors voor een kavel.</p> <p>In de vast te stellen gebiedsvisie blijft het toepassen van de 30% norm uitgangspunt. Blijft in een afzonderlijk project het percentage volle grond hierbij achter, dan kan worden afgeweken mits voor ieder uitgangspunt aan aparte randvoorwaarden is voldaan. Dat zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovenop de garage zijn ruimte en voorzieningen aanwezig voor de aanleg van een tuin. Essentieel is dat de inrichting ook de sfeer krijgt van tuin en niet van een parkeerdek.</li> <li>• Per 100m<sup>2</sup> binnenterrein komt minimaal 0,8 boom van 1<sup>e</sup> orde. Grootte en afmeting van het plantgat bedraagt 16m<sup>3</sup> grond per boom.</li> <li>• Eventuele toename aan verharding in vergelijking met de bestaande situatie moet gecompenseerd worden via vertraging, compensatie dan wel aanleg van extra water.</li> </ul> <p>Het uitgangspunt voor gebouwd parkeren blijft dat het geen negatieve invloed heeft op de levendigheid en verblijfsklimaat op straat.. De voorkeur van de gebiedsvisie gaat daarom uit naar volledig verdiept parkeren onder de grond en uit het zicht.</p> <p>Het is voorstelbaar dat uit ruimtetechnische en financiële redenen ondergronds parkeren niet haalbaar blijkt in dat geval kan hier van worden afgeweken. Uitgangspunt blijft daarbij de verblijfskwaliteit op het maaiveld in de openbare ruimte.</p> <p>De drie geboden mogelijkheden zijn:</p> <p>Een halfverdiepte parkeergarage met, langs de openbare ruimte, een maximum hoogte van 1,35m. Zicht tussen maaiveld en de opgetilde ‘belétage’ blijft zo gewaarborgd.</p> <p>Een Inpandig gebouwde parkeeroplossing op de kavel en boven maaiveld, maar niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte.</p> <p>En waar sprake is van een zeer grote parkeervraag; een zelfstandige parkeergarage. Deze mag zowel in de rooilijn staan als zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte. In dit extreme geval worden aan de invulling van de begane grond en de verschijningsvorm extra eisen gesteld. De begane grond biedt ruimte aan een bijzondere plint functies. Voor de verschijningsvorm zullen t.z.t. aparte welstandscriteria worden geformuleerd.</p> <p>Ten aanzien van de bebouwingshoogtes zijn extra mogelijkheden geboden voor accenten van 12 en 9 lagen in het zuidelijk deel van het Binnengebied (huidige kantorengedebied). In de tekst wordt daarbij verduidelijkt dat het de bedoeling is dat er gevarieerd wordt in bouwlagen.</p> <p>De bebouwing in het deelgebied Boerhaavewijk-West, met uitzondering van de rand aan de Amerikavaart, wordt in eerste plaats gereserveerd voor grondgebonden woningbouw aansluitend bij de noordrand van Boerhaavewijk. Eventuele uitzondering wordt gemaakt voor een nieuw verzorgingscentrum aan de Floris van Adrichemlaan. In dat geval wordt een hogere</p>

maximum bouwhoogte toegestaan in verband met bedrijfsvoering en economisch (efficiënt) grondgebruik.
--

#### 1.4 Overzicht van ambtshalve aanpassingen ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden

Naast de ingediende inspraakreacties heeft overleg met de gemeentelijke beleidsafdelingen ertoe geleid de ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden op de hieronder staande punten aan te vullen of te wijzigen.

- De verwijzing naar de aanpassing van parkeernormen is geschrapt. Verwezen wordt naar de actualisatie van het parkeernormenbeleid.
- Nadrukkelijker wordt in de tekst de relatie aangegeven tussen ontwikkelingen enerzijds en de als gevolg van die ontwikkelingen benodigde ingrepen in de openbare ruimte anderzijds (groen, infrastructuur e.d.).
- De gegevens over de bodemkwaliteit zijn geactualiseerd.
- In de ontwerp gebiedsvisie was aangegeven dat 75% van de straatwand van het Binnengebied zou moeten bestaan uit een aaneengesloten gevel. Om dit beeld met name langs de Europaweg en de Amerikaweg te versterken is dit percentage verhoogd naar 80%.
- Overleg tussen gemeente en externe partijen ten aanzien van de ontwikkellocatie Belcanto heeft geleid tot aanpassingen van de (ontwerp) gebiedsvisie. De gebiedsvisie vormt aan de ene kant een belangrijk beleidskader voor bestemmingsplannen, maar aan de andere kant is gebleken dat er op bestemmingsplanniveau ruimte moet zijn voor maatwerk. Om die reden wordt voorgesteld in de vast te stellen gebiedsvisie op te nemen dat op bestemmingsplanniveau afgeweken mag worden van de gebiedsvisie mits daar een deugdelijke motivering aan ten grondslag ligt. Het is aan de gemeenteraad om bij de behandeling van het bestemmingsplan al dan niet akkoord te gaan met een afwijking van de gebiedsvisie en de onderbouwing die daarvoor gegeven wordt.



## 1.5 Lijst ingediende inspraakreacties op de ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden

1. VROM Inspectie, postbus 1006, 2001 BA Haarlem
2. Milieufederatie Noord-Holland, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam
3. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten, postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
4. Gasunie, postbus 444, 2740 AK Waddinxveen
5. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, postbus 2113, 1990 AC Velsersbroek
6. Provincie Noord-Holland, postbus 3007, 2001 DA Haarlem
7. Hoogheemraadschap van Rijnland, postbus 156, 2300 AD Leiden
8. Kamer van Koophandel Amsterdam, postbus 2852, 1000 CW Amsterdam
9. VAC Haarlem, postbus 479, 2000 AL Haarlem
10. Fietsersbond, postbus 5337, 2000 GH Haarlem
11. Kennemer Gasthuis, postbus 417, 2000 AK Haarlem
12. Stichting Sint Jacob, Herman Gorterstraat 1, 2024 JH Haarlem
13. PREFERENT projectontwikkeling, postbus 2008, 2002 CA Haarlem
14. Van Baarsen (namens hotel Haarlem Zuid), Herengracht 566, 1017 CH Amsterdam
15. Wijkraad Europawijk, Laan van Berlijn 1, 2034 SB Haarlem
16. D. Becking, Watermolenplantsoen 14, 2036 MC Haarlem
17. J.P.M. van der Louw, Muntstraat 67, 2034 LZ Haarlem
18. A. E. M. Keuss, Muntstraat 69, 2034 LZ Haarlem
19. R.G. Nupoort, Dillestraat 16, 2034 MP Haarlem
20. S.P. de Bruin, Stockholmstraat 16, 2034 RH Haarlem
21. D. Vis, Ierlandstraat 195, 2034 LN Haarlem
22. A. Prins, Ramaerstraat 25, 2035 CW Haarlem
23. M. Hartzuiker, Muntstraat 25, 2034 LX Haarlem
24. C.G.A. Polak (namens Marleen en Cor Haarmode), Ierlandstraat 89, 2034 LL Haarlem
25. J. C.Kruijswijk, Kervelstraat 13, 2034 NX Haarlem

## 2 Inspraakreacties en beantwoording

In dit overzicht zijn verkort de ingekomen reacties op de ontwerp Gebiedsvisie Schalkwijk Midden opgenomen en van een antwoord voorzien. Ook blijkt uit dit overzicht waar dit zal leiden tot aanpassingen in de tekst van de gebiedsvisie en/of de bijbehorende kaarten. De volledige inspraakreacties zijn opgenomen in een bijlage.

1. **VROM Inspectie, postbus 1006, 2001 BA Haarlem**
2. **Milieufederatie Noord-Holland, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam**
3. **Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten, postbus 1600, 3800 BP Amersfoort**
4. **Gasunie, postbus 444, 2740 AK Waddinxveen**
5. **PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, postbus 2113, 1990 AC Velsbroek**
6. **Provincie Noord-Holland, postbus 3007, 2001 DA Haarlem**
7. **Hoogheemraadschap van Rijnland, postbus 156, 2300 AD Leiden**
8. **Kamer van Koophandel Amsterdam, postbus 2852, 1000 CW Amsterdam**
9. **VAC Haarlem, postbus 479, 2000 AL Haarlem**
10. **Fietsersbond, postbus 5337, 2000 GH Haarlem**
11. **Kennemer Gasthuis, postbus 417, 2000 AK Haarlem**
12. **Stichting Sint Jacob, Herman Gorterstraat 1, 2024 JH Haarlem**
13. **PREFERENT projectontwikkeling, postbus 2008, 2002 CA Haarlem**
14. **Van Baarsen (namens hotel Haarlem Zuid), Herengracht 566, 1017 CH Amsterdam**
15. **Wijkraad Europawijk, Laan van Berlijn 1, 2034 SB Haarlem**
16. **D. Becking, Watermolenplantsoen 14, 2036 MC Haarlem**
17. **J.P.M. van der Louw, Muntstraat 67, 2034 LZ Haarlem**
18. **A. E. M. Keuss, Muntstraat 69, 2034 LZ Haarlem**
19. **R.G. Nupoort, Dillestraat 16, 2034 MP Haarlem**
20. **S.P. de Bruin, Stockholmstraat 16, 2034 RH Haarlem**
21. **D. Vis, Ierlandstraat 195, 2034 LN Haarlem**
22. **A. Prins, Ramaerstraat 25, 2035 CW Haarlem**
23. **M. Hartzuiker, Muntstraat 25, 2034 LX Haarlem**
24. **C.G.A. Polak (namens Marleen en Cor Haarmode), Ierlandstraat 89, 2034 LL Haarlem**
25. **J. C.Kruijswijk, Kervelstraat 13, 2034 NX Haarlem**

<b>1. VROM Inspectie, postbus 1006, 2001 BA Haarlem</b>				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Vanuit het rijksbeleid is er geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.		

<b>2. Milieufederatie Noord-Holland, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam</b>				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	De gebiedsvisie bevat een goede aanzet voor de herstructurering en versterking van de leefomgevingkwaliteit in Schalkwijk Midden en geeft verder geen aanleiding tot commentaar.	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.		

<b>3. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten, postbus 1600, 3800 BP Amersfoort</b>				
Nr.	Reactie	antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Vanuit cultuurhistorische overwegingen is er geen aanleiding nadere opmerkingen te maken over de gebiedsvisie.	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.		

<b>4. Gasunie, postbus 444, 2740 AK Waddinxveen</b>				
Nr.	Reactie	antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.		

<b>5. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, postbus 2113, 1990 AC Velsbroek</b>				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Verzocht wordt de voor PWN strategisch van belang zijnde ter plaatse aanwezige transportleiding toe te voegen aan de reeds bestaande gegevens over de ondergrondse infrastructuur.	De betreffende transportleiding is verwerkt op het kaartmateriaal. Daarnaast is een beschrijving ervan opgenomen in de tekst.	Ja	Ja

<b>6. Provincie Noord-Holland, postbus 3007, 2001 DA Haarlem</b>				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	In de gebiedsvisie zijn enkele hoogteaccenten voorzien. Alvorens een bestemmingsplan of projectbesluit op te stellen is een verklaring van geen bezwaar nodig op basis van de Wet Luchtvaart.	Van deze opmerking hebben wij kennis genomen.		
2	Bij het opstellen van een bestemmingsplan of projectbesluit zal ingegaan moeten worden op de inmiddels gewijzigde Wet Milieubeheer. Om die reden adviseert de provincie om reeds bij de vaststelling van de gebiedsvisie aan te geven dat het plan uitvoerbaar is, rekening houdend met de luchtkwaliteitseisen uit de huidige Wet Milieubeheer.	<p>Naast de beoogde ontwikkelingen in het Middengebied Schalkwijk doen zich ontwikkelingen voor in de gebieden Schalkstad, 023, Zuidstrook Slachthuisbuurt en op afzonderlijke locaties in het stadsdeel Schalkwijk. Al deze plannen zijn gezamenlijk aangemeld als 'In Betekende Mate' (IBM)-project voor het Nederlands Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).</p> <p>Omdat alle ontwikkelingen tezamen als IBM-project zijn aangemerkt is er door de gemeente voor gekozen om de luchtkwaliteit in het gehele ontwikkelingsgebied Schalkwijk-Schipholweg en directe omgeving in één studie te beoordelen. De resultaten van dit luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Luchtkwaliteit Ontwikkelingsgebied Schalkwijk-Schipholweg'.</p> <p>Uit de resultaten blijkt dat inclusief alle voorgenomen ontwikkelingen, voor PM<sub>10</sub> aan de grenswaarde in de Wet milieubeheer wordt voldaan. Voor NO<sub>2</sub> wordt voldaan aan de plandrempel in 2008 en de grenswaarde vanaf 2010. De grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer worden niet overschreden.</p> <p>In bijlage 1 van de gebiedsvisie (milieufactoren) zijn de uitkomsten van het onderzoek opgenomen.</p>	Ja	

<b>7. Hoogheemraadschap van Rijnland, postbus 156, 2300 AD Leiden</b>				
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Ontwikkelingen in het gebied Schalkwijk Midden moeten overeenstemmen met de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het "Masterplan Water Schalkwijk 2000+". Daarnaast dienen de ontwikkelingen aan te sluiten op de waterstructuur in de rest van de wijk.	Tijdens bestuurlijk overleg tussen Rijnland en de gemeente Haarlem is afgesproken dat er een nieuw realistisch plan komt voor de inrichting van het watersysteem van Schalkwijk. Gebleken is bijvoorbeeld dat het aanleggen van een watergang over de Kennedylaan onuitvoerbaar is gebleken. Het vergraven van de Amerikavaart wordt nog steeds als haalbaar geacht. Het toevoegen van een watergang in de Floris van Adrichemlaan wordt momenteel op haalbaarheid onderzocht. Deze constatering is meegenomen in de gebiedsvisie Schalkwijk Midden.		
2	Mocht sprake zijn van een toename aan verharding, dan zal de waterbergingscapaciteit in het gebied zelf op orde moeten worden gebracht. De huidige situatie mag wat dit betreft niet verslechteren. Toename aan verharding kan gecompenseerd worden door binnen hetzelfde peilgebied 15% van die toename van het verhard oppervlak in te richten als functioneel open	Uit nader onderzoek is gebleken dat de hoeveelheid verharding in het gebied, zoals voorgesteld in de gebiedsvisie, niet toeneemt. Het gebied is momenteel grotendeels verhard terwijl voor de toekomstige situatie nieuwe groenstructuren worden voorgesteld en per kavel 30% onverhard terrein. Bij uitwerking van de gebiedsvisie is het denkbaar dat toch watercompensatie nodig is. In dat geval is het denkbaar meer oppervlaktewater in het gebied toe te voegen door het verbreden van de Amerikavaart, het graven van een watergang in de Floris van Adrichemlaan, het vergroten van de	Ja	

	water (dus in open verbinding met overig oppervlaktewater). Wat dit betreft gaat de voorkeur van het hoogheemraadschap uit naar het verbreden van een watergang in de directe nabijheid van het plangebied.	waterpartij bij het KG en/of het realiseren van een open verbinding tussen deze waterpartij en de Amerikavaart.		
3	Bij uitwerking van de plannen dient rekening gehouden te worden met het gegeven dat er in het gebied twee peilvakken zijn.	In paragraaf 2.4 “water- en groenstructuur” was reeds melding gemaakt van de twee peilvakken. Bij de verdere uitwerking zal hier rekening mee worden gehouden.		
4	Rijnland stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken (zowel van wegen als van dakoppervlakken) en verzoekt om in de waterparagraaf hier aandacht aan te besteden.	In paragraaf 4.4 “duurzame stedelijke ontwikkeling” is aangegeven dat de gemeente ambieert om in haar bouwontwikkelingen zoveel mogelijk duurzame stedelijke ontwikkeling toe te passen. Eén van de maatregelen die hieraan kan bijdragen en die voor het hele plangebied geldt, is het verhoogd afvoeren van regenwater (punt 7).		
5	Tot slot wordt opgemerkt dat voor aanpassingen in de waterhuishouding een vergunning moet worden aangevraagd.	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.		

## 8. Kamer van Koophandel Amsterdam, postbus 2852, 1000 CW Amsterdam

Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	In Schalkwijk (de derde Haarlemse concentratie van bedrijvigheid en werkgelegenheid) dient economie een volwaardige plaats te krijgen. Economische kansen dienen op drie schaalniveaus te worden benut: op stadsdeelniveau (lokaal ondernemerschap), op stedelijk niveau (accommoderen startende en doorgroeende bedrijven uit Haarlem) en op Noordvleugelniveau (aantrekken hoogwaardige en creatieve dienstverlening). De ligging van Schalkwijk ten opzichte van de regio en de Haarlemse binnenstad moet benut worden in het belang van de Economische Agenda van Haarlem.	<p>Juist in het stadsdeel Schalkwijk kan de economie zich goed op verschillende schaalniveaus ontwikkelen. Door de directe ontsluiting via de Schipholweg enerzijds en de Zuidtangent anderzijds hebben verschillende plekken in Schalkwijk de potentie om ruimte te bieden voor regionaal georiënteerde bedrijvigheid.</p> <p>De Schipholweg is een belangrijke oostelijke invalsweg van Haarlem. Zowel per auto als per regionaal openbaar vervoer is de omgeving van de Schipholweg goed ontsloten. Voor regionaal georiënteerde bedrijvigheid (op Noordvleugelniveau) kan dit een belangrijke vestigingsfactor zijn. De plannen voor 023 en Zuidstrook Slachthuisbuurt accommoderen daarin.</p> <p>In Schalkstad, centraal in het stadsdeel gelegen en goed bereikbaar via regionaal openbaar vervoer, wordt het accent gelegd op stedelijk en regionaal georiënteerde detailhandel en kantoren. Op het gebied van detailhandel wordt bedoeld op de regio Zuid-Kennemerland.</p> <p>In het Middengebied Schalkwijk bevinden zich functies zoals het Kennemer Gasthuis en een hotelvestiging met congresfaciliteiten. Deze functies hebben een bovenstedelijke aantrekkingskracht en voor de werkgelegenheid in Haarlem zijn beide functies van groot belang. De gebiedsvisie Schalkwijk Midden gaat uit van behoud c.q. verdere ontwikkeling van deze functies.</p> <p>Verder kan in het Middengebied Schalkwijk het aantal vierkante meters aan economische functies per saldo afnemen maar dit gebied leent zich wel voor andere vormen van bedrijvigheid. In het gebied ten zuiden van het KG ligt het accent namelijk op het toevoegen van een kleinschaliger stedelijke economie, naast het behoud van voldoende kantoorprogramma dat een rol speelt voor de stedelijke of</p>		

		regionale economie. Nieuwe vormen van werkgelegenheid, zoals lokaal ondernemerschap, kunnen tot hun recht komen in de plint van de stadsstraten (Europaweg) en in woon-werkwoningen.		
2	Opvallend is dat de visie op de verkeerstructuur apart plaatsheeft en niet in het kader van de gebiedsvisie. De Kamer van Koophandel is voorstander van een integrale visieontwikkeling van functies en verkeer. Verkeer vormt enerzijds een afgeleid van functies, anderzijds is de bereikbaarheid een instrument om functies “op de juiste plaats” te krijgen. De verkeerstructuur mag geen beperkingen opleggen aan de gewenste functieprogramma's anderzijds moet de verkeersafwikkeling van doorgaand en bestemmingsverkeer gegarandeerd zijn.	Voor het goed blijven functioneren van de auto- en fietsstructuur in het hele stadsdeel, inclusief Schipholweg, is het van groot belang dat de visie op de verkeerstructuur in zijn geheel geactualiseerd wordt met een doorkijk tot 2030. Per project een besluit nemen over de verkeerstructuur resulteert niet in een heldere en samenhangende visie omtrent de bereikbaarheid van dit stadsdeel. Om die reden achten wij het wenselijk dat, separaat aan de besluitvorming over deze gebiedsvisie, de verkeerstructuur voor heel Schalkwijk geactualiseerd wordt. Dit zal in de plandoelstelling worden beschreven. Bij het opstellen van dit onderzoek zal overigens wel degelijk een relatie worden gelegd met de gewenste functionele ontwikkeling van Schalkwijk. Zoals door u wordt opgemerkt is er inderdaad sprake van een wisselwerking tussen verkeer en bereikbaarheid enerzijds en stedelijke ontwikkeling anderzijds. Zonder vooruit te willen lopen op de uitkomsten van dit onderzoek is het bij stedelijke transformatie en verdichting niet ondenkbaar dat er keuzes moeten worden gemaakt, hetzij op het gebied van doorstroming van verkeer, hetzij op het gebied van stedenbouwkundige ambities. De Kamer van Koophandel zal op de hoogte worden gehouden en worden betrokken bij de visievorming op de verkeerstructuur.	Ja	
3	Het is een gemis dat er in de ontwerp gebiedsvisie niet expliciet aandacht is besteed aan de Zuidtangent. De Kamer van Koophandel vraagt aandacht voor mogelijke tracé's voor hoogwaardig openbaar vervoer op lange termijn.	Ten aanzien van het hoogwaardig openbaar vervoer is de visie aangevuld. Nader is ingegaan op de gewenste ligging van de haltes van de Zuidtangent in relatie tot de beoogde ontwikkelingen in het Middengebied. Uitgegaan is van het bestaande tracé. Momenteel wordt in opdracht van de provincie Noord-Holland studie verricht naar het tracé van deze openbaarvervoersverbinding vanaf de Schipholweg naar de binnenstad van Haarlem. Indien uit deze studie naar voren zou komen dat een tunnel voor de Zuidtangent wenselijk is alsmede de ontwikkeling van een nieuw tracé richting Amsterdam, dan zou er misschien aanleiding zijn om het bestaande tracé door Schalkwijk te verleggen. Zolang het kunnen doen van een uitspraak hierover af hangt van (te) veel factoren en onzekerheden gaat deze gebiedsvisie uit van het handhaven van het bestaande tracé over de Europaweg.	Ja	
4	Het parkeerbeleid dient in het teken te staan van het besef dat de uitstekende bereikbaarheid voor het economisch vestigingsklimaat een Unique Selling Point betreft. Parkeergarages en voorzieningen dienen stedenbouwkundig zorgvuldig ingepast te worden maar kwantitatieve beperkingen zijn onnodig.	Wij onderschrijven uw visie op het parkeerbeleid. Wij zijn voorstander van het bieden van voldoende parkeerplaatsen (bij nieuwe ontwikkelingen of projecten op eigen terrein, zo mogelijk ondergronds of inpandig). Een ondergrens voor het aantal plaatsen is aangegeven. Om de leefbaarheid in de aangrenzende gebieden niet onevenredig aan te tasten moet voorkomen worden dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving.		
5	Haarlem kan de ambities ten aanzien van het kantorenprogramma opvoeren. De werkgelegenheid in de hele Noordvleugel stijgt. De Kamer van Koophandel onderschrijft de prioriteit voor de Schipholwegzone en ziet goede kansen voor	Ten aanzien van het kantorenprogramma ligt in Schalkwijk het accent op de gebieden Schalkstad en Schipholwegzone, juist vanwege de gunstige omgevingsfactoren. Het omzetten van bestaande kantoren naar bedrijfsverzamelgebouwen vinden wij voor het Middengebied van Schalkwijk een goede optie. Op basis van deze gebiedsvisie wordt daar ook ruimte voor geboden. Ondanks het verleggen van het accent		

<p>hoogwaardige zakelijke en creatieve dienstverlening. Het reduceren van het kantoorvolume in het gebied Surinameweg is zorgwekkend, gevraagd wordt dit in heroverweging te nemen. Advies is om of meer kantoorruimte te behouden, of kantoren om te zetten in bedrijfsverzamelgebouwen. Wederom wordt gewezen op omgevingsfactoren die gunstig zijn voor de vestiging van economische functies.</p>	<p>van de werkgelegenheid biedt de gebiedsvisie Schalkwijk Midden ons inziens aanknopingspunten voor het stimuleren van de stedelijke economie.</p> <p>Per saldo verwachten wij op Schalkwijkniveau het aantal m<sup>2</sup> ten behoeve van werkgelegenheid te kunnen behouden, alleen anders en beter gespreid en in meer gedifferentieerde, gemengde en eigentijdse oplossingen en methoden. Moderne kantoorruimte aan de Schipholweg, kleine (starters)units in de wijken en langs de Europaweg en gemengde programma's in Schalkstad.</p>		
---	--	--	--

### 9. VAC Haarlem, postbus 479, 2000 AL Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	De VAC is in grote lijnen zeer verheugd met de voorliggende visie. Verandering van het middegebied zal Schalkwijk ten goede komen.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		
2	De vraag is of de voorgestelde groene slinger (noord-zuid) ook daadwerkelijk komt.	Door het opnemen van de groene slinger in de gebiedsvisie spreekt de gemeente de intentie uit om deze tot stand te brengen. Bij de voorbereiding en uitvoering van projecten van marktpartijen zal de gemeente nagaan of voldaan wordt aan de uitgangspunten van de gebiedsvisie.		
3	Hoewel gesproken wordt over een gevarieerd woningaanbod wordt het aanbod sociale huur gemist.	Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 van de gebiedsvisie gaat het huidige coalitieakkoord ervan uit dat circa 1/3 van het aantal nieuw toe te voegen woningen in de sociale koop en/of huur sector moet worden gerealiseerd. Uit oogpunt van een gedifferentieerd woningaanbod, het creëren van een gemengde bevolkingssamenstelling en het vernieuwen van het aanbod sociale woningbouw blijft het realiseren van woningen in het sociale segment van belang. Maar gezien de huidige samenstelling van de woningvoorraad in Schalkwijk, met een fors aandeel sociale woningbouw, is het verdedigbaar dat bij het woningbouwprogramma binnen Schalkwijk-Midden ook ingezet wordt op middeldure en dure woningen. Uitgangspunt is in ieder geval dat er binnen Schalkwijk uiteindelijk een verdeling ontstaat die er aan bijdraagt dat het totale woningaanbod in Schalkwijk gelijkmatiger verdeeld is over de segmenten sociaal, middelduur en duur. Bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie in bestemmingsplannen kan daarom gemotiveerd afgeweken worden van het aandeel 1/3 sociaal. De gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt.	Ja	
4	Ontsluiting van Europawijk-noord alleen via de Belgiëlaan levert extra verkeersdruk op in de wijk. De busstop in de Belgiëlaan belemmert nu al het doorgaande verkeer, dit zal door extra verkeersaanbod alleen maar toenemen.	<p><b>Over het afsluiten en bebouwen van de kop van de Venkelstraat zijn meerdere vragen gesteld. Bij deze inspraakreactie wordt het volledige antwoord gegeven. Bij alle volgende reacties over de Venkelstraat wordt hier naar verwezen.</b></p> <p>Het besluit tot het eventueel afsluiten van de Venkelstraat wordt niet genomen in het kader van deze gebiedsvisie. Onderzoek naar de totale verkeerstructuur van Schalkwijk zal uit moeten wijzen of deze maatregel verkeerskundig haalbaar en wenselijk is. Mocht uit dit verkeersonderzoek blijken dat</p>	Ja	Ja

		<p>afsluiting verkeerskundig gezien kan, dan zal ook ingegaan moeten worden op de toekomstige verkeersafwikkeling binnen de Europawijk. Aangegeven zal moeten worden wat de verkeerskundige gevolgen zijn van afsluiting. Overigens blijft een verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de Romolenpolder en de Europawijk in alle gevallen in stand.</p> <p>De gebiedsvisie geeft aan wat de stedenbouwkundige mogelijkheden zijn indien wordt gekozen voor afsluiting van de Venkelstraat. Op dit moment wordt de kruising Venkelstraat / Europaweg gekenmerkt door de aanwezigheid van asfalt, een voorzieningengebouw aan de Ierlandstraat 89 t/m 95 en een bomenbosje. De oriëntatie van de bebouwing en de openbare ruimte op de Europaweg is, niet alleen ter plaatse van de Venkelstraat maar ook op andere plekken langs deze weg, gering. Dit zorgt ervoor dat de Europaweg, die door zijn huidige ruimtebeslag een prominente plek heeft in het stadsdeel, toch vrij anoniem in Schalkwijk ligt.</p> <p>Het is de intentie van de gemeente om de Europaweg een ander karakter te geven. In plaats van een verkeersas zou de Europaweg meer een levendige stadsstraat moeten worden. Dit kan worden bereikt door het situeren van begeleidende bebouwing langs de weg met voorzieningen op de begane grond (ten behoeve van de levendigheid). Mocht de Venkelstraat afgesloten worden dan ontstaat op deze locatie een mogelijkheid voor het toevoegen van begeleidende bebouwing langs de Europaweg. Gelet op de ingediende reacties die betrekking hebben op de voorgestelde bebouwing bij de Venkelstraat is de gebiedsvisie op dit punt gedetailleerder uitgewerkt.</p> <p>Bij de nadere uitwerking is de bebouwing los gezet van de overige bebouwing en is deze omgeven met bomen. Bebouwing gaat niet ten koste van de bomen aan de kop van de Venkelstraat; de gebiedsvisie gaat uit van behoud van deze groenvoorziening.</p> <p>Wat hoogte betreft wordt voorgesteld maximaal 3 lagen toe te staan, wat ongeveer overeen komt met 10 meter. Deze hoogte sluit goed aan op de lagere grasdakwoningen en maakt tegelijkertijd meerdere invullingen van de plint mogelijk.</p> <p>Wat duurzaamheid betreft wordt opgemerkt dat zuinig energieverbruik bij woningen niet alleen verband houdt met zongerichte verkaveling. Zuinig omgaan met energie heeft bijvoorbeeld zowel met verwarming als met koeling van ruimtes te maken. Daarnaast kunnen ook bouwkundige ingrepen, zoals het zorgen voor een degelijke isolatie, dragen bij aan het verminderen van het energieverbruik. Qua stedenbouwkundige oriëntatie is het de bedoeling dat (eventuele) nieuwe bebouwing aan de Venkelstraat onderdeel uitmaakt van de stadsstraat (de Europaweg).</p> <p>Met de ligging van de waterleiding is tot slot rekening gehouden: deze blijft vrij van bebouwing.</p>		
5	Het verbeteren van aanzicht, gebruiksmogelijkheden en ecologische waarde van groen en water is positief.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		

## 10. Fietsersbond, postbus 5337, 2000 GH Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart



1	<p>Fietsroutes langs de Europaweg, oversteekplaatsen en een noord-zuid fietsroute van 023 naar Schalkstad geven een positieve impuls aan de bereikbaarheid van Schalkwijk Centrum per fiets.</p> <p>Verzoek van de Fietsersbond is om te zorgen voor overzichtelijke, herkenbare en comfortabele routes. Ten aanzien van de noord-zuid route die het plangebied overstijgt en oost-westroutes doet de Fietsersbond aanbevelingen ten aanzien van de vormgeving en inrichting.</p>	<p>Op basis van de in de gebiedsvisie opgenomen profielen wordt een uitspraak gedaan over de gewenste breedte van fietspaden en de ligging ten opzichte van wegen, bermen en bebouwing. Het nader vormgeven zal verder plaatsvinden in de ontwerpfase(n). De gebiedsvisie doet geen uitspraak over de precieze uitvoering en fasering. Dit is mede afhankelijk van initiatieven uit de markt.</p>		
2	<p>De Fietserbond waarschuwt voor het komen te vervallen van vrijliggende fietspaden als gevolg van opschuivende bebouwing.</p> <p>In algemene zin zouden bouwactiviteiten de inrichting van infrastructuur niet moeten frustreren. Eerst moet aandacht geschonken worden aan de vormgeving van de infrastructuur alvorens bouwlocaties worden afgebakend.</p>	<p>De visie biedt een duidelijk netwerk van fietsverbindingen die op termijn tot stand moeten komen. In principe komen langs alle hoofdwegen losse fietspaden en liggen in de deelgebieden alleen woonstraten met een 30km regime.</p> <p>We zijn ons bewust van de verschillende ruimtevragers in de openbare ruimte vooral langs de drukker hoofdwegen. Tegelijk is het voor een gebiedsvisie noodzakelijk aan te geven waar er nieuwe ontwikkellocaties liggen. In de visie hebben we voor de hoofdwegen en belangrijkste straten het ruimtebeslag eerst vastgelegd in profielen. Elk profiel bevat voldoende ruimte voor wegen, trottoirs, bomen en fietspaden. Deze profielen geven de basisopzet weer waarbinnen, in de toekomst, een nauwkeuriger onderverdeling mogelijk is. Pas na het opstellen van de profielen is de verkavelingskaart met alle bouwlocaties getekend.</p>		
3	<p>Ingezet wordt op het creëren van stadsstraten met allerlei functies in de plinten. Vraag is of dit verenigbaar is met de aanleg van veilige en comfortabele fietsroutes of dat er meer in- en uitritten zullen komen die de fietspaden kruisen.</p>	<p>In de gebiedsvisie worden verschillende doelstellingen uit het Structuurplan Haarlem 2020 uitgewerkt voor Schalkwijk Midden. Een van de doelstellingen is het fietsgebruik in en door Schalkwijk te stimuleren. Ook wil de visie in Schalkwijk meer functiemenging en verdichting mogelijk maken en Schalkwijk als stadsdeel een aantrekkelijker woon-, werk- en verblijfsklimaat geven.</p> <p>Bevordering van de aantrekkelijkheid van de woonomgeving wordt bereikt door meer sfeer en zicht op straat, wat op zijn beurt weer bijdraagt aan een algemeen gevoel van veiligheid en behaaglijkheid. Sfeerverbetering willen we bereiken door per straat te streven naar een eigen inrichting, bebouwing en beplanting. Voor een sterker gevoel van veiligheid wordt elke nieuw bouwwerk straatgericht; d.w.z. met toegangen, ramen en levendige functies naar de straat, geen dode plint van bergingen of garages op de begane grond. Dat betekent dat het op straat ook drukker zal worden.</p> <p>Elke bouwkwel zal moeten voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Dat betekent dat elke kavel zijn eigen in- en uitrit(ten) heeft. De in- en uitritten naar de parkeervoorzieningen komen niet direct uit op de hoofdwegen maar worden in principe altijd ontsloten via de tussenstraten. Een principe dat nu ook wordt toegepast in de Zuidstrook Slachthuisbuurt en 023 Haarlem.</p>		
4	<p>In de gebiedsvisie wordt onvoldoende aandacht besteed aan de gevolgen (gevaren) van hogere bebouwing in relatie tot (val)wind.</p>	<p>Windhinder, niet alleen voor fietsers maar ook voor voetgangers en bewoners, is een belangrijk aandachtspunt. Dit zal zeker bij de uitwerking van de verschillende projecten meegenomen moeten worden.</p>		

5	Toename van bebouwing betekent een toename van wegen en parkeergelegenheid. Van belang is ervoor te waken dat het langzaam verkeer hierbij niet in de verdrukking raakt.	Wij verwijzen naar het antwoord zoals gegeven bij punt 2.		
---	--	---	--	--

### 11. Kennemer Gasthuis, postbus 417, 2000 AK Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Het KG spreekt zijn waardering uit voor het feit dat het college initiatief heeft genomen dit gebied in ontwikkeling te nemen.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		
2	In algemene zin merkt het KG op dat het bestaande gebouw als uitgangspunt is genomen. KG pleit voor flexibele benadering, zowel voor bebouwing als voor functie (ook zorggerelateerde functies mogelijk maken op basis van een globale maatschappelijke bestemming).	<p>Zoals opgemerkt door het KG is het bestaande ziekenhuisgebouw een beeldbepalend gebouw in het Middengebied en zelfs voor heel Schalkwijk. Qua architectuur is het gebouw te waarderen vanwege zijn robuuste materiaalgebruik. Hoewel de gemeente niet het voornemen heeft dit gebouw aan te wijzen als een gemeentelijk monument zijn wij wel voorstander van behoud.</p> <p>Behoud van de huidige functie ambiëren wij (onder andere met het oog op werkgelegenheid, opleidingsactiviteiten en voorzieningenniveau), maar tegen flexibel (maatschappelijk) gebruik hebben wij geen bezwaren.</p> <p>De gebiedsvisie gaat dan ook uit van het behoud van dit maatschappelijke voorzieningencluster; multifunctionele ontwikkelingen (nieuwbouw) zijn mogelijk gemaakt aan de zuid- en westrand van het ziekenhuisterrein.</p> <p>Aan de wensen van het KG wordt wat ons betreft tegemoet gekomen.</p>		
3	Het Boerhaavegebouw aan de Boerhaaveweg is niet meegenomen bij de weergave van de bestaande bebouwing.	Het nieuwe Boerhaavegebouw is alsnog opgenomen in het kaartmateriaal van de visie.		Ja
4	Vervanging van bebouwing aan de oostzijde van het terrein (concreet gaat het om het ketelhuis en de apotheek) zou in de gebiedsvisie mogelijk gemaakt moeten worden. In plaats van een ketelhuis zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan een warmtecentrale, mede ten behoeve van ontwikkelingen in de omgeving.	Ontwikkelingen die bijdragen aan het versterken van het maatschappelijke voorzieningencluster ondersteunen wij. Voor wat betreft de apotheek en het ketelhuis maakt de visie vernieuwing dan wel hergebruik mogelijk. Het inzetten van een warmtecentrale voor een groter gebied juichen wij zeer toe en sluit aan bij doelstellingen om Haarlem Klimaat Neutraal te maken. Vervanging van het apotheekgebouw is mogelijk, in de gebiedsvisie is ter plaatse een hoogte van maximaal 6 lagen opgenomen.		

### 12. Stichting Sint Jacob, Herman Gorterstraat 1, 2024 JH Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Sint Jacob heeft waardering voor de helderheid, grondigheid en goede samenhang van het document.	Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.		

2	Meer duidelijkheid is gewenst omtrent de gewenste woningvoorraad. Er wordt gesteld dat woningen voor 55+-ers niet gewenst zijn, terwijl zorgwoningen wel mogelijk zijn.	In de gebiedsvisie is een zoekgebied opgenomen voor zorgfuncties. Wonen in de nabijheid van dergelijke voorzieningen kan aantrekkelijk zijn voor 55+-ers. Maar uiteindelijk trekt het type woonmilieu mensen met een bepaalde leefstijl aan, ongeacht leeftijd. Schalkwijk heeft behoefte aan een afwisseling van woonmilieus. Schalkstad biedt reuring en dynamiek in de directe nabijheid van voorzieningen en winkels. Het woonmilieu in het Binnengebied is ingetogener en wordt gekenmerkt door wonen rond collectieve tuinen. In Boerhaavewijk-west wordt ingezet op een woonmilieu met grondgebonden woningen. Of door woningzoekenden een keuze wordt gemaakt voor een woning in Schalkstad, Boerhaavewijk of het Binnengebied hangt nogmaals eerder samen met de leefstijl van mensen dan met leeftijd. De tekst van de gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt.  Wat betreft de woningvoorraad wordt verwezen naar de reactie zoals gegeven bij inspraakreactie 9 punt 3.	Ja	
3	Het realiseren van woningen voor medewerkers kan een stimulans zijn voor de werkgelegenheid in het gebied. Sint Jacob heeft ook een functie als werkgever in de regio (gedacht kan worden aan het aanbod opleidings- en leerervaringsplaatsen). Het toevoegen van een ROC kan wat dat betreft een kans zijn.	Hoewel wij dit standpunt niet tegenspreken, worden er in de gebiedsvisie geen uitspraken gedaan over voor wie de woningen specifiek bestemd zijn. Wel doet de visie uitspraken over het gewenste woonmilieu en daarmee samenhangend de gewenste bevolkingsgroep. De doelgroep bepaalt het type woning. Aanbod aan werkgelegenheid en opleidingen is niet alleen van belang voor een gezonde economie maar ook voor de leefbaarheid in een stadsdeel. In de nabijheid van het middengebied, om precies te zijn in het gebied 023, zal een VMBO-school worden gebouwd die onder andere opleidingen aanbiedt op het gebied van welzijn. Dit zou goed aan kunnen sluiten bij een instelling zoals Sint Jacob.		
4	De relatie tussen de gebiedsvisie Schalkwijk Midden en de visie Boerhaavewijk is van belang in verband met de verspreide locaties van Sint Jacob. Beide gebieden in samenhang bezien is voor Sint Jacob noodzakelijk.	Inmiddels is een aanvang gemaakt met het opstellen van een gebiedsvisie voor Boerhaavewijk. Sint Jacob is bij het opstellen van deze visie één van de partners. De visie Boerhaavewijk zal in samenhang met deze gebiedsvisie nader worden vormgegeven en als daar aanleiding voor is kan de gebiedsvisie Boerhaavewijk de gebiedsvisie Schalkwijk Midden “overrulen”.		
5	Binnen het gebied Schalkwijk Midden is aandacht nodig voor een gefaseerde uitvoering.	Een gefaseerde uitwerking van het gebied is uitgangspunt van de gemeente. De gebiedsvisie schetst het gewenste eindbeeld; wij beseffen ons dat het hier gaat om een ontwikkeling over een langere periode.		
6	Sint Jacob is voornemens om samen met de gemeente en andere partners actief en constructief mee te werken aan de verdere uitwerking en vormgeving van de plannen voor Schalkwijk Midden.	Deze reactie stellen wij op prijs.		

### 13. PREFERENT projectontwikkeling, postbus 2008, 2002 CA Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing
-----	---------	----------	------------

			tekst	kaart
	VOF Belcanto verzoekt de randvoorwaarden voor de locaties belastingkantoor, naastgelegen garages en parkeerterrein KG nog niet definitief vast te stellen. Redenen voor het later vaststellen van deze randvoorwaarden zijn de pioniersrol van VOF Belcanto, de afstemming met andere partijen en onzekerheid over het programma voor bovengenoemde locaties (bijvoorbeeld mogelijkheid school).	<p>Bepaalde randvoorwaarden uit de gebiedsvisie zijn hard. Dit geldt bijvoorbeeld voor parkeernormen die voor de hele stad van toepassing zijn. Ook het realiseren van parkeerplaatsen gelijktijdig met het realiseren van bebouwing binnen een ontwikkelingsgebied is een harde randvoorwaarde. Voorkomen moet worden dat het parkeren wordt afgewenteld op de omgeving.</p> <p>Daarnaast zijn in de gebiedsvisie uitgangspunten geformuleerd die flexibiliteit bieden voor de verdere uitwerking. Bij voorkeur wordt het parkeren volledig ondergronds gesitueerd. Een andere mogelijkheid is het parkeren zo op te lossen dat de groene binnenterreinen niet aangetast worden (in pandig parkeren of een zelfstandige bovengrondse parkeergarage). Ook half verdiept is denkbaar maar daarbij geldt dat de parkeervoorziening, voor zover zichtbaar vanaf de openbare ruimte, niet hoger dan 1.35 meter boven maaiveld uitkomt. In dat geval mag de ruimte op het dek meegeteld worden bij de gevraagde 30% buitenruimte maar zal wel een norm opgenomen worden voor een minimum aantal bomen per hectare (in volle grond te plaatsen). Het parkeerdek zal daarnaast ingericht moeten worden als buitenruimte (geen kaal parkeerdek) en zal (overdag) een openbaar karakter moeten hebben.</p> <p>De randvoorwaarde ten aanzien van de bouwhoogte voor het binnengebied (ten zuiden van Kennedylaan) is aangepast. Het gaat daarbij om het aantal vierkante meters met een maximale bouwhoogte van 9 en van 12 lagen.</p> <p>Het verwerken van de reacties op de gebiedsvisie vond gelijktijdig plaats met de verdere uitwerking van het project Belcanto. VOF Belcanto heeft als gevolg daarvan de gelegenheid gehad om bovengenoemde randvoorwaarden / uitgangspunten nader uit te werken in het project.</p> <p>Wat het functioneel programma betreft wordt opgemerkt dat de school primair voorzien is binnen het project Schalkstad. Een breder zoekgebied blijft echter achter de hand beschikbaar in deze gebiedsvisie.</p>	Ja	Ja

#### 14. Van Baarsen (namens hotel Haarlem Zuid), Herengracht 566, 1017 CH Amsterdam

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener van de reactie merkt op dat het in de ontwerp gebiedsvisie genoemde aantal parkeerplaatsen bij Hotel Haarlem Zuid niet klopt. Er zijn geen 465 parkeerplaatsen maar 320. Rijkswaterstaat heeft 170 parkeerplaatsen ter beschikking van de benodigde 340 parkeerplaatsen.	<p>Het vermelden van het aantal parkeerplaatsen bij Hotel Haarlem Zuid zal bij het vaststellen van de gebiedsvisie achterwege worden gelaten. Het betreft hier een bestaande, vergunde situatie. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt pas relevant bij nieuwe ontwikkelingen. Op het moment waarop ontwikkelingen zich voordoen, zullen de dan geldende parkeernormen worden toegepast.</p> <p>In het verleden hebben Hotel Haarlem Zuid en de eigenaar van het gebouw van Rijkswaterstaat onderling afspraken gemaakt over het uitwisselbaar gebruik van parkeerplaatsen.</p>	Ja	

2	Hotel Haarlem Zuid ziet niet in waarom bij de Boerhaavelaan niet twee ontsluitingswegen geprojecteerd kunnen worden (één bij het zwembad en één bij de Amerikaweg). In dat geval bestaat de zekerheid dat de verkeersveiligheid op de Toekanweg gewaarborgd blijft en dat de bedrijfsvoering van zowel Hotel Haarlem Zuid als Rijkswaterstaat niet geschaad wordt. Afsluiting van het 023-gebied is in ogen van Hotel Haarlem tevens nodig ter voorkoming van overlast van scholieren.	In het kader van de ontwikkelingen binnen het gebied 023 (specifiek de vestiging van de VMBO) heeft de gemeente Haarlem reeds overleg gehad met Hotel Haarlem Zuid over het gebruik van de Toekanweg. Afgesproken is dat dit geen doorgaande weg wordt naar het 023-gebied (alleen in geval van nood kunnen de hulpdiensten van de weg gebruik maken). De Toekanweg wordt aan de oostzijde afgesloten met een hek, zodanig dat het ook voor voetgangers en fietsers niet mogelijk is via de Toekanweg het 023-gebied te bereiken. Met deze afspraak is tegemoet gekomen aan de bezwaren waar het betreft het gebruik van de Toekanweg.		
---	--	---	--	--

<b>15. Wijkraad Europawijk, Laan van Berlijn 1, 2034 SB Haarlem</b>				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1.	Geconstateerd wordt dat de auto-infrastructuur wordt ingedikt (straten worden afgesloten en de Europaweg wordt versmald). Daar staat tegenover dat de nieuwe ontwikkelingen in Schalkwijk extra autoverkeer zullen genereren. Het uitgangspunt dat parkeermogelijkheden sturend zullen zijn bij de uitwerking van de bouwmassa is voor de vier wijkraden in Schalkwijk niet voldoende. De wijkraden zijn van mening dat vooral de verkeersafwikkeling op de Amerikaweg, de Boerhaavelaan en de Europaweg bepalend zal zijn voor het bouwvolume.	Aangezien zich op dit moment in het hele stadsdeel Schalkwijk ontwikkelingen voordoen (023, Schalkwijk Midden, Schalkstad, Europawijk enz.) wordt onderzoek gedaan naar de te verwachten toename van het autoverkeer (zowel als gevolg van autonome groei als gevolg van de projecten) in relatie tot de (voorgestelde ingrepen in) de wegenstructuur. De uitkomsten van dit verkeersonderzoek zijn mede bepalend voor de uitvoerbaarheid van deze gebiedsvisie. De tekst van de gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt.  Zie ook het antwoord op inspraakreactie 8, punt 2.	Ja	
2.	Door de ontwikkeling van 023, het stadshart en de strook met sportvelden en tuincomplexen aan de oostkant van de Amerikaweg zal de kruising Prins Bernardlaan / Schipholweg / Amerikaweg onacceptabel zwaar worden belast. Ook de kruising Amerikaweg / Boerhaavelaan wordt waarschijnlijk te druk. Daarmee komt de bereikbaarheid van het ziekenhuis ernstig in gevaar.	Wij verwijzen naar onze bovengenoemde reactie. In het verkeersonderzoek zal ook de capaciteit van de kruisingen worden meegenomen.		
3.	De Surinameweg is aangewezen voor het stallen van vrachtauto's. Als deze locatie komt de vervallen blijft alleen de Frankrijklaan nog over. Een verdere toename van de parkeerdruk in de wijk is niet wenselijk. Er moeten nieuwe plekken voor het parkeren van vrachtauto's gezocht worden.	In de huidige situatie worden de vrachtauto's geparkeerd in het bedrijvengebied rond de Surinameweg. Na de in de gebiedsvisie beoogde transformatie ontstaat aan de noordzijde van de Surinameweg (ter hoogte van het belastingkantoor en de garagebedrijven) een gemengd milieu waarin niet alleen gewerkt maar met name ook gewoond wordt. De Surinameweg krijgt daarbij een andere inrichting. Ten behoeve van de nieuwe functies kan er in de openbare ruimte nog wel geparkeerd worden, maar meer nadruk wordt gelegd op de aanleg van een fietspad en groenvoorzieningen. Nieuwe parkeerplaatsen worden in het stadsdeel Schalkwijk niet aangewezen, maar aan de zuidzijde		

		van de Surinameweg blijft het accent liggen op bedrijfs- en kantoorfuncties. Indien vrachtwagens op dit gedeelte van de Surinameweg parkeren, wordt dit niet bezwaarlijk geacht.		
4.	De afsluiting van de Venkelstraat is voor de wijkraad geen verrassing. Dat er gesproken wordt over een volledige afsluiting door een bouwblok wel. Ontsluiting voor fietsers en voetgangers blijft nodig in verband met de bereikbaarheid van het KG en de school in het 023-gebied.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.		
5.	Hoogbouw langs de Europaweg, in de bocht bij het KG-terrein, betekent verstening van een plek die ooit groen was (vóór de aanleg van het parkeerterrein). De beoogde bebouwing langs de Europaweg gaat veel verder dan de keuze van de gemeente om binnen de contouren van het bestaande bebouwde gebied te verdichten. Bij het inrichten van de laanstructuur blijkt het groen het sluitstuk te zijn. Compensatie van groen door het plaatsen van dubbele rijen bomen wordt betwijfeld. Met het plaatsen van bomen in de Europaweg heeft de wijkraad slechte ervaringen. De wijkraad dringt er op aan de bebouwing langs de Europaweg tussen de Venkelstraat en de Kennedylaan nog eens in heroverweging te nemen.	Bij de aanleg van het parkeerterrein bij het ziekenhuis is met KG afgesproken dat de bomen gecompenseerd moesten worden. In de bocht bij de Europaweg zullen bomen terugkomen. De gebiedsvisie gaat concreet in op de aanplant van bomen, onder andere op het KG-terrein. Niet alleen worden locaties aangegeven, maar ook het aantal bomen per locatie. Afhankelijk van uitkomsten geactualiseerde verkeersvisie is de inzet van de gebiedsvisie om met name langs de Kennedylaan de bomenstructuur te versterken. Op die manier ontstaat een duidelijk herkenbare bomenstructuur in aansluiting op de Amerikaweg, Kennedylaan en de Europaweg. Bij de aanplant een aantal jaren geleden van de bomen midden op de Europaweg is onvoldoende rekening gehouden met de voor bomen benodigde ruimte voor de groeiende wortels. Bij nieuwe projecten wordt hier nadrukkelijk op gelet. Om die reden maakt de gebiedsvisie melding van het toepassen van zogenaamde “tree boxen” (zie blz. 29). Op voorhand ruimte reserveren voor groen (zowel bomen als groenstroken) voorkomt dat groen sluitpost wordt bij de nadere uitwerking. Stedenbouwkundig gezien is de huidige inrichting van de Europaweg voor verbetering vatbaar. De weg is met een overmaat opgezet, de gebouwen langs de Europaweg hebben over het algemeen geen oriëntatie op deze weg en de openbare ruimte kent een gebrekkige belevings- en gebruikswaarde. De voetpaden komen niet over als sociaal veilig. Het toevoegen van op de weg georiënteerde bebouwing wordt voor deze gebreken als een oplossing gezien.	Ja	Ja
6.	Wat betreft het bebouwen van de locatie Venkelstraat dringt de wijkraad aan op het bij de verdere uitwerking van de visie zwaar mee laten wegen van aspecten zoals aantasting van privacy (van bewoners Ierlandstraat / Muntlaan), en het opheffen van groen.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja

#### 16. D. Becking, Watermolenplantsoen 14, 2036 MC Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Indiener van deze reactie is als voorzitter van de belangenvereniging “Park Oosterspaarn” geïnteresseerd in de plannen voor de locatie van de Spaarne Scholengemeenschap.	De herontwikkeling van de betreffende locatie valt buiten deze gebiedsvisie voor Schalkwijk Midden. De randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het schoolterrein zijn meegenomen in het bestemmingsplan Schalkwijk dat in ontwerp ter inzage heeft gelegen. Bestemmingsplannen zijn digitaal raadpleegbaar via <a href="http://www.haarlem.nl">www.haarlem.nl</a> onder Digitaal		

		loket/bestemmingsplannen/bestemmingsplannen Haarlem digitaal.		
--	--	---	--	--

### 17. J.P.M. van der Louw, Muntstraat 67, 2034 LZ Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Geconstateerd wordt dat in de gebiedsvisie wordt voorgesteld de kruising Venkelstraat / Europaweg te bebouwen met flats van vijf etages hoog. Voor deze bewoner van de Muntstraat betekent dit dat zon- en daglicht weggenomen wordt bij een woning die door de aanwezigheid van de aarden wal al weinig lichttoetreding kent. Daarnaast verdwijnt aan de achterzijde van deze woning de privacy die de bewoner in de huidige situatie ervaart. Bebouwing betekent het opofferen van bomen. Vanuit de woning van deze bewoner is er direct zicht op deze groenvoorziening die zorgt voor woongenot. Op dit moment is er vanuit de Muntstraat al zicht op twee hoge flats. Door het toevoegen van hoge bebouwing worden de woningen helemaal ingesloten. Dit gaat ten koste van het huidige woongenot.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja
2	Afsluiting van de Venkelstraat betekent het ontstaan van sluiptraject, waarbij fiets- en wandelverkeer de aarden wal zal gaan gebruiken. Dit gaat ten koste van het groen en de rust en zorgt voor onveilige situaties. Bovendien zal de wijk door deze afsluiting moeilijker bereikbaar worden voor hulpdiensten.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	

### 18. A.E.M. Keuss, Muntstraat 69, 2034 LZ Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	De ingetekende bebouwing van 15 meter hoog op de hoek Venkelstraat/Europaweg komt zo dicht op de grasdakwoningen te staan dat dit zal leiden tot een vermindering van (zon)lichtinval. Indiener maakt voorts bezwaar tegen het verwijderen van bomen en struiken op de hoek Venkelstraat /	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja

	Europaweg. Tot slot wordt voorgesteld dat door de aanwezigheid van hoge flats aan zowel de Ierlandstraat als de Schotlandstraat de dichtheid van bebouwing in deze omgeving al ruimschoots is bereikt.		
2	Bezwaar wordt voorts gemaakt tegen de periode van 3 weken om bezwaar aan te tekenen.	Inspraak was mogelijk in de periode van 9 oktober 2007 tot 30 november 2007. Begin 2008 is de gebiedsvisie opnieuw gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Zie ook het antwoord bij reactie 25, punt 8.	

### 19. R.G. Nupoort, Dillestraat 16, 2034 MP Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Indiener van deze reactie maakt bezwaar tegen het opheffen van de Venkelstraat. Ontsluiting van de Romolenpolder via de (versmalde) Belgiëlaan is onaanvaardbaar, mede gelet op het extra aanbod vanuit Schoolenaer. Daarnaast zal het fietsvak op de Belgiëlaan een “autoweg” worden en voor schoolgaande kinderen zullen in het verkeer gevaarlijke situaties ontstaan. Tot slot betekent het afsluiten van de Venkelstraat een verslechterde bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten en verzorgingsverkeer. Dit leidt tot onveilige, gevaarlijke situaties.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja

### 20. S.P. de Bruin, Stockholmstraat 16, 2034 RH Haarlem

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener is geen voorstander van het afsluiten van de Belgiëlaan richting de Kennedylaan.	Het opheffen van de verbinding Belgiëlaan – Kennedylaan is op basis van de gebiedsvisie niet de bedoeling. Wel heeft de gemeente de ambitie om de Kennedylaan te versmallen ten behoeve van groenvoorzieningen. Onderzoek naar de totale verkeerstructuur van Schalkwijk zal uit moeten wijzen of deze maatregel verkeerskundig gezien haalbaar is.	Ja	
2	Voorgesteld wordt de Boerhaavelaan aan te wijzen als 30km weg, waarbij rekening gehouden moet worden met de ingang van het ziekenhuis.	Hiervoor geldt hetzelfde als bij punt 1. Uitspraken over de functie van wegen in Schalkwijk zullen gedaan kunnen worden op basis van een apart verkeersonderzoek.		
3	Voorgesteld wordt om de Surinameweg als sluiproute op te heffen en te gebruiken voor groen, bebouwing en een fietsroute. Wel wordt gedacht aan een uitrit van de Surinameweg op de Kennedylaan.	Een gebiedsvisie is een lange termijn visie waarvan de onderdelen in de loop der tijd worden uitgevoerd. Zo zal ook de herontwikkeling aan de Surinameweg stapsgewijs plaatsvinden. Het is de bedoeling dat de Surinameweg daarbij een straat wordt met extra ruimte voor groen en fietsers. Met het versmallen van de rijweg zal het gebruik als sluiproute tussen Amerikaweg en Europaweg afnemen. Dit neemt overigens niet weg dat de Surinameweg in gebruik blijft als ontsluiting van zowel de		



	bestaande bedrijven als de nieuwe functies in dit deelgebied.		
--	---	--	--

### 21. D. Vis, Ierlandstraat 195, 2034 LN Haarlem

nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	In de ontwerp gebiedsvisie is een bebouwingsblok over een bestaande garage aan de Ierlandstraat heen getekend. Vraag is wat daar de bedoeling van is.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja
2	Vraag is of de bewoners van de Romolenpolder via de Nederlandlaan de wijk in- en uitmoeten als gevolg van de afsluiting van de Venkelstraat. Het kruispunt bij de Nederlandlaan is in de huidige situatie al druk en gevaarlijk.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja
3	Vraag is of het gebouw aan de overzijde van de Venkelstraat 20 etages hoog wordt.	In de gebiedsvisie is een maximale hoogte opgenomen voor dit oriëntatiepunt aan de Europaweg. Het betreffende gebouw op de hoek van de Europaweg en de Boerhaavelaan is verlaagd naar 12 lagen.		Ja

### 22. A. Prins, Ramaerstraat 25, 2035 CW Haarlem

nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	Indiener merkt op dat de functiekaart uit de ontwerp gebiedsvisie publieksonvriendelijk is door het ontbreken van enkele straatnamen.	In de definitieve versie van de gebiedsvisie zijn bij het kaartmateriaal de belangrijkste straatnamen toegevoegd.		Ja

### 23. M. Hartzuiker, Muntstraat 25, 2034 LX Haarlem

nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Er wordt te veel ingezet op kantooruimte. Er is veel leegstand. Oudere en slechter gelegen kantoren staan leeg terwijl er tegelijkertijd vraag blijft naar nieuwbouw. Uit oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid is dit niet goed.	Op de schaal van het stadsdeel Schalkwijk worden de werkfuncties (met name kantoren) meer gespreid in Schalkstad en langs de Schipholweg. Beide locaties bevinden zich in de nabijheid van de haltes van de Zuidtangent. Een goede ontsluiting van locaties per regionaal openbaar vervoer draagt bij aan een duurzaam regionaal vestigingsklimaat. Voldoende ruimte voor werkgelegenheid is van belang voor een leefbare stad. Door de werkgelegenheid te spreiden en differentiëren zal het aanbod kantoren in Schalkwijk Midden per saldo afnemen. De visie doet verder geen uitspraken over sloop-nieuwbouw, maar geeft alleen het programma voor functies aan en het maximum volume.		
2	Ten aanzien van het toevoegen van woningen wordt opgemerkt dat in Schalkwijk de verhouding scheef blijft. Er komen te weinig eengezinswoningen terwijl de vraag daar het grootst naar is.	Wat woningbouwsegment betreft wordt opgemerkt dat zowel bij het project 023 als bij de Zwemmerslaan en het overgrote deel van Boerhaavewijk-West wordt ingezet op grondgebonden woningen. In het zogenaamde "Binnengebied" zijn eengezinswoningen niet ondenkbaar, maar zullen deze eerder het karakter hebben van een stadswoning (smaller van opzet, hoger, beperkte buitenruimte) dan van een standaard eengezinswoning. Daarnaast wordt ingezet op het bouwen van appartementen die geschikt zijn voor gezinnen. Door het		

		toepassen van collectieve binnentuinen beschikken de appartementen over een kindvriendelijke buitenruimte. Juist dit type appartementen komt in Schalkwijk nog niet voor. Het bestuderen van dergelijke voorbeelden in andere steden en het constateren dat dit inderdaad een formule kan zijn voor gezinnen, sterkt ons in deze overtuiging.		
3	Ten aanzien van de bomen wordt opgemerkt dat de gebiedsvisie weliswaar uitgaat van het toevoegen van een groot aantal bomen, maar dat er in het verleden daarentegen al de nodige bomen zijn verdwenen (bijvoorbeeld ter plekke van het parkeerterrein van het KG). Bomen zijn uit oogpunt van duurzaamheid zeer belangrijk. De gebiedsvisie stelt voor de hoek Venkelstraat/Europaweg te bebouwen. Dit gaat ten koste van bomen. Voorgesteld wordt de bomen op de hoek Venkelstraat/Europaweg te laten staan en aan de overzijde van de weg (waar het hoge oriëntatiepunt gedacht is) een flink aantal bomen te plaatsen, zodat er een "groen" oriëntatiepunt ontstaat, dat tevens een aanzet is voor de groene geleiding van de Europaweg.	Doordat de kruising van de Europaweg met de Venkelstraat mogelijk wordt afgesloten (zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4) ontstaat op deze plek de mogelijkheid om bebouwing te projecteren langs de Europaweg. Op deze manier kan een bijdrage worden geleverd aan het creëren van een stadsstraat waar de weg en de aangrenzende bebouwing duidelijk een relatie met elkaar hebben. Met het concept van de stadstraat wordt beoogd van de Europaweg een sociaalveilige(r) route te maken. De bebouwingslint onderbreken met een grote groep bomen is niet in lijn met dit concept. Wel is bij het nader uitwerken van de voorgestelde bebouwing aan de Venkelstraat aangegeven dat de bestaande bomengroep aan de kop van deze straat behouden blijft. De Europaweg wordt beschouwd als onderdeel van de Haarlemse hoofdbomenstructuur. Het klopt dat in de huidige situatie deze groenstructuur vaak en veel onderbroken is door open gaten. Om die reden is het van belang dat er, zoals aangegeven in paragraaf 4.2, een aaneengesloten bomenstructuur ontstaat. Stedenbouwkundig gezien is het mogelijk om al tijdens de transformatie van heel Schalkwijk Midden de bomenstructuur van de Europaweg (weer) op te knappen. Ten aanzien van de bomen die verdwenen zijn door de aanleg van het parkeerterrein van het KG wordt het volgende opgemerkt. Het ziekenhuis heeft zelf een Masterplan opgesteld voor de herstructurering van het KG-terrein. Daarin is verwerkt het compenseren of het herplanten van bomen. Na de voltooiing van deze verbouwing zal ook aan de herplantopgave zijn voldaan.	Ja	Ja
4	Het afsluiten van de Venkelstraat zorgt voor een rare verkeerscirculatie. Op andere straten zal het drukker worden wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Ook de doorstroming zal moeilijker en gevaarlijker worden. Niet duidelijk is waarom de Venkelstraat afgesloten moet worden als ook de Nederlandlaan afgesloten zal worden.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja
5	De geprojecteerde woningbouw aan de Venkelstraat zorgt voor slechte oplossingen op het gebied van duurzaamheid, stedenbouw en verkeer. De woningen kunnen niet goed gesitueerd worden ten opzichte van de zon, stedenbouwkundig past de bebouwing nergens bij, er gaan bomen verloren en de waterleiding ligt eronder.	Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.	Ja	Ja
6	Het gebruikte rekenmodel voor geluidshinder in het vigerende bestemmingsplan houdt geen rekening met de huidige en toekomstige situatie. Vanaf de Europaweg is er geluidsbelasting als gevolg van sirenes van hulpdiensten en de	Bij de uitwerking in bestemmingsplannen zal rekening gehouden (moeten) worden met de wettelijke normen voor geluid en fijn stof. Daarnaast is ten behoeve van bestemmingsplannen milieuonderzoek nodig. De geluidsbelasting op een gevel kan bepaald worden als de uiterste bebouwingsgrens in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. Geluidsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de	Ja	

	<p>waarschuwingbellen van de Zuidtangent. Wetgeving op het gebied van fijn stof en geluid wordt steeds strenger. Vraag is of hier bij het rekenmodel rekening mee is gehouden of dat er ontheffing nodig zal zijn. Dit is voor een stad die duurzaam wil zijn niet elegant.</p>	<p>gebiedsvisie (zie bijlage 1) heeft uitgewezen dat de geluidsbelastingen niet te hoog zijn voor het kunnen realiseren van nieuwbouw. Onlangs is er voor Schalkwijk een luchtonderzoek uitgevoerd. Ondanks de op stapel staande projecten is overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit niet geconstateerd. In de gebiedsvisie zijn de uitkomsten van dit onderzoek verwerkt.</p>		
7	<p>Vraag is bij welk bestemmingsplan de omgeving van de Venkelstraat gaat horen. De locatie is buiten het bestemmingsplan Schalkwijk gelaten, waardoor niet duidelijk is wanneer ingesproken kan worden op een bestemmingsplan voor deze locatie.</p>	<p>Een gebiedsvisie is een instrument om strategisch ruimtelijk beleid concreter te maken. Zolang er nog geen nieuw bestemmingsplan is gemaakt geldt het bestemmingsplan voor de Romolenpolder. Het gebied Venkelstraat/Europaweg is bewust buiten het plangebied van het in procedure zijnde bestemmingsplan Schalkwijk gelaten omdat dit onderdeel uitmaakt van de gebiedsvisie Schalkwijk Midden. De gebiedsvisie zal uiteindelijk juridisch vertaald worden in bestemmingsplannen. Of dit één groot bestemmingsplan wordt of meerdere kleine, wordt nog nader uitgewerkt. Een en ander zal mede afhankelijk zijn van de fasering waarin dit gebied tot ontwikkeling komt. Zodra een bestemmingsplan opgesteld wordt voor de omgeving van de Venkelstraat zal de wijkraad in de participatiefase hierbij betrokken worden.</p>		

#### 24. C.G.A. Polak (namens Marleen en Cor Haarmode), Ierlandstraat 89, 2034 LL Haarlem

nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
	<p>Als exploitant van een kapsalon (een goed lopende zaak aan de Ierlandstraat) is deze indiener opgevallen dat de huidige bedrijfsfunctie aan de Ierlandstraat in de ontwerp gebiedsvisie niet terug komt op kaartmateriaal. Vraag is of het hier om een fout gaat.</p>	<p>Op de functiekaart op blz. 51 is abusievelijk aangegeven dat de geprojecteerde bebouwing bestemd is voor woningbouw. De bedoeling is dat de publieksfunctie op de begane grond gehandhaafd wordt en dat de mogelijkheid geboden wordt voor woningen op de hoger gelegen verdiepingen. In de definitieve versie van de gebiedsvisie is dit gecorrigeerd. Op het moment waarop de bestaande bebouwing aan vervanging toe is, wordt functiemenging met wonen mogelijk gemaakt.</p>		Ja

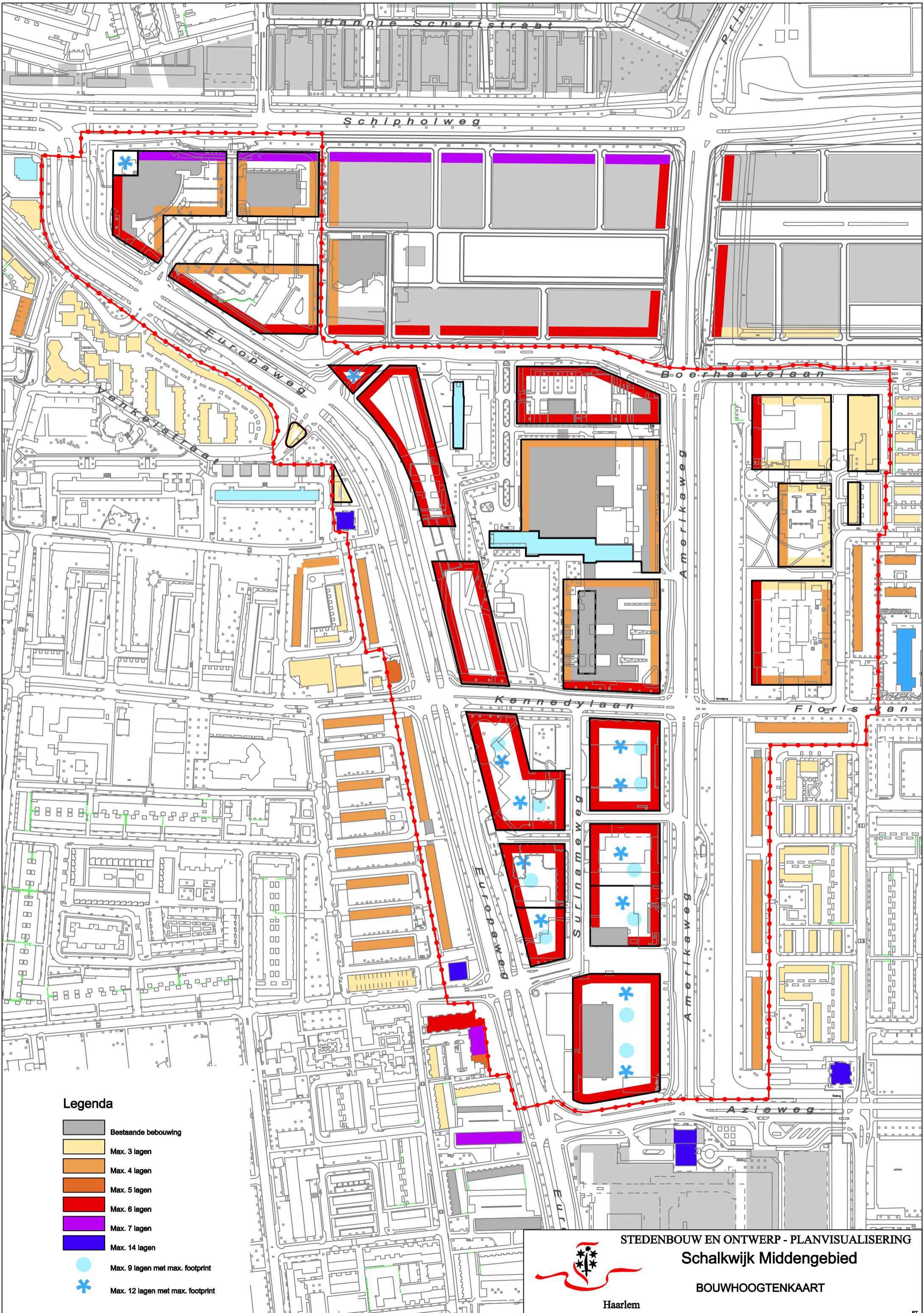
#### 25. J. C.Kruijswijk, Kervelstraat 13, 2034 NX Haarlem

nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	<p>Het is positief dat er een visie ligt voor het gebied rond de Europaweg.</p>	<p>Met plezier vernemen wij uw positieve reactie.</p>		
2	<p>Verdichting is begrijpelijk om op die manier de groene zoom</p>	<p>Verdichting in bestaand stedelijk gebied is uitgangspunt om de groene randen rond de stad te vrijwaren</p>		

	<p>open te houden, maar het begrip verdichting wordt in de gebiedsvisie wel erg letterlijk genomen (veel nieuwbouw in de vorm van hoogbouw). Dit gaat ten koste van groen en het open karakter dat kenmerkend is voor de wijk.</p>	<p>van verdere verstedelijking. De gemeente zet niet alleen in op het sparen van deze groene randen, maar ook op het verbeteren van de bereikbaarheid hiervan vanuit de wijken.</p> <p>Bij de stedenbouwkundige opzet van het gebied Schalkwijk Midden is gekozen voor een concept waarbij er weliswaar meer bebouwing komt, maar waarbij de inrichting van de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgt. De open ruimtes moeten karakteristiek zijn, met een eigen uiterlijk. Niet alleen wordt ingezet op collectieve binnentuinen, ook de aanleg van een buurtpark, het creëren van een stadsstraat met ruimte voor bomen en het vergraven van de Amerikavaart zijn maatregelen die bijdragen aan het bewust vormgeven van nieuwe open (groene) ruimtes in het gebied.</p> <p>Rekening houden met zowel open ruimtes als een hoge dichtheid heeft geresulteerd in de keuze voor hogere, of gestapelde bouw. Dat deze verdichting ten koste gaat van groen blijkt niet uit de stedenbouwkundige opzet van dit gebied. Door alleen al het parkeren (dat in de huidige situatie zorgt voor een aanzienlijke hoeveelheid “grijs”) in pandig op te lossen ontstaan er kansen voor bebouwing en een beter vormgegeven open, groene ruimte.</p>		
3	<p>Vooraf aan het begin van de Europaweg wordt hoogbouw voorgesteld. Is het niet mogelijk meer variatie aan te brengen in hoogte en meer open plekken te creëren met inzicht naar de (groene) binnenzijde? Dan zou er meer rekening worden gehouden met de huidige bewoners.</p>	<p>Aan het begin van de Europaweg (gezien vanaf het centrum) bevindt zich een halte van de Zuidtangent. In lijn met het gedachtegoed van het Structuurplan Haarlem 2020 om het gebied rond ov-haltes te ontwikkelen tot stedelijke knooppunten ligt het voor de hand om juist aan het begin van de Europaweg te intensiveren. Zoals beoogd in het Structuurplan zal een contrast ontstaan tussen een “rustige” woonwijk (Kruidenwijk) en een hoogdynamisch stedelijk gebied (Schalkwijk Midden).</p> <p>In de huidige situatie is de omgeving van de halte deels omgeven door onbebouwd (parkeer)terrein. Als stedenbouwkundige randvoorwaarde voor het deelgebied Toekanweg is opgenomen dat tenminste 90% van de rooilijn aaneengesloten bebouwing moet bevatten. Meer in zuidelijke richting is dit percentage lager. Daar wordt meer ruimte geboden voor doorkijken en toegangen tot (openbare) collectieve binnentuinen. Daarnaast zorgen wegen en fietspaden voor onderbrekingen.</p> <p>Wat variatie in bouwhoogte betreft wordt opgemerkt dat er in plaats van een gebied met overwegend eenzelfde bouwhoogte een gebied zal ontstaan met contrasten in bouwhoogte.</p>		
4	<p>De Kruidenwijk wordt steeds meer ingesloten door hoogbouw. Kan er in plaats van hoogbouw niet ergens een park komen, bijvoorbeeld bij de Venkelstraat daar waar in de gebiedsvisie bebouwing wordt voorgesteld? Indien er toch bebouwing komt is het wenselijk de hoogte daarvan gelijk te houden aan de hoogte van de woningen met de grasdaken.</p>	<p>Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.</p>	Ja	Ja
5	<p>Een eventuele afsluiting van de Venkelstraat op de Europaweg lijkt niet zo’n slecht idee. De voorgestelde ontsluiting van het autoverkeer via de Belgiëlaan is echter onlogisch. Meer verkeeraanbod betekent dat het verkeerslicht langer op groen moet staan, wat vervolgens stagnatie betekent op de</p>	<p>Zie antwoord bij inspraakreactie 9, punt 4.</p>	Ja	

	Europaweg.			
6	In het gebied rond de Toekanweg wordt gedacht aan een transferium. Wat gemist wordt is een oplossing voor de hoeveelheid fietsen die rond de halte van de Zuidtangent gestald worden. Vraag is of er in het gebied rond de Toekanweg een (ondergrondse) fietsenstalling kan komen.	De gebiedsvisie is op dit punt aangescherpt. Het is wenselijk om een transferium te ontwikkelen dat gericht is op de overstap van fiets naar openbaar vervoer. Ten behoeve van zogenaamde ketenverplaatsingen en een duurzame ontwikkeling van de stad is het van belang dat de overstap van fiets naar ov gestimuleerd wordt. Een autotransferium is logischer aan de rand van de stad, zodat het autoverkeer niet onnodig de wijk ingeleid wordt. De gebiedsvisie is niet het geschikte instrument om in detail een locatie voor een fietstransferium uit te werken, maar een plek in de directe omgeving van de halte van de Zuidtangent is het meest voor de hand liggend. Mocht gekozen worden voor het bebouwen van de hoek Venkelstraat/Europaweg, dan is dat wellicht een optie voor een inpandige fietsenstalling.	Ja	Ja
7	Bij het herindelen van het gebied rond de Toekanweg is het van belang zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen.	De gebiedsvisie gaat ook voor dit gebied uit van het investeren in de hoofdbomenstructuur, in combinatie met de aanleg van nieuw open water.		
8	Ten aanzien van de communicatie rondom de gebiedsvisie wordt opgemerkt dat er een inloopavond georganiseerd is waarvoor bewoners niet zijn uitgenodigd. Achteraf is aan bewoners materiaal toegestuurd, omdat er weinig reacties waren ontvangen. Dat is wel netjes, maar het is wel moeilijker om vanaf papier een indruk te krijgen van het hele plan.	Het college heeft op 9 oktober 2007 de ontwerp gebiedsvisie vrijgegeven voor inspraak tot 30 november. Dit is gepubliceerd in de Stadskrant. Daarnaast is een mailing met een functiekaart verstuurd naar omwonenden (3543 adressen). Op 29 oktober is een inloopavond georganiseerd in wijkcentrum Laan van Berlijn. Dit was aangekondigd in een persbericht in de Stadskrant. Bedrijven, instellingen en de wijkraden zijn hiervoor separaat uitgenodigd. Op 24 januari 2008 heeft in de Stadskrant gestaan dat de visie wederom ter inzage was gelegd tot 6 maart 2008.		
9	Vraag ten aanzien van het gebied Toekanweg is of er nieuwbouw komt (dus sloop bestaande bebouwing Rijkswaterstaat en van der Valk). Dat zou geldverspilling zijn.	De gebiedsvisie laat de lange termijn visie op Schalkwijk Midden zien. Mocht er sprake zijn van herontwikkeling of verdere ontwikkeling dan biedt deze visie het ruimtelijk kader. De keuze voor sloop-nieuwbouw is aan de eigenaren/ontwikkelaars.		
10	Er is een kans dat huidige bewoners door grootschalige sloop en bouwplannen de wijk niet meer beschouwen als hun wijk. Door hoogbouw, gebrek aan groen en stank als gevolg van een toename van verkeer zullen bewoners de wijk als klemmend gaan ervaren.	Zoals eerder aangegeven is in het Structuurplan Haarlem 2020 een filosofie neergelegd ten aanzien van de verdichting in de stad. Ingezet wordt op herstructurering van bijvoorbeeld de Waarderpolder, Delftwijk en Schalkwijk, transformatie van verandergebieden zoals de Spoorzone en intensivering van knooppuntgebieden (gebieden rond haltes van hoogwaardig openbaar vervoer). In contrast daarmee zijn er de “rustige” woonwijken waar stedenbouwkundig gezien geen grote veranderingen plaatsvinden. Wel wordt bijvoorbeeld aandacht besteed aan het voorzieningenniveau in de bestaande woonwijken.  De Romolenpolder is één van die “rustige” woonwijken. Deze wijk grenst wel direct aan een knooppuntgebied, namelijk het gebied Schipholweg/Europaweg. Dat het karakter van dit gebied geleidelijk zal veranderen is een bewuste keuze. Veranderingen komen echter niet ineens van de grond. De gebiedsvisie Schalkwijk Midden geeft de lange termijn visie weer voor dit gebied.		

		Dat stedelijke verdichting gevolgen heeft voor verkeer en daarmee voor de luchtkwaliteit moet inderdaad in de gaten worden gehouden. Onlangs is er voor Schalkwijk een luchtonderzoek uitgevoerd. Ondanks de op stapel staande projecten is overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit niet geconstateerd. In de gebiedsvisie zijn de uitkomsten van dit onderzoek verwerkt.	Ja	
--	--	--	----	--



**Legenda**

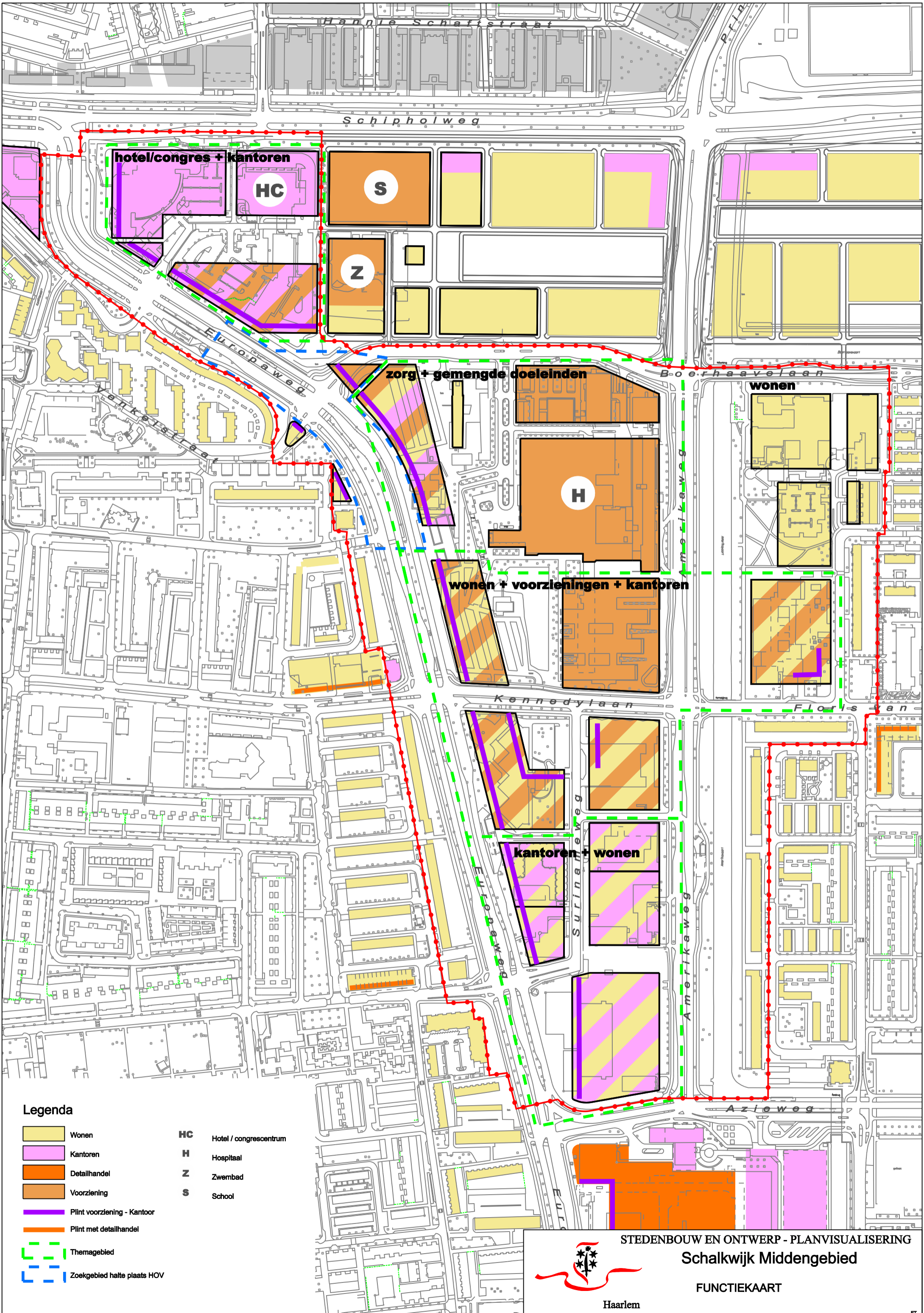
- Bestaande bebouwing
- Max. 3 lagen
- Max. 4 lagen
- Max. 5 lagen
- Max. 6 lagen
- Max. 7 lagen
- Max. 14 lagen
- Max. 9 lagen met max. footprint
- Max. 12 lagen met max. footprint



STEDENBOUW EN ONTWERP - PLANVISUALISERING  
Schalkwijk Middengebied

BOUWHOOGTENKAART

Haarlem



**Legenda**

- |  |                             |           |                        |
|--|-----------------------------|-----------|------------------------|
|  | Wonen                       | <b>HC</b> | Hotel / congrescentrum |
|  | Kantoren                    | <b>H</b>  | Hospitaal              |
|  | Detailhandel                | <b>Z</b>  | Zwembad                |
|  | Voorziening                 | <b>S</b>  | School                 |
|  | Plint voorziening - Kantoor |           |                        |
|  | Plint met detailhandel      |           |                        |
|  | Themagebied                 |           |                        |
|  | Zoekgebied halte plaats HOV |           |                        |

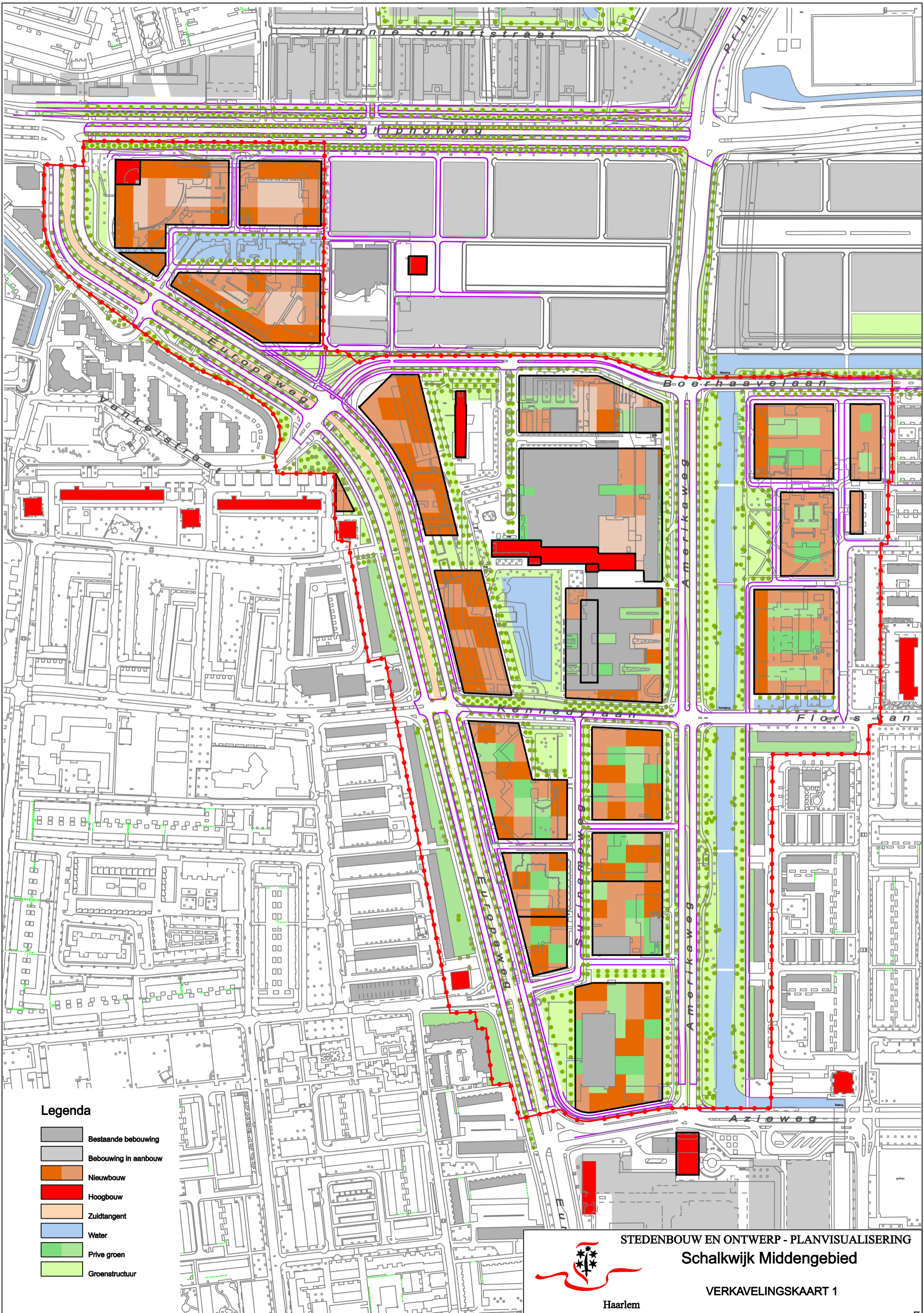


STEDENBOUW EN ONTWERP - PLANVISUALISERING  
Schalkwijk Middengebied

FUNCTIEKAART

Haarlem





**Legenda**

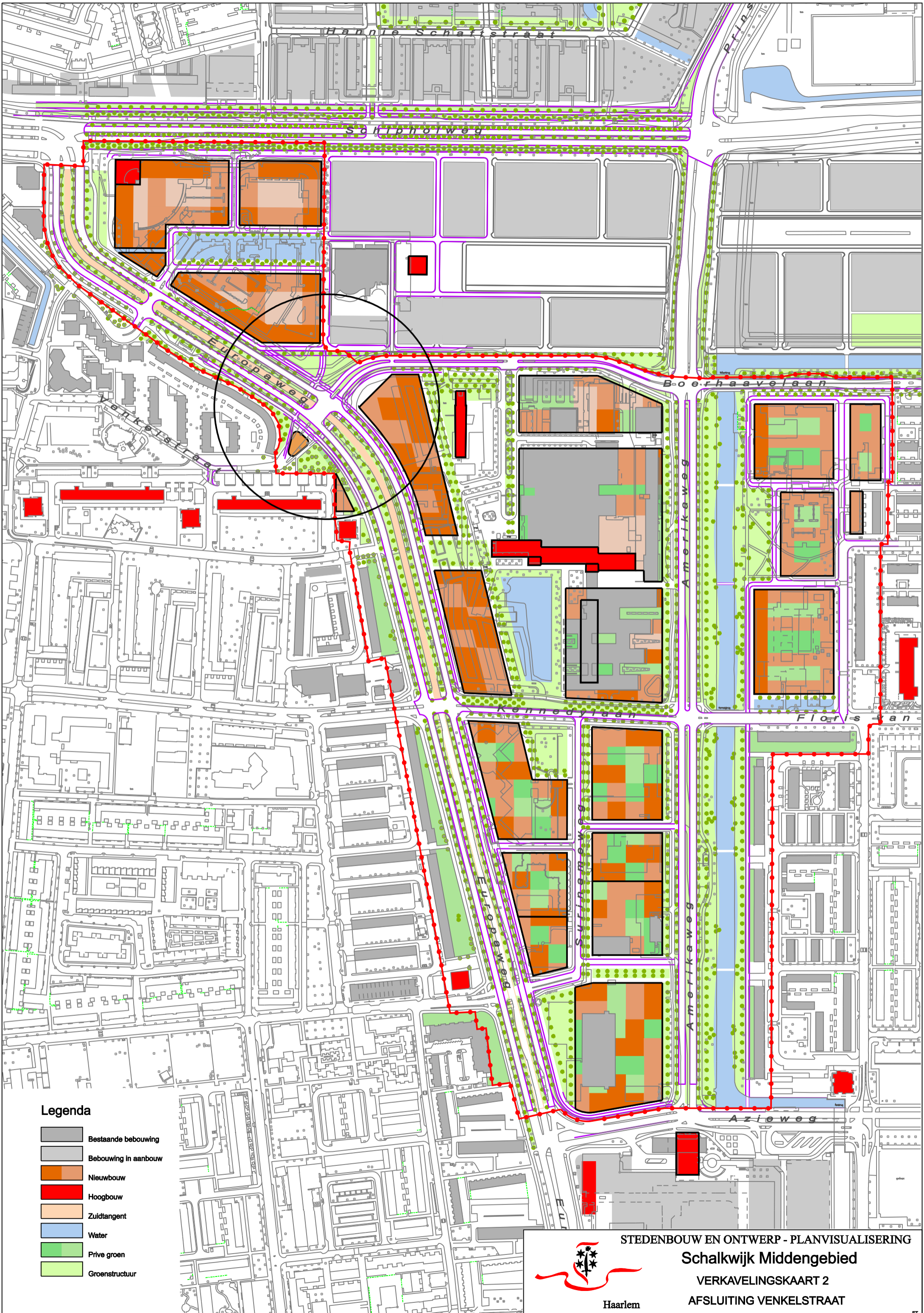
- Bestaande bebouwing
- Bebouwing in aanbouw
- Nieuwbouw
- Hoogbouw
- Zuidtangent
- Water
- Prive groen
- Groenstructuur



Haarlem


STEDENBOUW EN ONTWERP - PLANVISUALISERING  
**Schalkwijk Middengebied**

VERKAVELINGSKAART 1



**Legenda**

- Bestaande bebouwing
- Bebouwing in aanbouw
- Nieuwbouw
- Hoogbouw
- Zuidtangent
- Water
- Prive groen
- Groenstructuur



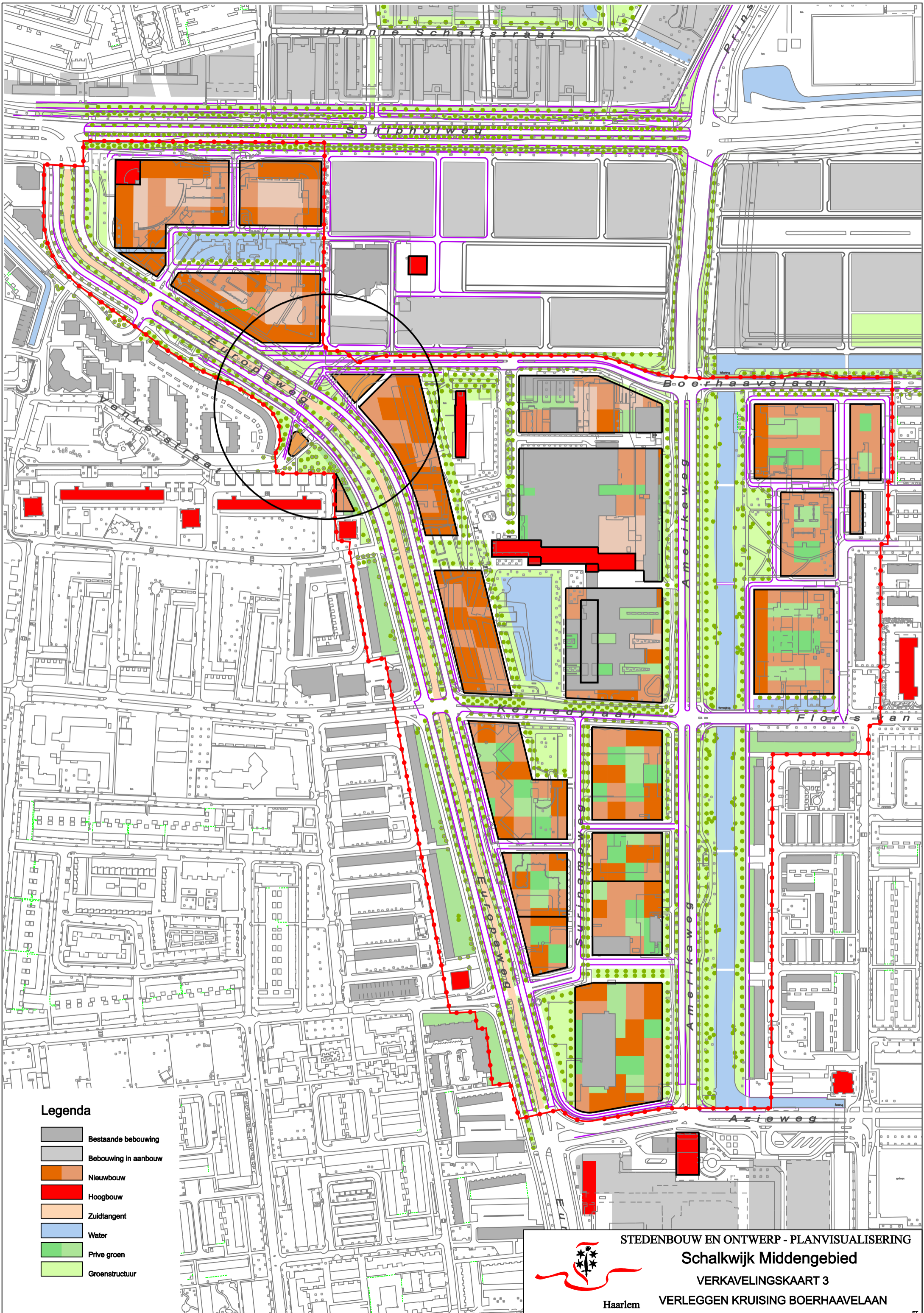
Haarlem

STEDENBOUW EN ONTWERP - PLANVISUALISERING

**Schalkwijk Middengebied**


VERKAVELINGSKAART 2

AFSLUITING VENKELSTRAAT



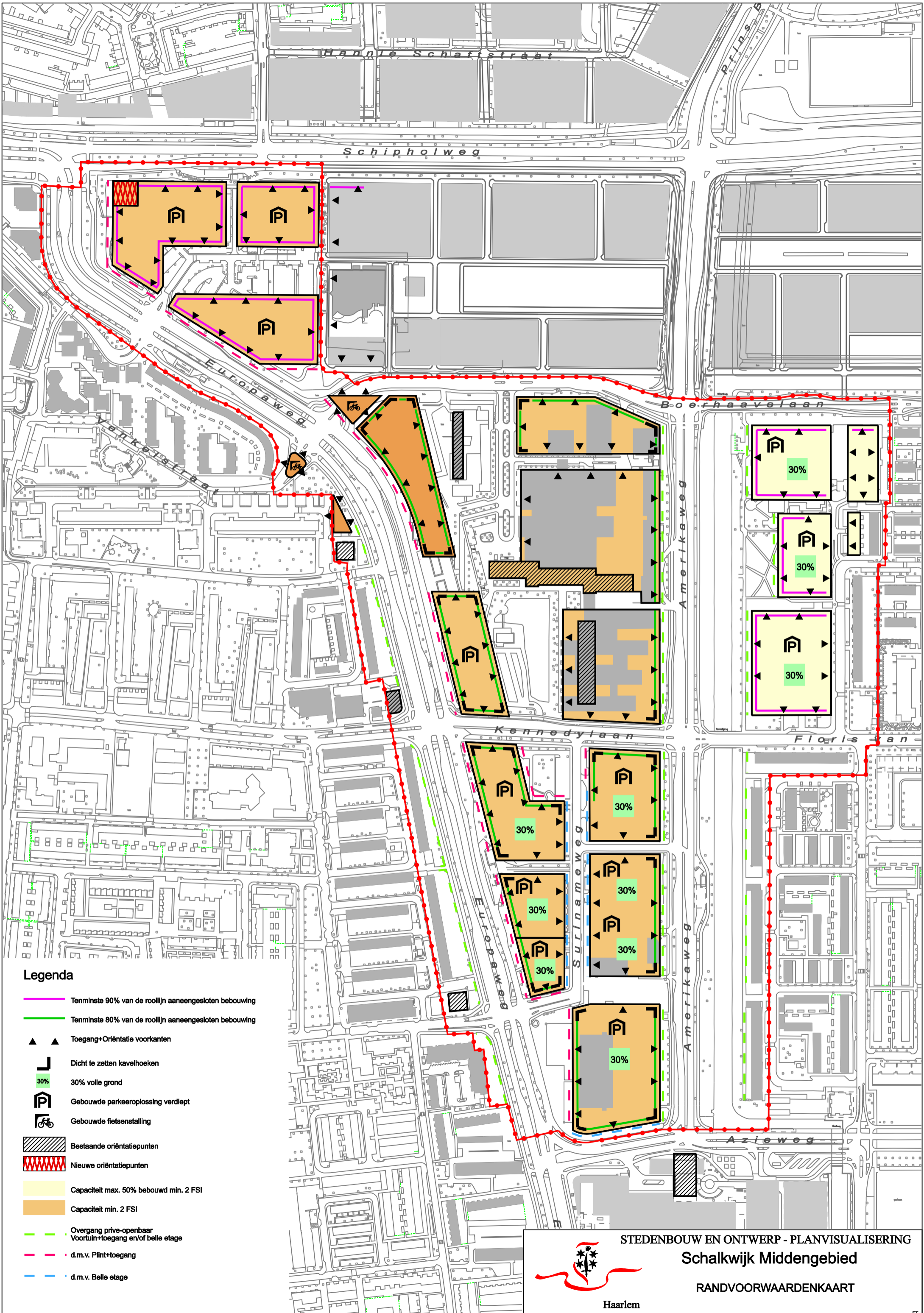
**Legenda**

- Bestaande bebouwing
- Bebouwing in aanbouw
- Nieuwbouw
- Hoogbouw
- Zuidtangent
- Water
- Prive groen
- Groenstructuur



Haarlem

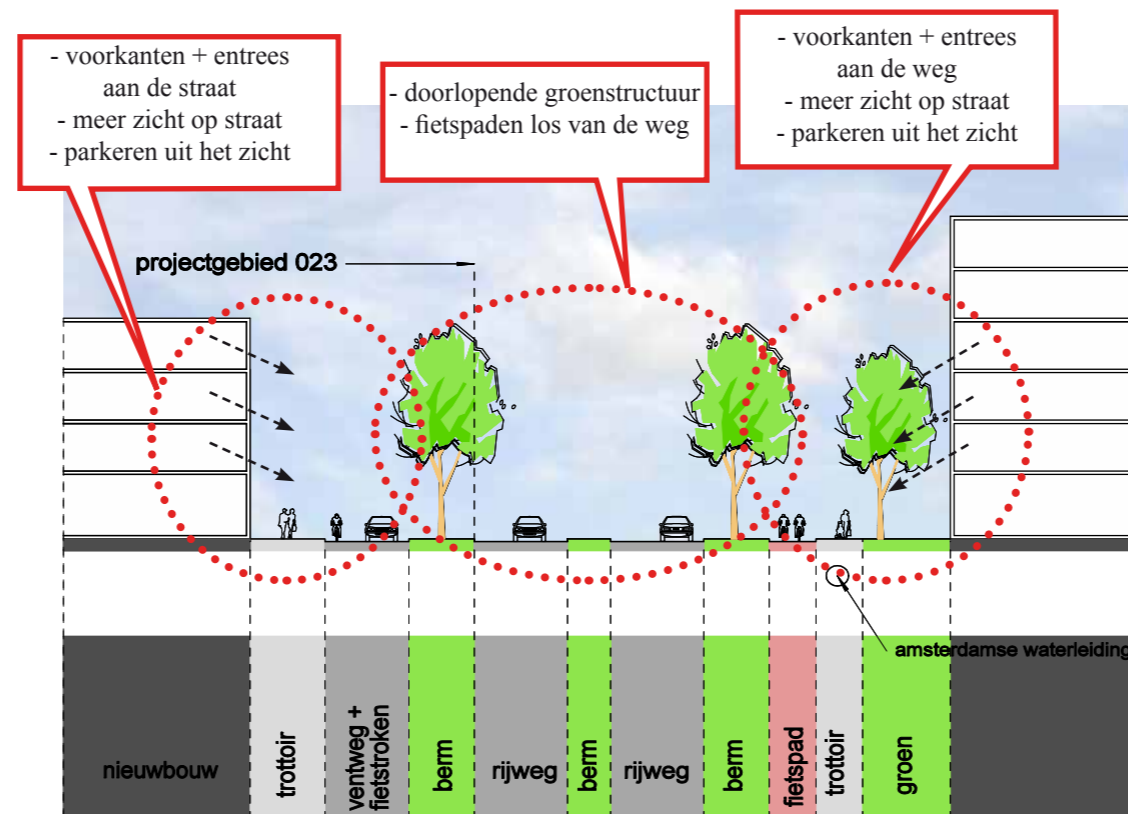
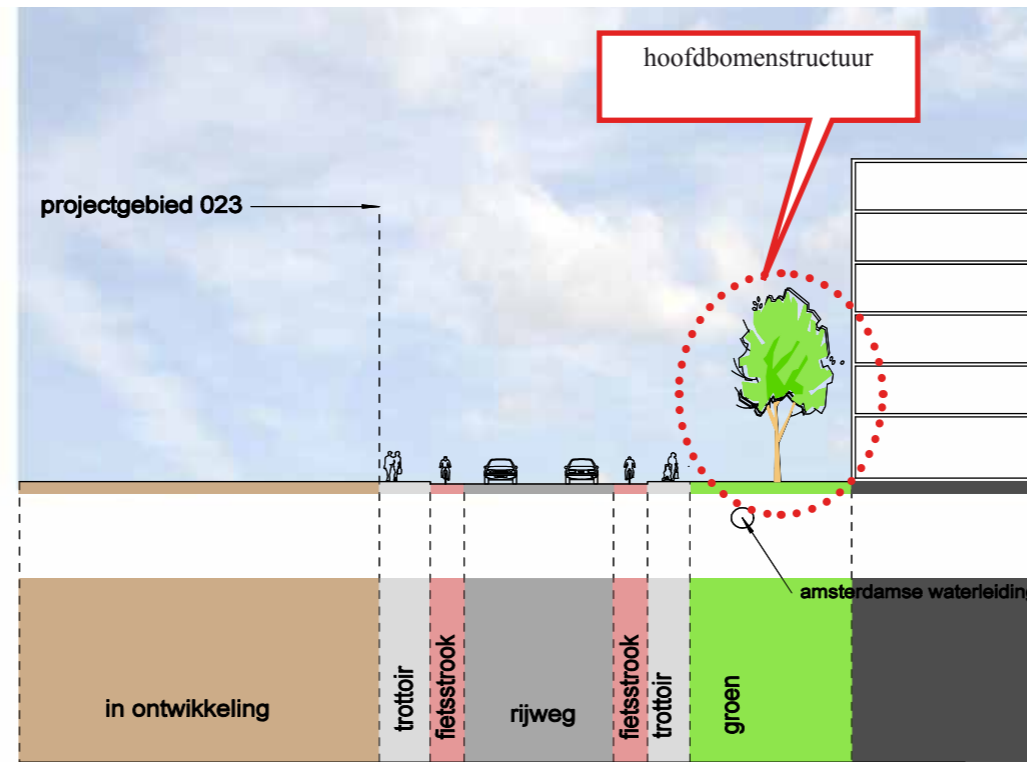
**STEDENBOUW EN ONTWERP - PLANVISUALISERING**  
**Schalkwijk Middengebied**  
**VERKAVELINGSKAART 3**  
**VERLEGGEN KRUISING BOERHAVELAAN**



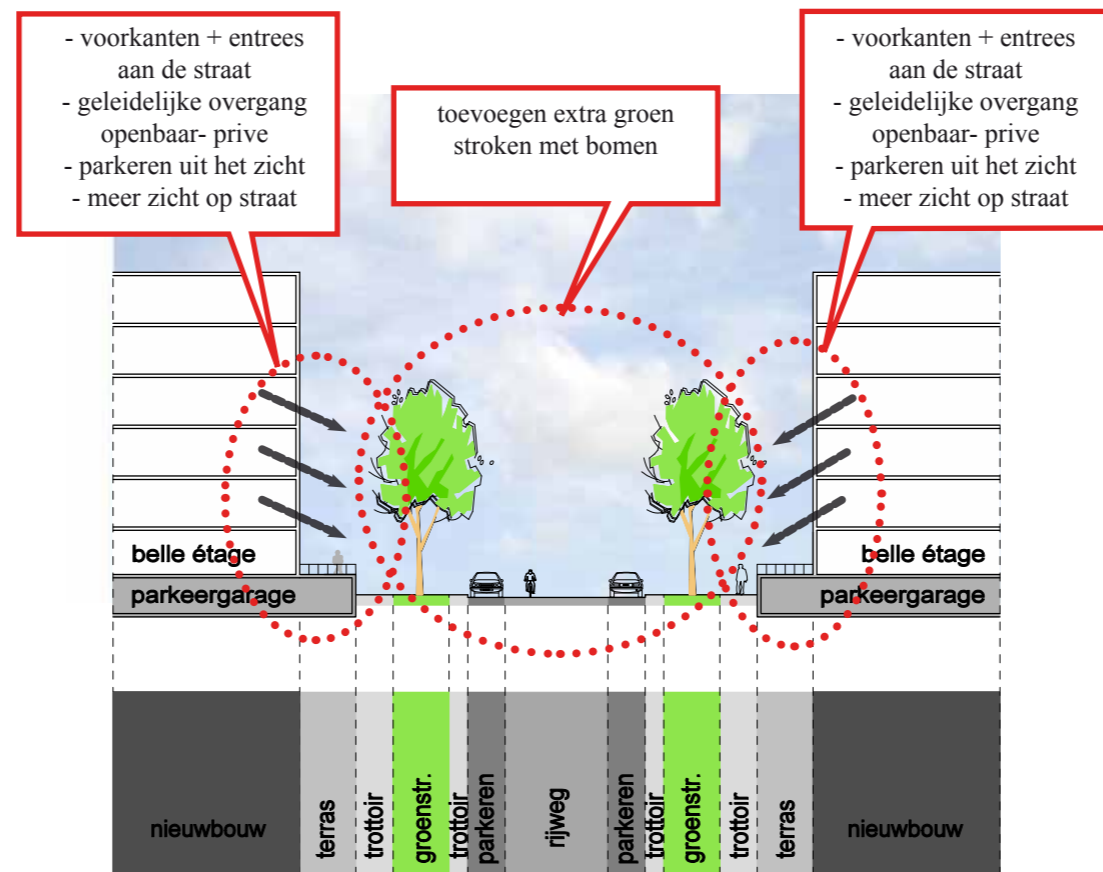
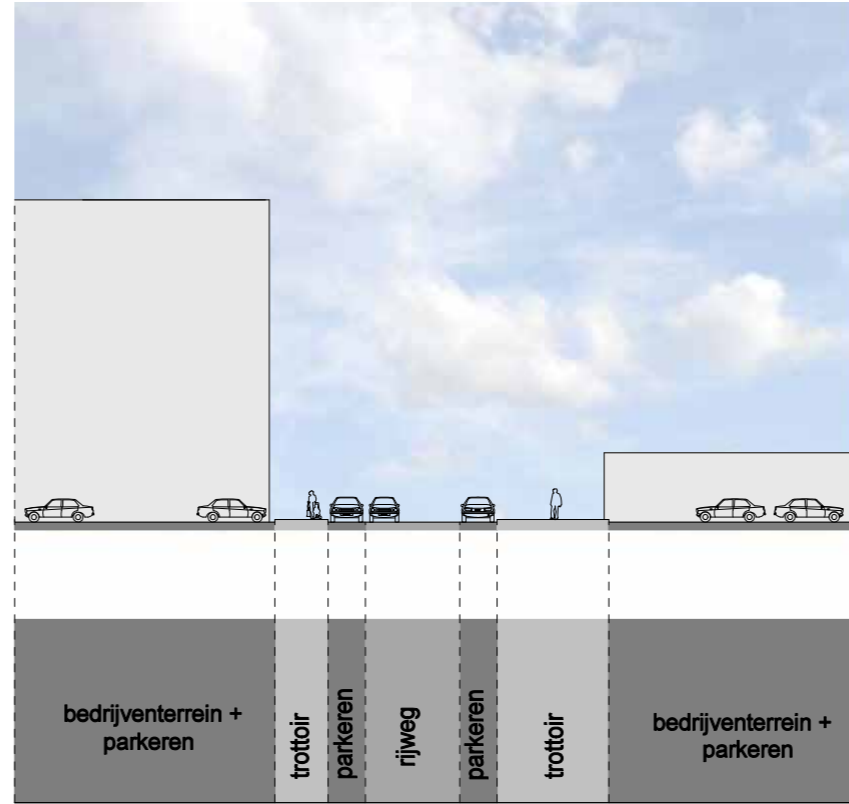
**Legenda**

- Tenminste 90% van de rooilijn aaneengesloten bebouwing
- Tenminste 80% van de rooilijn aaneengesloten bebouwing
- ▲ ▲ Toegang+Oriëntatie voorkanten
- └ Dicht te zetten kavelhoeken
- 30% 30% volle grond
- Ⓟ Gebouwde parkeeroplossing verdiept
- 🚲 Gebouwde fietsenstalling
- ▨ Bestaande oriëntatiepunten
- ▨ Nieuwe oriëntatiepunten
- Capaciteit max. 50% bebouwd min. 2 FSI
- Capaciteit min. 2 FSI
- Overgang prive-openbaar  
Voortuin+toegang en/of belle etage
- d.m.v. Plint+toegang
- d.m.v. Belle etage

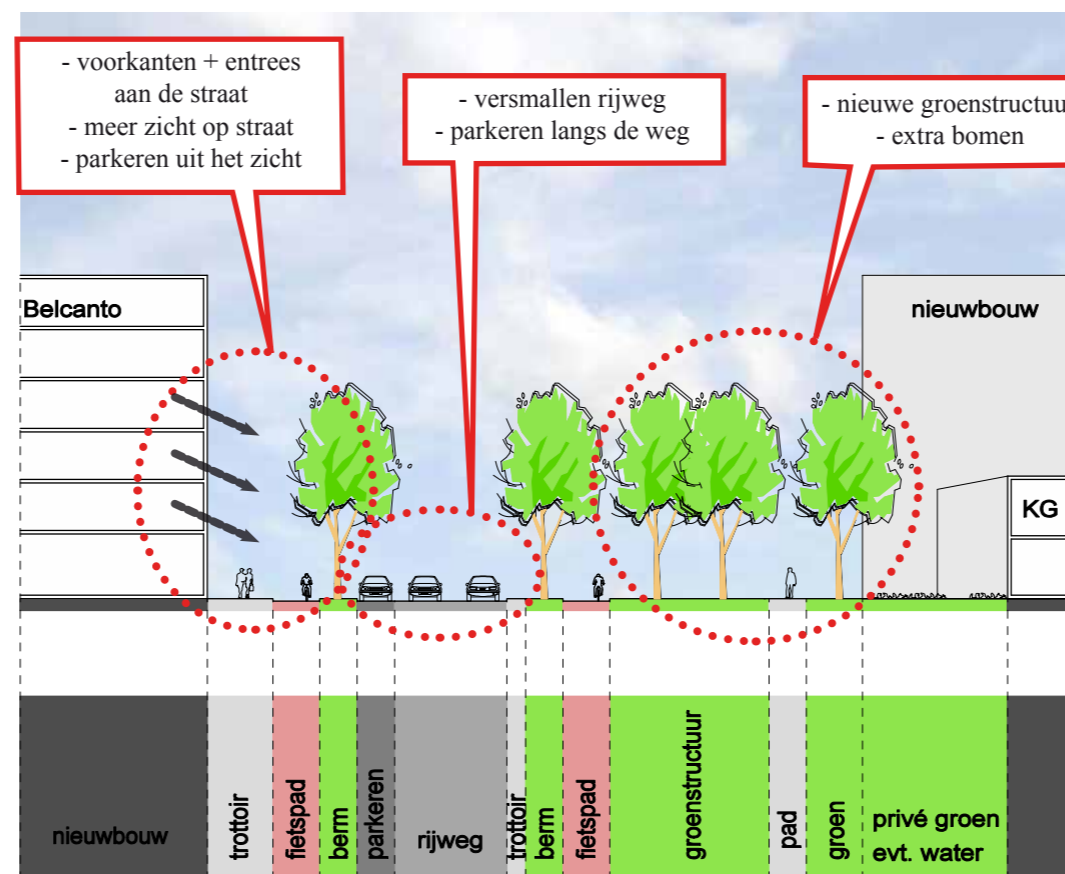
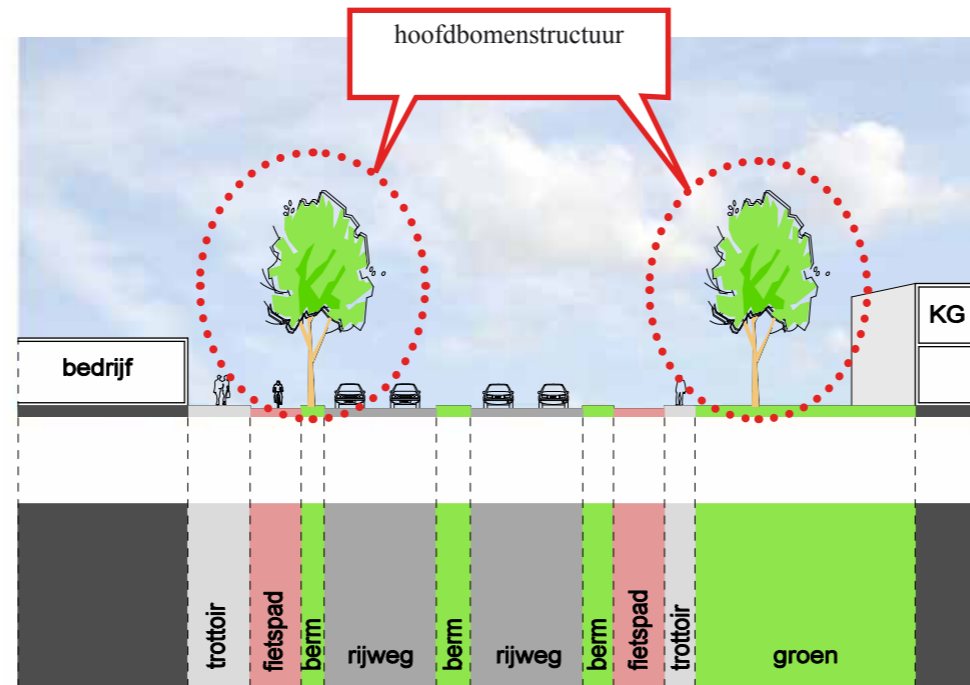
# Boerhaavelaan



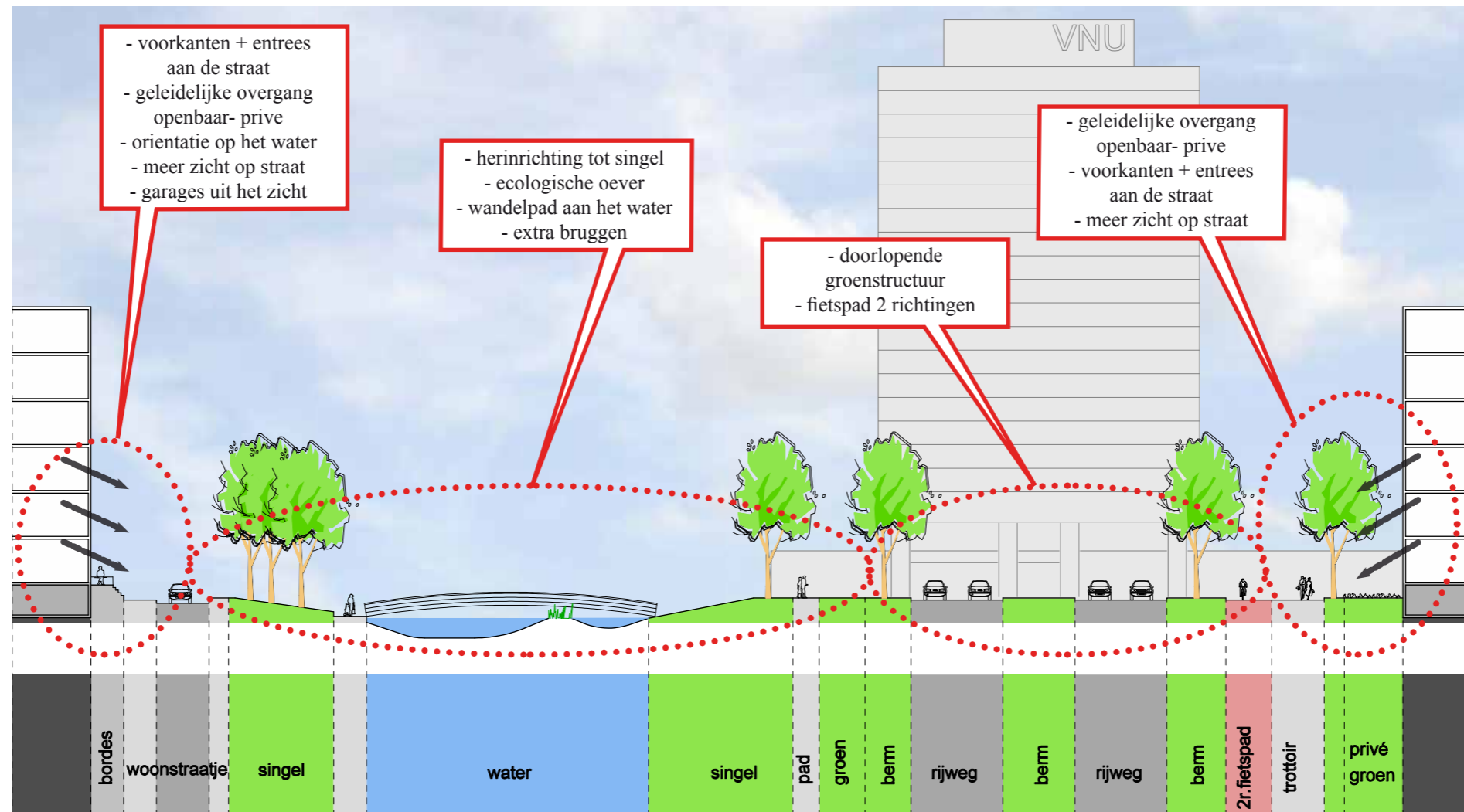
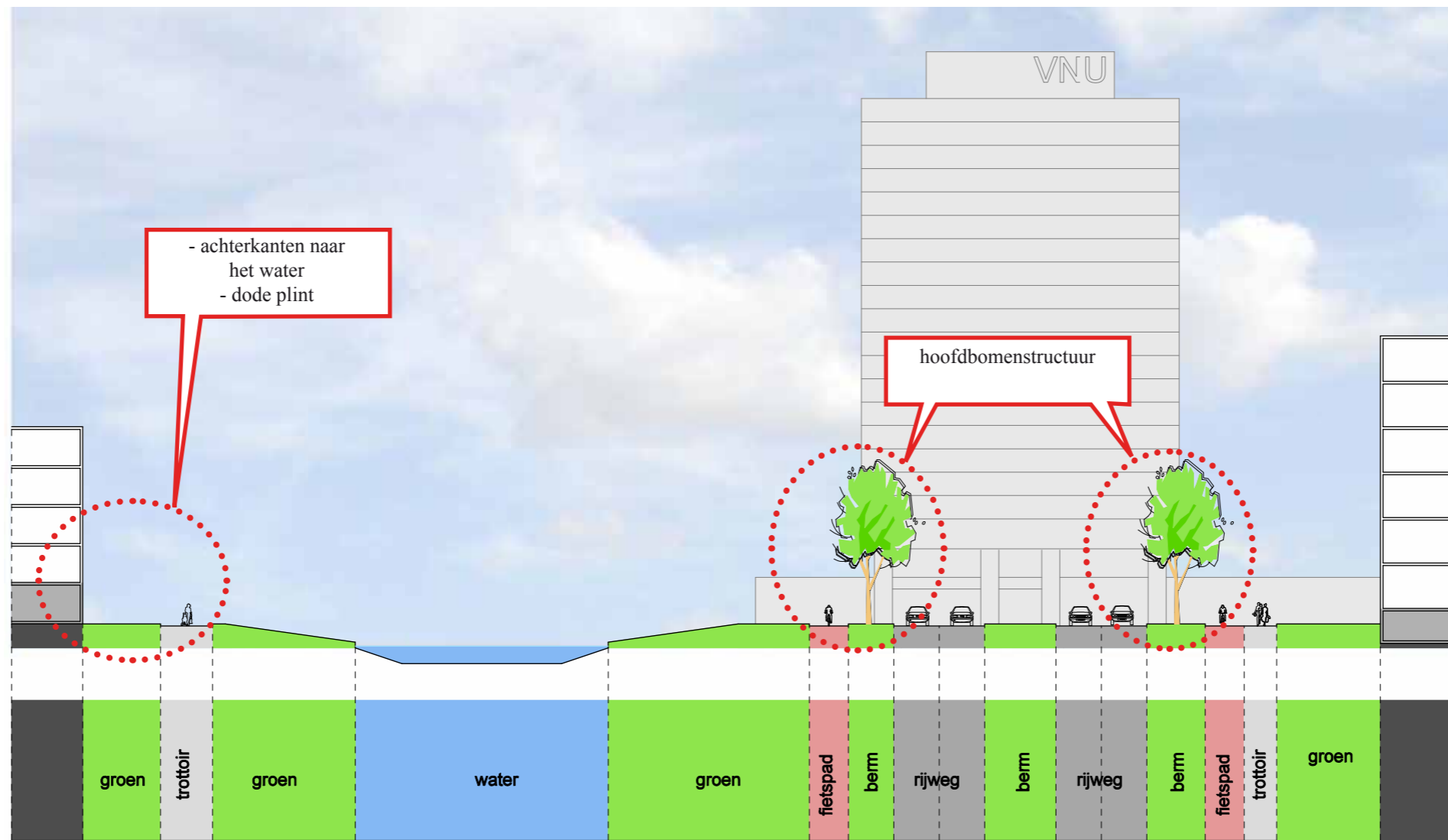
# Surinameweg



# Kennedylaan



Amerikaweg  
(kijkrichting  
naar zuiden)





# Europaweg (kijkrichting naar noorden)

