Gemeente Haarlem

Visie Ontwikkelzone Europaweg

24 september 2019

Inhoudsopgave

VISIE ONTWIKKELZONE EUROPAWEG 3

1. Inleiding 3

2. Participatie en proces 5

3. Analyse 6

3.1 Inleiding 6

3.2 Erfgoed 7

3.3 Bebouwing in de ontwikkelzone en omgeving 9

3.4 Bevolkingsopbouw, wonen, voorzieningen en veiligheid 10

3.5 Openbare ruimte en klimaatadaptatie 12

3.6 Mobiliteit en bereikbaarheid 16

3.7 Groen en ecologie 18

3.8 Werk en economie 19

3.9 Duurzaamheid 20

3.10 Milieu 21

3.11 Belanghebbenden 23

3.12 Ontwikkelingen 26

4. Uitgangspunten 29

4.1 Opgaven Groei van Haarlem 29

4.2 Studies groeipotentie 31

5 De visie 36

5.1 Ruimtelijk concept 36

5.2 Uitwerking van de visie 39

5.2.1 Uitwerking van de visie Verkeer 40

5.2.2 Openbare ruimte 47

5.2.3 Bebouwing 52

5.2.4 Functies 55

5.2.5 Duurzaamheid en groen 58

5.3 Keuzes 58

VISIE ONTWIKKELZONE EUROPAWEG

1. Inleiding

Er is een tekort aan woningen in Haarlem. Volgens de prognoses zijn minimaal veertienduizend extra woningen nodig tot 2040. Dat is onder andere nodig om de huidige wachttijden voor sociale huurwoningen te verkorten en de beschikbaarheid van koopwoningen te vergroten. Om alle inwoners de mogelijkheid te geven in Haarlem te blijven wonen. Daarom heeft de gemeente de ambitie om 10.000 woningen te bouwen in de periode tot en met 2025. We gaan deze periode versneld aan de slag met de bouwopgave.

Het toevoegen van zoveel woningen in Haarlem is een uitdaging én een kans.
Haarlem is een mooie, eeuwenoude stad. Een stad waar mensen graag wonen en leven. Een stad aan het Spaarne met een historisch centrum, culturele rijkdom en stedelijke gezelligheid. Een leefbare en overwegend veilige stad dicht bij Amsterdam, bij zee en duinen.

Het is een uitdaging om woningen bij te bouwen en er tegelijkertijd voor te zorgen dat huidige en nieuwe Haarlemmers zich thuis voelen in onze stad, ook over 10 jaar en later. Ontwikkelaars zien veel mogelijkheden om te bouwen. Wij maken met hen afspraken waardoor de Haarlemse kwaliteiten bewaard blijven en er voldoende verschillende woningen worden gebouwd. Het is een uitdaging te zorgen dat voorzieningen, zoals winkels, scholen en groen meegroeien met het aantal inwoners, dat de werkgelegenheid toeneemt en dat de stad bereikbaar blijft.

Woningen bijbouwen is ook een kans. We willen de groei gebruiken om Haarlem te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Zodat de gevolgen van een veranderend klimaat worden opgevangen en dat we op een andere manier in onze energiebehoefte voorzien. En ook stimuleren dat we ons meer lopend, fietsend of met het openbaar vervoer verplaatsen en minder met de auto.

Om die uitdagingen en kansen bij elkaar te brengen zijn er acht gebieden waar het merendeel van de 10.000 woningen gebouwd wordt. Acht ontwikkelzones waarin de gemeente zijn visie vastlegt binnen welke randvoorwaarden het gebied zich kan ontwikkelen. De ontwikkelzones zijn toekomstwijken waar geëxperimenteerd wordt met nieuwe mobiliteitsconcepten, circulaire economie en versterking van de sociale samenhang. Samen met de stad gaan we daarmee verder.

De ontwikkelzone Europaweg is een van die gebieden.

Plangebied ontwikkelzone Europaweg

De zone Europaweg wijkt af van de andere ontwikkelzones in Haarlem omdat een groot deel van deze zone bestaat uit projecten waarvoor al afspraken over ontwikkeling gemaakt zijn. Dit zijn de gebieden: Schalkwijk centrum, Schalkwijk Midden en het Spaarne Gasthuis. Er kunnen in deze visie geen nieuwe randvoorwaarden aan deze gebieden worden meegegeven. De projecten worden inhoudelijk toegelicht in paragraaf 3.13. De zone is al ver in ontwikkeling, de eerste woningen worden binnenkort opgeleverd in Schalkwijk Midden.
Het is de zone waar naar verwachting de meeste woningen worden toegevoegd. De gebieden ten oosten van dit deel van de Europaweg worden nagenoeg geheel herontwikkeld. De Europaweg vormt de verbindende factor tussen deze herontwikkelingsprojecten en is de ruimtelijke drager van deze gebiedstransformatie.

2. Participatie en proces

Iedere Haarlemmer gaat wat merken van de groei van Haarlem en de inwoners in en rondom de ontwikkelzones zeker. We zullen de lusten en lasten van de groei zo eerlijk mogelijk proberen te verdelen over de stad. Maar bovenal willen we het samen doen; het gemeentebestuur heeft de betrokkenheid en creativiteit van de Haarlemmers nodig om goede keuzes te kunnen maken.

Er zijn op 19 maart in het winkelcentrum van Schalkwijk en op 27 maart in de Moeder van de Verlosser kerk bijeenkomsten georganiseerd waar informatie over de zone is gegeven en waar tegelijk informatie opgehaald is om te gebruiken bij het opstellen van de visie. Deze bijeenkomsten zijn goed bezocht, naar schatting hebben in totaal 100 personen deze bijeenkomsten bezocht. Tijdens deze bijeenkomsten zijn opmerkingen gemaakt en is via stickers op borden van de gemeente aangegeven welke onderwerpen bezoekers graag terugzien in de visie. Onderwerpen die meer dan 50 keer als voorkeur aangegeven zijn, zijn:

- veel ruimte voor fietsers en voetgangers
- busverbinding om te zetten in een tramverbinding (in de toekomst)
- zwembad
- nieuwbouw in bijzondere architectuur en groene gevels
- terrassen bij horeca
- watertappunten
- ruimte om te spelen

Er zijn tijdens deze bijeenkomsten ook zorgen geuit. Zorgen of Schalkwijk bereikbaar blijft als de Europaweg een stadsstraat wordt. Zorgen over de verkeersveiligheid. Zorgen over de mogelijke nieuwe bebouwing aan de westkant van de Europaweg. Ook zijn er zorgen geuit over de betaalbaarheid van de nieuwe woningen en tegelijk opmerkingen dat er juist duurdere woningen toegevoegd moeten worden aan Schalkwijk.

In de periode van 18 maart tot 1 april is via de website www.haarlem.nl/europazone informatie over de zone beschikbaar gesteld en was het mogelijk een reactie op het platform achterlaten. Er zijn in totaal 64 reacties gegeven.
Op 11 april is in de Ringvaart een derde bijeenkomst georganiseerd waar de gemeente heeft aangegeven hoe de reacties zijn verwerkt en een eerste inzicht heeft gegeven in de inhoud van de visie opgaat. De opmerkingen die 11 april zijn gemaakt, zijn ook verwerkt in voorliggende visie.

Voordat deze visie ter besluitvorming is aangeboden aan de gemeenteraad, heeft het document gedurende zes weken ter inzage gelegen. In deze periode was er voor eenieder gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Daarna is de visie aan de gemeenteraad aangeboden voor besluitvorming.

Deze ontwikkelvisie geeft een beeld van hoe het gebied er op termijn uit kan gaan zien. Het is een document dat de ambities, wensen en eisen voor de mogelijke toekomst van het gebied weergeeft. De visie wordt verder uitgewerkt, bijvoorbeeld in stedenbouwkundig plannen en in bestemmingsplannen. In dit vervolgtraject is er opnieuw gelegenheid zijn voor participatie en inspraak.
De gemeente zal bij die uitwerking afwegingen moeten maken. De gemeente heeft meerdere ambities die moeten passen inde fysieke ruimte, bijvoorbeeld het bouwen van voldoende betaalbare woningen maar ook klimaatneutraal worden en bereikbaar blijven. Daarnaast zijn de mogelijkheden, bijvoorbeeld investeringen, van de gemeente beperkt. De gemeente maakt die afwegingen op verschillende schalen: voor de hele stad, voor (delen van) ontwikkelzones en bij projecten.

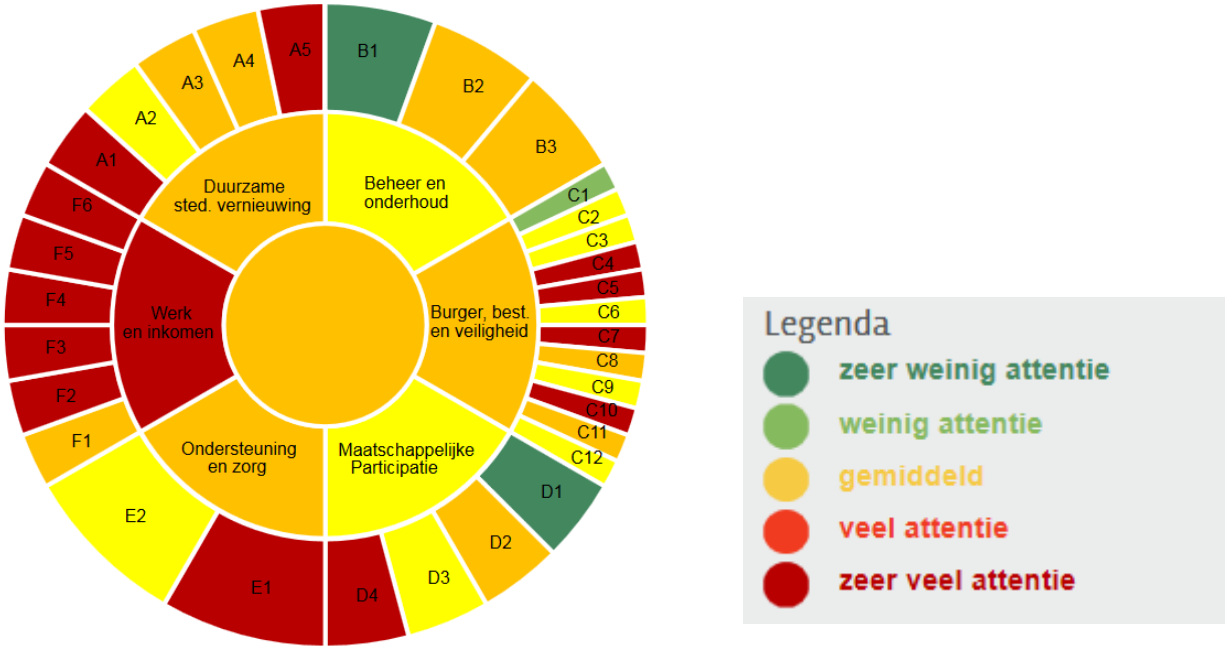
Wij denken dat de randvoorwaarden en ambities aantrekkelijk genoeg zijn voor belanghebbenden om het gebied mede te ontwikkelen. We willen hen nadrukkelijk uitnodigen om, op basis van deze visie, met de gemeente Haarlem in gesprek te gaan over de ontwikkeling van het gebied.

3. Analyse

3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt gekeken naar de huidige situatie van de ontwikkelzone en de wijk waarin deze ligt beschreven. En naar vastgesteld beleid waarmee bij de ontwikkeling van het gebied rekening gehouden zou moeten worden.

De ontwikkelzone Europaweg maakt deel uit van Schalkwijk. Onderstaande profieltaart geeft in een aantal thema's een eerste overzicht over wat er goed gaat en wat er minder goed gaat in de wijk. Op enkel thema's scoort de wijk hoog: oppervlakte groen en aantal mantelzorgers. Op meer thema's scoort Schalkwijk laag. Er moet veel aandacht zijn voor werk- en inkomen gerelateerde onderwerpen. Zo is het percentage niet-werkende werkzoekende relatief hoog en kent het gebied naar verhouding veel bijstandsgerechtigden en huishoudens met een laag inkomen. In Schalkwijk wordt relatief vaak een beroep gedaan op het sociaal wijkteam en het aantal inwoners met WMO ondersteuning is naar verhouding groot. Voor de visie is ook belangrijk dat het rapportcijfer prettig wonen lager is dan de andere stadsdelen in Haarlem. Het rapportcijfers waarmee bewoners aangeven hoe prettig wonen het in de buurt is, bedraagt gemiddeld 6,7. Schalkwijk scoort hiermee minder goed dan Haarlem als geheel (7,4).



Fysiek	Burger en Bestuur	Sociaal
A1: WOZ-waarde	C1: Functioneren gemeentelijke handhavers	D1: Mantelzorgers
A2: Zuinige woningen (energielabel A+B)	C2: Kinderen: 0-12 jaar	D2: Gezellige buurt waar mensen elkaar
A3: Koopwoningen	C3: Jongeren: 13-17 jaar	helpen en dingen samen doen
A4: Particuliere huur	C4: Ouderen: 65-plussers	D3: Goede voorzieningen voor jongeren
A5: Wooncorporatiebezit	C5: Eenoudergezinnen	D4: Aandachtsleerlingen basisschool
B1: Oppervlakte openbaar groen	C6: (zeer) onveilig gevoel	E1: WMO ondersteuning
B2: Onderhoud openbaar groen	C7: Aangiften woninginbraken	E2: Jongeren met jeugdhulp
B3: Onderhoud infrastructuur	C8: Gemeente heeft aandacht voor	F1: Banen
	verbeteren leefbaarheid en veiligheid buurt	F2: Niet-werkende werkzoekenden
	C9: Totaal aangiften politie	F3: Bijstandsuitkeringen
	C10: Rapportcijfer prettig wonen	F4: Laag inkomen huishoudens
	C11: Kerncijfer buurtverloedering	F5: Schuldsanering
	C12: Overlast van parkeerproblemen	F6: Jongere niet-werkende werkzoekenden

Profieltaart leefbaarheidsmonitor gemeente Haarlem

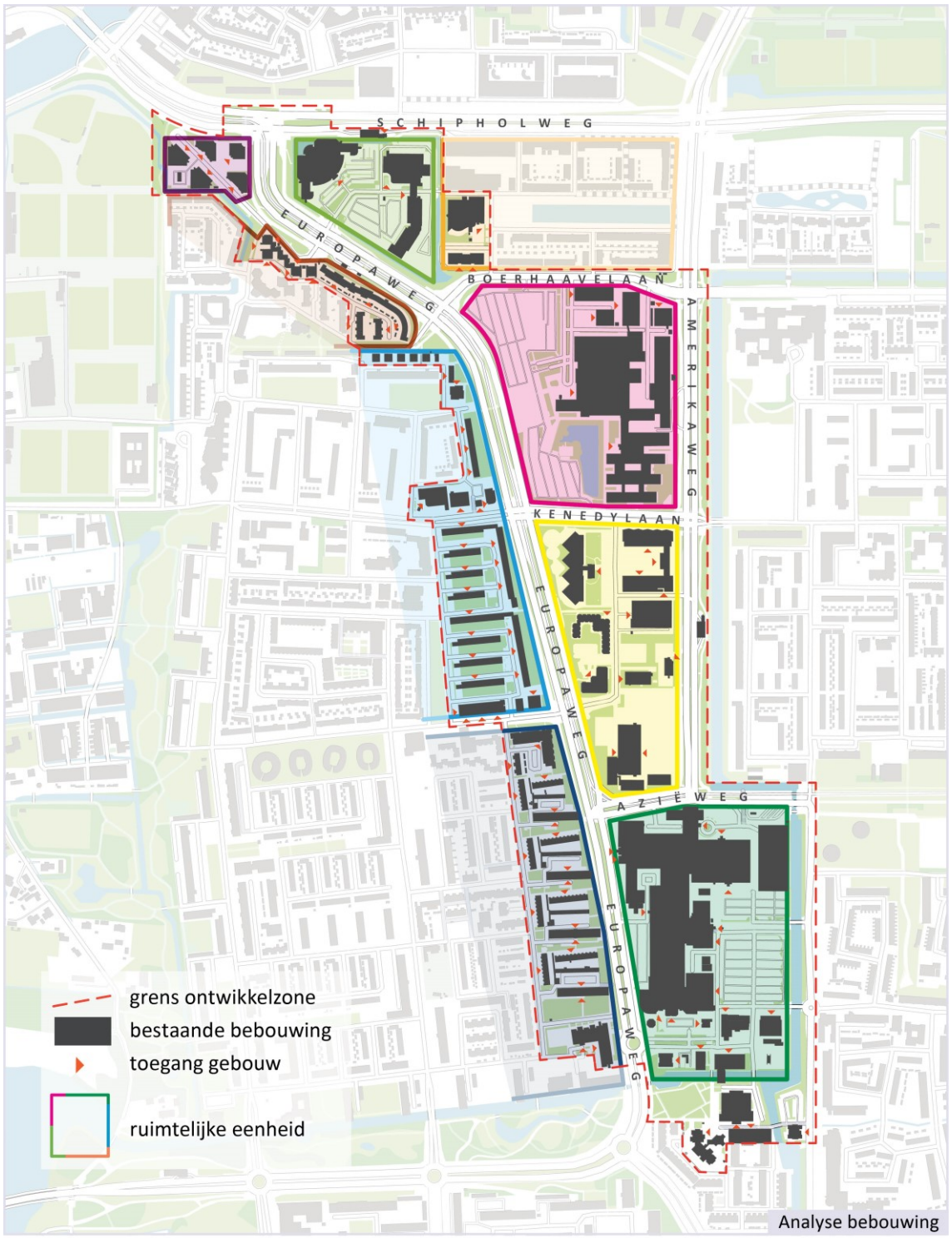
3.2 Erfgoed

Het ontwikkelgebied had in de pre-stedelijke periode een agrarisch gebruik en ligt in het gebied waar de Romolenpolder, de Verenigde Grote en Kleine polder, de Poelpolder en de Vijfhuizerpolder samenkomen. Opvallend is dat de belangrijkste pre-stedelijke structuren (waterringen) een oriëntatie hadden parallel en haaks op het Zuider Buiten Spaarne en de oude strandwallen.
Na de Tweede Wereldoorlog kampte de gemeente Haarlem met een enorm ruimtegebrek. In 1966 kwam het Structuurplan Schalkwijk gereed, dat uitging van een volledig nieuw ontwerp en de bestaande landschappelijke structuur niet is behouden.

De cultuurhistorische waarden in dit gebied liggen in verschillende aspecten.
Deze wijk is in zijn geheel, in één keer ontwikkeld, door de dienst Openbare Werken van de gemeente Haarlem. Voor Haarlemse begrippen een ongekend fenomeen, wat daarna feitelijk niet meer op deze schaal is voorgekomen;

- de integrale stedenbouwkundige opzet, geïnspireerd door het “Chartre d’Athènes “, met de scheiding van functies en de hiërarchische opzet van verkeersstructuur, bebouwing, openbare ruimte en groen, werd voor het eerst toegepast en direct op een ongekend grote schaal;
- de stedenbouwkundige opzet van de wijk; de sobere, maar heldere hoofdopzet van de wijken met de stempels en strokenbouw en de hoge mate van verdichting om grond vrij te maken voor grote groene parken;
- de architectuur kent een overwegend sobere vormgeving in wederopbouwstijl, met verbijzonderingen op specifieke plaatsen.

De meest evidente waarden liggen daarmee op het stedenbouwkundige vlak. De kenmerkende wederopbouwarchitectuur is op meerdere locaties nog goed zichtbaar en sluit aan op de stedenbouwkundige opzet.
Deze kwaliteiten zijn bij herontwikkelingen van belang en kunnen dienen als uitgangspunten en inspiratie. Deze manier van wijkopzet en bouwen zijn in Nederland veelvuldig toegepast en hebben in het recente verleden veel kritiek te verduren gehad. Toch bestaat inmiddels waardering voor de wederopbouwperiode en is het daarom van belang om hiermee rekening te houden bij herontwikkelingen. Bij herontwikkeling moet ook rekening gehouden worden met archeologische waarden. Archeologisch onderzoek is verplicht bij grotere bouwwerkzaamheden.



Analyse bebouwing

Achterkanten en parkeerterreinen

Begane grond met bergingen

3.3 Bebouwing in de ontwikkelzone en omgeving

De zone Europaweg kent een diverse opbouw van de bebouwing en valt in een aantal ruimtelijke eenheden / gebieden uiteen. Dit heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontstaansgeschiedenis van de wijk.

Allereerst is Schalkwijk een typische wederopbouw wijk waarin alle functies - wonen, werken, winkelen, verkeer en recreëren - doelbewust van elkaar gescheiden werden.

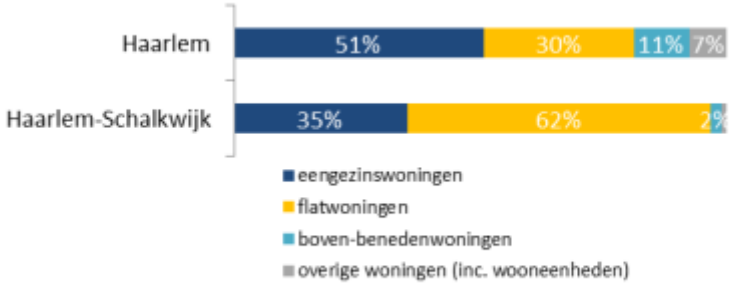
Daarnaast stammen de verschillende delen van de wijk uit verschillende bouwperiodes; het noordelijk deel van Europawijk dateert van begin jaren '60, het zuidelijke deel is van eind jaren '60 en de Kruidenbuurt is gebouwd in de jaren '80.

Dit zorgt ervoor dat de wijk duidelijk uiteen valt in een aantal gebieden / ruimtelijke eenheden waardoor de wijk fragmentarisch over komt en Europaweg geen duidelijke eenheid vormt. De bebouwing binnen deze gebieden richt zich op de achterliggende wijk en doordat de entrée van de bebouwing niet aan de Europaweg ligt keert de bebouwing zich af van deze weg. Het resultaat hiervan is dat het aanzicht van af de Europaweg gevormd wordt door achterkanten van gebouwen en terreinen. Dit zorgt voor parkeerterreinen, rommelige bosschages en bebouwing waarvan de begane grond gevuld is met bergingen.

Deze wijze van bouwen zorgt ervoor dat er geen toegang en weinig zicht vanuit de gebouwen op de Europaweg is wat resulteert in een gevoel van sociale onveiligheid.

Woningtypes

Ruim de helft van de woningen in Schalkwijk is in bezit van een wooncorporatie. De gemiddelde WOZ waarde ligt ongeveer 30% lager dan in Haarlem als geheel



Nota Ruimtelijke Kwaliteit

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) zijn voor de hele stad regieniveaus en gebiedstypes opgenomen. Voor heel Schalkwijk (afgezien van de groene zoom) geldt het regieniveau 'transformatieregie' dit zijn de gebieden in de stad waar de grootste ontwikkelingen te verwachten zijn. De gebiedstypen, gebieden die in opbouw samenhang vertonen, binnen deze zone zijn te verdelen in: 'strokenbouw 1960-1975' aan de westkant van de Europaweg en 'divers' aan de oostkant van de Europaweg. Aan de Europaweg is als lange lijn een 'bijzondere regie' toegekend.

Het Structuurplan Haarlem 2020 (uit 2005, niet digitaal beschikbaar) is momenteel het geldend beleid. In het structuurplan staan netwerken voor groen, water en verkeer aangegeven en zijn gebiedstypes bepaald. Voor deze ontwikkelzone zijn nieuwe waterverbindingen opgenomen over de kavels van de Toekanweg en Europawijk Noord. Nieuwe fietsverbindingen die Schalkwijk verbinden met de Slachthuisbuurt. Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen aan de noordkant van de Europawijk is inzet op verbinding van Schalkwijk met de rest van Haarlem. De bebouwing langs de Schipholweg krijgt publieksfuncties op de begane grond en boven woningen en/of kantoren.

Beide zijden van de Schipholweg worden qua maat, schaal en uitstraling aan elkaar gerelateerd en geven tegelijkertijd gezicht geven aan de achterliggende wijken. De Europaweg wordt woon-werk as met een mix van functies en entrees gelegen aan de Europaweg.

In de gebiedsvisie Schalkwijk Midden (2009) is opgenomen dat er aan de noordkant van Europawijk eenheid moet komen met het verkavelingspatroon van 023 (De entrée)
De bouwhoogtes vergelijkbaar mogen zijn met 023, en hoogteaccent op de hoek van 36 m (12 lagen). Gewenst is om de randsloten te dempen en een nieuwe waterpartijen van 023 te verbinden met de Kamillevaart. Ook is gewenst een west-oost fietsverbinding te realiseren over de Toekanweg kavel. Van Toekanweg 7 over het terrein van het Van der Valkhotel.
Fsi ten minste 2 ivm knooppunten HOV

Hoogbouwprincipes
De notitie 'Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' is in december 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is vastgelegd wat Haarlem onder hoogbouw en verstedelijking verstaat en onder welke voorwaarden dat zorgvuldig kan worden ingepast in de stad. Deze principes worden gebruikt bij de beoordeling van concrete hoogbouwinitiatieven in de zone.

Luchthavenindelingsbesluit Schiphol
Los van het eigen beleid voor hoogbouw heeft Haarlem ook te maken met hoogtebeperkingen die worden opgelegd door Schiphol. Deze zijn landelijk vastgelegd in het 'luchthavenindelingsbesluit'. Dit zorgt ervoor dat in grote delen van Schalkwijk niet hoger gebouwd mag worden dan 41m.

3.4 Bevolkingsopbouw, wonen, voorzieningen en veiligheid
De 33.000 inwoners van Schalkwijk maken 21% uit van de totale Haarlemse bevolking. De komende jaren wordt een grote bevolkingstoename verwacht. Verwachting is dat Schalkwijk het snelst groeiende stadsdeel van Haarlem wordt. De hoge groeiverwachting komt vooral uit deze ontwikkelzone en Boerhaavewijk. Er is hier nog ruimte om te bouwen, grote kantoorpanden die leeg staan kunnen getransformeerd worden naar o.a. woningbouw.
Schalkwijk is meer vergrijsd dan de overige stadsdelen: 1 op 5 bewoners is 65 jaar of ouder. Ook het aandeel 'oude ouderen' van 75+ is groter. Ambitie is dat ouderen langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Dit betekent dat er een goede zorginfrastructuur aanwezig is en dat er ook woningen en woonconcepten beschikbaar komen waar het aangenamer is om langer zelfstandig te blijven wonen als je ouder wordt.

	Haarlem	Haarlem-Schalkwijk
Totaal # inwoners	159.000	33.000
% 0-12 jaar (kinderen)	15	15
% 65+ (ouderen)	17	20
% één oudergezinnen	8	10
% verw. groei inwonertal 2018 t/m 2021	2	6

	Europawijk	Boerhaavewijk	Molenwijk	Meerwijk
Totaal # inwoners	10.000	7.000	8.000	8.000
% 0-12 jaar (kinderen)	13	17	13	16
% 65+ (ouderen)	21	15	24	21
% één oudergezinnen	9	10	8	12
% verw. groei inwonertal 2018 - 2021	0	21	2	5

Gedifferentieerd woningaanbod
Uitgangspunt van de woonvisie 2017 'Doorbouwen aan een (t)huis' is dat in alle wijken in Haarlem een gedifferentieerd woningaanbod is. We willen dat een groot deel van de nieuwe sociale huurwoningen aan de westkant van de stad wordt gerealiseerd. Daar zijn nu relatief weinig sociale huurwoningen. Aan de oostkant van de stad zijn al veel sociale huurwoningen en hier is ook ruimte voor toevoeging van middeldure en dure woningen. De opgave is om met de toevoeging van woningen tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van buurten en wijken te verbeteren.

Betaalbare woningen
In heel Haarlem is een tekort aan sociale huurwoningen. De coalitie wil dit tekort verkleinen en heeft in het coalitieprogramma opgenomen dat in principe het woningbouwprogramma van alle nieuwe ontwikkelingen (met 30 en meer woningen) de verhouding moet hebben van 40% sociale huurwoningen - 40% middeldure woningen - 20% vrije sector woningen. Dat geldt ook voor deze zone. Voor Schalkwijk Midden en een deel van Schalkstad waren reeds afspraken gemaakt met ontwikkelaars over het woningbouwprogramma, daarvoor geldt de nieuwe woningdifferentiatie niet, hiervoor zijn maatwerkafspraken van toepassing.

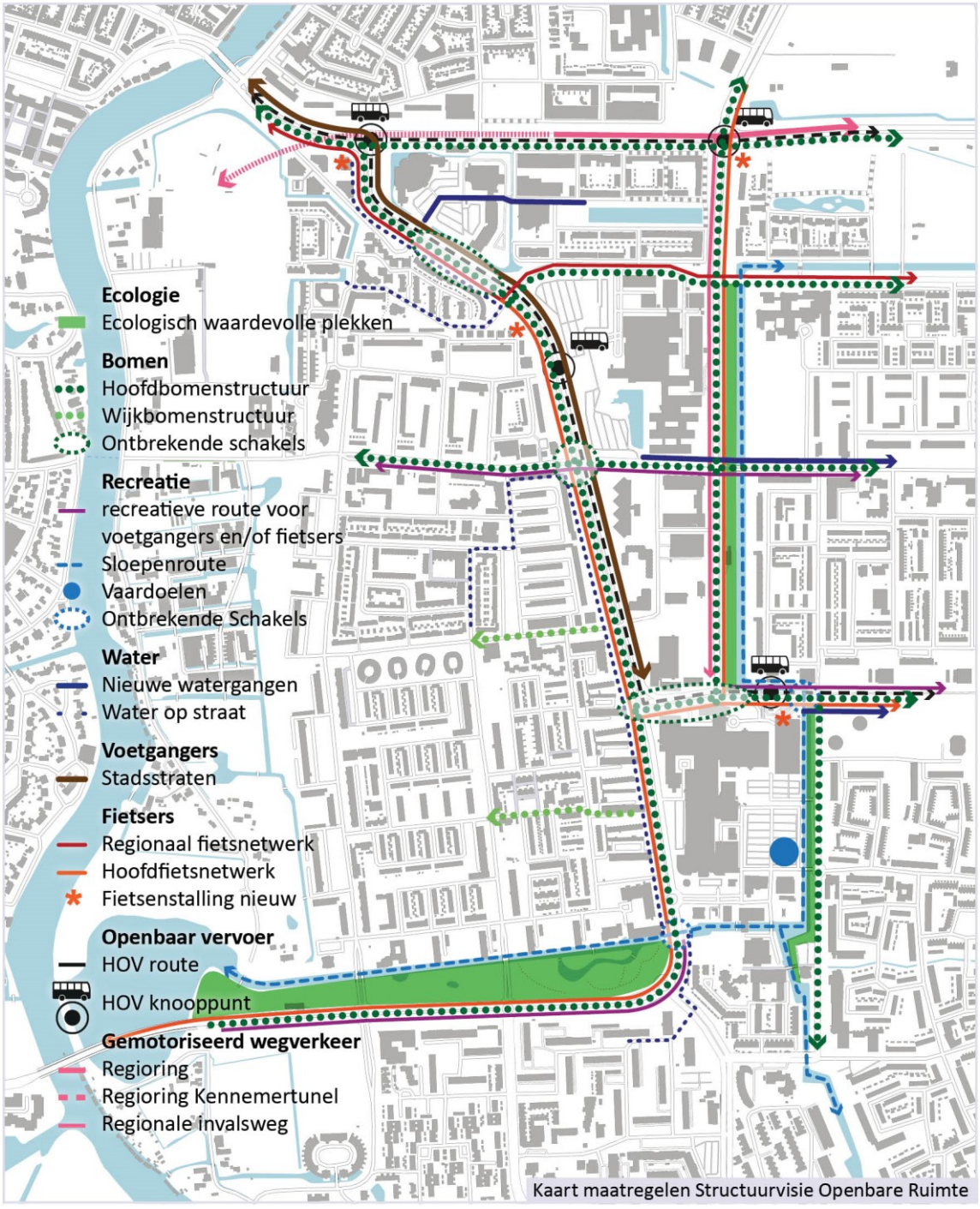
Voldoende voorzieningen
In deze zone is de ambitie om minimaal 2750 woningen toe te voegen. De ambitie is om in Haarlem als geheel 10.000 woningen toe te voegen. Dit is nodig om iedereen meer kans te geven om te wonen in Haarlem. Door het toevoegen van woningen gaat Haarlem groeien. De ambitie is om wel evenwichtig te groeien; met genoeg voorzieningen voor de mensen die er komen wonen, werken en de stad bezoeken.

Voorkomen tweedeling
Schalkwijk staat er sociaaleconomisch minder goed voor dan Haarlem als geheel. Zo is het percentage bijstandsuitkeringen relatief hoog. Ook zien we naar verhouding veel huishoudens met een laag inkomen en huishoudens die 3 jaar of langer op het sociaal minimum leven. Het aantal personen met WMO ondersteuning is groter dan gemiddeld en ook is er meer behoefte aan hulp van het sociaal wijkteam. De jeugd in Schalkwijk vraagt extra aandacht. Naast de hogere jeugdwerkloosheid ten opzichte van andere stadsdelen is vooral het grote aantal aandachtsleerlingen in het basisonderwijs opvallend. Ter vergelijking: Haarlem telt 8% aandachtsleerlingen in het basisonderwijs (m.u.v. speciaal onderwijs). In Schalkwijk geldt dat voor maar liefst 20%. In de Toekomstvisie Haarlem 2040 die als referentiedocument is vastgesteld, is als grootste zorg in Haarlem de toenemende tweedeling gesignaleerd. Aangegeven is dat in alle stadsdelen de kansen op ontwikkeling gelijk moeten zijn. Gelijke kansen zijn alleen mogelijk als in een stad behalve wonen en werken, ook onderwijs en gezondheid goed geregeld zijn. Duidelijk is dat die verbetering niet alleen in de fysieke omgeving kan plaatsvinden, aandacht voor sociale infrastructuur is daarbij noodzakelijk. Aandacht is ook nodig voor de sociale energietransitie. Alle Haarlemmers moeten mee kunnen in de energietransitie.

Flexibel en dubbelruimtegebruik voorzieningen
Het is van belang marges te houden en flexibiliteit in te bouwen. Op die manier kan een stad meebewegen met ontwikkelingen in de maatschappij. Geen enkele stad blijft door de decennia heen precies hetzelfde; het gebruik van de bestaande woningvoorraad kent verschuivingen (natuurlijke stadsdynamiek) en moet kunnen 'in- en uitveren'. Uit de studie voorzieningen blijkt dat in de periode 2020-40 extra scholen nodig zijn. Maar vervolgens kan er na 2040 een scenario zijn dat door een andere wijze van onderwijs (thuisstudie, virtueel aanbod) of gewijzigde trends in bevolkingsontwikkeling (minder kinderen) er minder lokalen of scholen nodig zijn. Daarin meebewegen kan door de bouw van flexibele panden die op termijn eenvoudig in zijn geheel of in delen zijn om te zetten in andere functies. Duurzaam gebouwengebruik en duurzaam ruimtegebruik. Hetzelfde geldt voor andere sociaal-maatschappelijke functies en zelfs voor economische functies.

Sociale veiligheid
Bijna 1 op de 4 bewoners ervaart veel criminaliteit in de buurt. Desondanks is het onveiligheidsgevoel niet significant groter dan in de rest van Haarlem. Het totale aantal aangiften bij de politie, waaronder het aantal aangiften van diefstal en aantasting van de lichamelijke integriteit bevindt zich rondom het stedelijke gemiddelde. Het aantal meldingen van woninginbraak is daarentegen bovengemiddeld. Net als in heel Haarlem heeft 14% van de bevolking van Schalkwijk het gevoel dat de buurt het afgelopen jaar vooruit is gegaan. Het rapportcijfer waarmee bewoners aangeven hoe prettig het wonen in de buurt is, bedraagt gemiddeld een 6,7. Schalkwijk scoort hiermee minder goed dan Haarlem als geheel. Het kerncijfer voor buurtverloedering bedraagt in Schalkwijk 4,7 en ligt daarmee net boven het stedelijk kerncijfer van 4.5. Dit betekent dat inwoners van Schalkwijk iets minder tevreden zijn met betrekking tot overlast in de buurt.

3.5 Openbare ruimte en klimaatadaptatie
Het visitekaartje van Schalkwijk is de grote hoeveelheid openbare ruimte. Veel van die openbare ruimte bestaat uit beplanting en waterwegen die nu een beperkte gebruikswaarde hebben en veel onderhoud vergen. De wens is dan ook om die ruimte aantrekkelijker, gebruiksvriendelijker en toegankelijker te maken.



Kaart maatregelen Structuurvisie Openbare Ruimte

Openbare ruimte

In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is een prioritering opgenomen voor de te maken afwegingen. Het beschermen en versterken van groen heeft de eerste prioriteit en water de tweede. Daarna komt het inpassen van maatregelen om klimaatverandering op te vangen. Dan komt de ruimte voor mobiliteit waar het belang van de voetganger als eerste komt. Daarna komt de fiets, dan het openbaar vervoer en als laatste het gemotoriseerd verkeer. De laatste prioriteit is ruimte voor objecten en parkeren.

In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) zijn voor deze zone al keuzes om ook in de toekomst voor een groene en bereikbare stad te zijn.

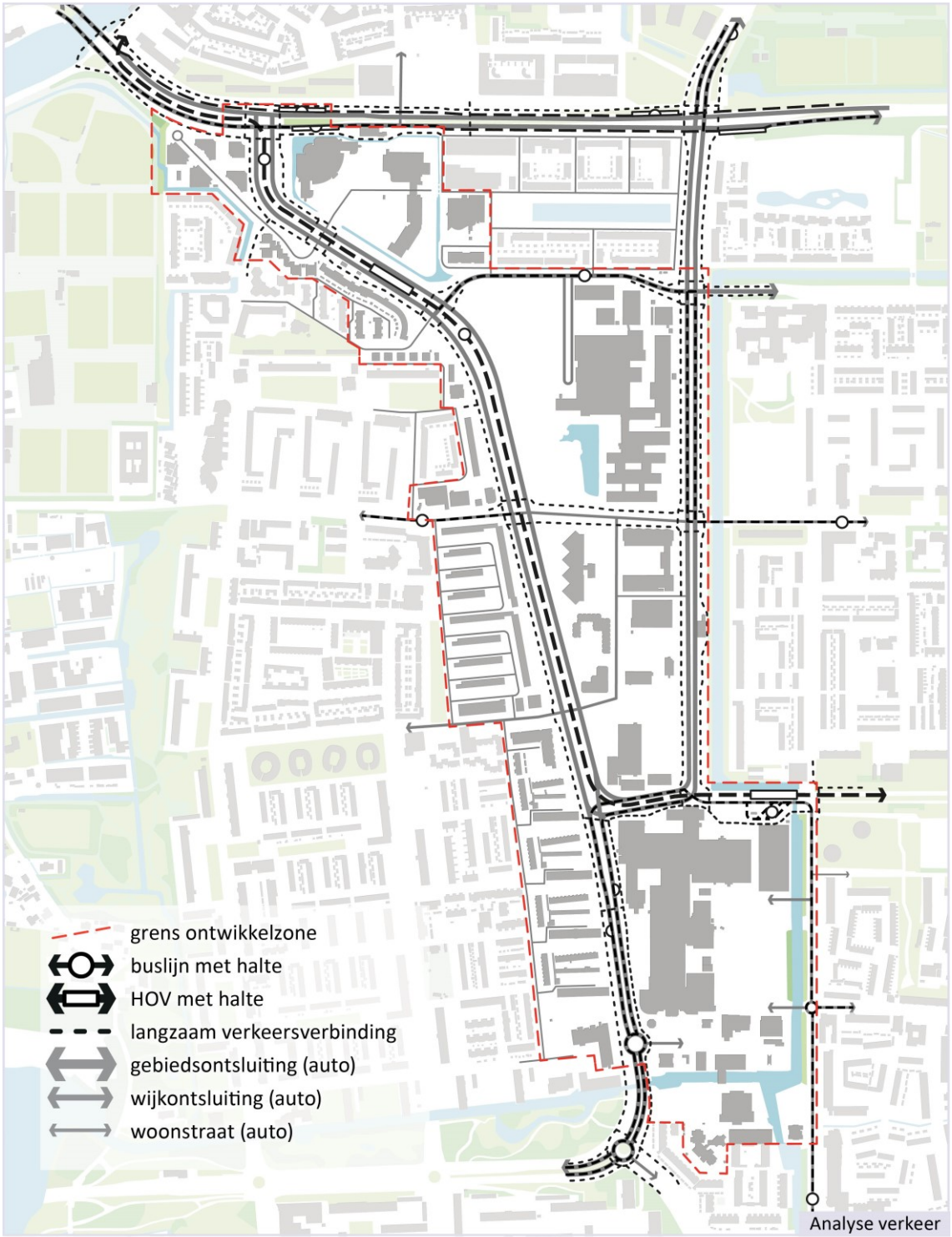
De belangrijkste voor dit gebied zijn:
1. Europaweg wordt stadsstraat (adressen aan de Europaweg)
2. Regioring aanleggen
3. Hoofdbomenstructuur langs de Europaweg
4. Nieuwe waterverbinding op de kavel Toekanweg 7
5. Vertraagde afvoer regenwater / gescheiden rioolstelsel;
6. Meer doorgaande fietsroutes en verbindingen
7. Realiseren regionale fietsroute
8. Meer fietsenstallingen (nabij HOV haltes)
9. Sleutelproject SOR: herinrichting Belgielaan- Kennedylaan
10. Natuurinclusief bouwen (motie)

Tegengaan van wateroverlast
De grondwaterstand in deze ontwikkelzone is vrij hoog. Het is niet mogelijk om zomaar water te infiltreren in het gebied. Momenteel is er al relatief veel water op straat na een hevige bui.
Om ervoor te zorgen deze zone klimaatadaptief is, zijn veel verschillende maatregelen mogelijk. Er moeten maatregelen worden genomen om water vast te houden, bijvoorbeeld wadi's[1] en extra oppervlaktewater. Ook maatregelen die zorgen voor infiltratie en vertraging bij het afvoeren van water moeten worden genomen. In dit gebied is de wens om het polderwater in ontzien maar regenwater te lozen op het boezemwater.

Iedere extra hoeveelheid verhard oppervlak geeft de verplichting 15 procent daarvan als oppervlaktewater toe te voegen(Integraal waterplan Haarlem 2014) .
De zogeheten klimaatadaptatie is een harde eis. Het bouwpeil moet hoog genoeg zijn om toekomstige grondwaterproblemen te voorkomen, de waterhuishouding mag niet verslechteren ten opzicht van de huidige situatie of overlast geven voor omliggende gebieden.
Klimaatadaptatie beperkt zich overigens niet tot de openbare ruimte, ook in bebouwing en bij privé-grond kunnen maatregelen worden toegepast. Vanaf 2020 moet ruimtelijke adaptatie onderdeel zijn van beleid en uitvoeringsplannen van gemeenten. De wens is om de waterstructuur te versterken in het gebied, dat betekent dat bestaand water wordt uitgebreid en/of water wordt toegevoegd. Hierbij is het belangrijk rekening te houden of het een uitbreiding betreft van het polder- dan wel boezemwater.

Tegengaan van hitte
Met de huidige inrichting is er kans op hittestress en droogte. Hittestress betekent dat het gebied door de zon, menselijke activiteiten en gebrek aan verdamping veel warmer wordt dan buiten de stad. Deze extreme omstandigheden komen door klimaatverandering steeds meer voor. Om hittestress tegen te gaan, worden daar waar mogelijk groene en waterrijke plekken toegevoegd (SOR).

[1] *Een wadi is een laag gelegen gebied waar het regenwater zich bij overvloedige regenval kan verzamelen, en dat zo dienstdoet als een buffer om overbelasting van het waterafvoernetwerk en overstroming te vermijden. Een wadi staat een groot deel van de tijd droog is vaak begroeid met gras of kruiden.*



Analyse verkeer

Kruisingen met verkeerslichten en veel asfalt

Aan de oostkant geen fietspad

3.6 Mobiliteit en bereikbaarheid

Schalkwijk is één van best bereikbare stadsdelen van Haarlem, zowel per auto, fiets als met het openbaar vervoer.
De hoofdstructuur voor de auto wordt gevormd door de Europaweg en de Amerikaweg die beide verbonden zijn met de Schipholweg. De Amerikaweg en Europaweg hebben een duidelijke functie voor doorgaand verkeer, op deze wegen takken de wegen aan die de aanliggende wijken ontsluiten.
In het midden van de Europaweg en Aziëweg ligt een vrijliggende busbaan voor de regionale (R-net) bus vanuit het centrum van Haarlem naar Schiphol en Amsterdam Zuid-Oost. Naast een aantal haltes voor de stadsbus liggen in de zone ook, verdeeld over de Schipholweg, Europaweg en Aziëweg haltes voor deze regionale bussen. De ligging van de R-net halte op de Europaweg, op enige afstand de haltes bij de kruising met de Schipholweg, maakt het omslachtig om van ene regionale buslijn over te stappen op de andere. Bovendien bemoeilijkt de spreiding van de bushaltes op de Europaweg het overstappen van de regionale bus op de stadsbus.
Het netwerk voor de fiets volgt voor een groot deel de structuur van het autoverkeer en de fietsroute aan de westkant van de Europaweg is middels een onderdoorgang bij de Buitenrustburggen goed verbonden met de route langs de Schalkwijkerstraat naar het centrum van Haarlem. Echter, aan de oostkant van de Europaweg is - tussen de Toekanweg en de Aziëweg - geen fietspad (en voor het grootste deel ook geen voetpad) aanwezig.

Mobiliteitstransitie
Meer woningen betekent ook meer inwoners en dus meer verkeer- en vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden, wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Dat houdt in dat de stad zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan. Deze vormen van mobiliteit nemen relatief de minste ruimte in, zowel rijdend als stilstaand. Bovendien zorgen ze, ten opzichte van het gebruik van de auto, voor minder uitstoot van schadelijke stoffen. In de Structuurvisie Openbare Ruimte is gekozen voor een stad waar de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeten, kinderen die kunnen spelen op de stoep, een stad waar alles op loop- en fietsafstand is, ook voor ouderen en mindervaliden.

Fietser en voetganger faciliteren
De gemeente wil het autogebruik terugdringen ten behoeve van meer wandel- en fietsverkeer. Dat bevordert de schone lucht en de bereikbaarheid van de Haarlemse wijken. Er zijn kansen in deze zone om nieuwe fietspaden aan te leggen, nieuwe fietsstallingsvoorzieningen voor fietsers bij de haltes van de regionale bus te realiseren en een nieuwe fietsverbinding van Schalkwijk naar de Slachthuisbuurt aan te leggen. Aandachtspunt hierbij is het tankstation aan de Schipholweg die een mogelijke belemmering vormt voor een goede oversteekmogelijkheid.

Auto bereikbaarheid
Haarlem wil dat het autonetwerk in de toekomst op een andere manier functioneert. Doorgaand verkeer wordt verleid rond de stad te rijden. In april 2018 is door Goudappel Coffeng in beeld gebracht waar de aandachtspunten in het autonetwerk zijn in 2030 als Haarlem is gegroeid. Om de stad in de toekomst bereikbaar te houden voor autoverkeer is in de structuurvisie Openbare Ruimte nagegaan welke maatregelen nodig zijn. Een van de maatregelen is de aanleg van een tunnel onder de Schipholweg; deze tunnel is onderdeel van de Ring Zuid. De Ring Zuid verbetert de bereikbaarheid op het niveau van de stad, en eveneens in Schalkwijk. Een tunnel onder de Schipholweg draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid op en rond de Schipholweg en de aansluiting van Schalkwijk op de rest van de stad. Aandachtspunt bij de groeiende stad is het

autoverkeer op de Amerikaweg (met name tijdens avondspits). Opgave is dat het autoverkeer vlot doorstroomt, het is ongewenst om meer in- en uitritten te realiseren aan de Amerikaweg. Aandachtspunt in deze zone is het ambulancevervoer, ook daarvoor is een vlotte doorstroming van autoverkeer noodzakelijk.

Parkeren
In Schalkwijk is het bijna overal vrij parkeren. Alleen op het ziekenhuisterrein en bij het winkelcentrum is betaald parkeren. Haarlem heeft parkeerbeleid. Dit beleid maakt het mogelijk om mobiliteitsconcepten toe te passen. Het is echter ongewenst als het effect van een mobiliteitsconcept is dat er parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Sturen op autobezit en parkeren kan vooral worden gedaan met het reguleren van parkeren.
Om parkeeroverlast te voorkomen kunnen maatregelen genomen worden.
Twee maatregelen die op voorhand getroffen kunnen worden:
1. het mogelijk maken om de parkeer- en mobiliteitsbehoefte (deels) af te kopen, i.c.m. stedelijke investeringen in het OV-netwerk, fietsnetwerk, parkeergarages etc.
2. het invoeren van betaald parkeren voordat de ontwikkeling opgeleverd wordt

Twee maatregelen die naderhand ingevoegd kunnen worden:
3. betaald parkeren wanneer blijkt dat de oplossing toch tot parkeeroverlast leidt.
4. het reserveren van ruimte in de zone om alsnog parkeerplaatsen te maken

Openbaar vervoer
Uitgangspunt van de Structuurvisie Openbare Ruimte is dat de stad zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan dan met de auto. Dat betekent dat het makkelijk moet zijn om bij OV haltes te komen en om over te stappen. Gemakkelijk te voet naar ovhaltes betekent dat er aangename veilige wandelroutes moeten zijn richting de haltes. Gemakkelijk met de fiets betekent dat er aangename veilige fietsroutes moeten zijn naar de haltes en dat de fiets bij de haltes op een makkelijke veilige manier geparkeerd kan worden. Gemakkelijk met openbaar vervoer betekent dat het makkelijk moet zijn om van de ene bus (bijvoorbeeld stadsbus) over kunt stappen op de andere bus (bijvoorbeeld regionale bus). De bushaltes liggen momenteel te ver uit elkaar om gemakkelijk over te stappen. Er zijn momenteel geen goede fietsparkeermogelijkheden en de voet- en wandelroutes kunnen verbeterd worden. Aandachtpunt is de parkeeroverlast rond (H) ov haltes van reizigers die de auto gratis in de wijk parkeren om op het (H) ov te stappen richting bijvoorbeeld Schiphol.

Duurzame mobiliteit
De gemeente streeft naar een klimaat neutrale gemeente in 2030. Mobiliteit is verantwoordelijk voor ongeveer 17% van de CO2 uitstoot van de stad. Er wordt het komende jaar duurzaam mobiliteitsbeleid opgesteld. Mobiliteit zal naast een modal shift; het verschuiven van autogebruik naar andere vormen ven vervoer, ook een verschuiving moeten maken van fossiel naar schone brandstof. Voor de komende jaren is dat elektrisch. Ontwikkelaars wordt gevraagd hier een bijdrage in te leveren. Denk daarbij aan laadpleinen in de wijk, snellaadstations en nieuwe voorzieningen in een buurt voor stroomvoorziening.

Smart mobility
Smart mobility is een verzamelterm voor technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit. Voertuigen worden slimmer en kunnen steeds meer zelf. Men kan voertuigen, apparaten en de omgeving met elkaar verbinden. Ook de mogelijkheden voor het inwinnen en gebruiken van data nemen een grote vlucht. Ontwikkelingen zoals deelmobiliteit, ‘in car applicaties’, autonome voertuigen, slimme parkeergarages, nieuwe vormen van pakketbezorging of een mobiliteitshub vallen onder smart mobility. Smart mobility raakt steeds

meer verweven met de mobiliteitstransitie, zoals deelmobiliteit en de modal shift. Passende mobiliteitsoplossingen bepalen voor een deel de speelruimte in gebiedsontwikkeling. Door modal shift en smart mobility wordt invulling gegeven aan de vraag naar mobiliteit zonder dat dit altijd met de auto is. Er is een hoge verwachting over de mogelijke effecten van smart mobility ten aanzien beperkingen van de ruimtelijke impact van verkeer (parkeernormen, parkeren buiten de stad, verminderen asfalt en toepassing mobility-as-a-service, logistieke voorzieningen) en duurzaamheid (efficiënte logistiek, verminderen/vermijden fossiele brandstof, oplaadstructuur). Tegelijkertijd zijn veel ontwikkelingen nog aan het begin en weten we nog niet zeker wat de impact is op de noodzakelijke ruimte én op de mobiliteitsontwikkeling.

3.7 Groen en ecologie

Kwaliteit groen verbeteren
Met 39% oppervlakte openbaar groen is Schalkwijk het groenste stadsdeel van Haarlem. In Schalkwijk is de betrokkenheid bij en deelname aan groenonderhoud enorm groot. Voldoende groen en water zijn belangrijk in de stad. Dat geldt niet alleen voor de hoeveelheid groen en water, maar ook voor de kwaliteit ervan en de manier waarop bewoners er gebruik van maken.
De opgave is dat de hoeveelheid en kwaliteit van het groen in het gebied minimaal hetzelfde blijft en nog liever dat er uitgebreid wordt, ook voor de biodiversiteit. In de Structuurvisie Openbare Ruimte is opgenomen dat het groen en het water moeten zoveel mogelijk zonder onderbrekingen zijn. Ook de nieuwe gebouwen kunnen bijdragen aan het groen, bijvoorbeeld met groene gevels en daken. Groen is ook een plek om te spelen, te bewegen en helpt bij het tegengaan van de effecten van klimaatverandering.

Ecologische waarde vergroten
Hoewel Schalkwijk beschikt over veel groene ruimte, is de ecologische waarde van het meeste stedelijk groen zeer beperkt. Het uitgangspunt bij ontwikkelingen en voor de stad als totaal is dat de biodiversiteit moet worden behouden en zo mogelijk versterkt. (Ecologisch beleidsplan Haarlem 2013-2030). Het groen (en water) moet zo veel mogelijk een aaneengesloten structuur vormen, met zo min mogelijk onderbrekingen. De openbare ruimte met zoveel mogelijk groene, onverharde ruimte krijgt prioriteit (SOR).
De bebouwing dient zo veel mogelijk natuur-inclusief te worden, bijvoorbeeld met groene daken, gevelgroen en nestgelegenheid voor allerlei soorten.

De Europaweg is een brede weg met 4 en zelfs 5 bermen. Deze bestaan grotendeels uit ecologisch gras en op enkele locaties uit gazon. Het ecologisch gras is waardevol en vormt in deze bermen een vrijwel doorgaand lint voor met name insecten. Het oogt gevarieerder en in de bloeiseizoenen kleuriger dan gazon. De groene ruimtes voor de woningen aan de Westzijde, zijn veelal met gazon en uitheemse soorten beplant; ecologisch minder waardevol.

De Amerikaweg heeft bermen in zeer wisselende breedtes en veelvuldig onderbroken bestaand uit deels ecologisch gras. De brede, groene oever aan beide zijden langs de vaart is een Ecologische Potentie zone en heeft ecologische waarde die versterkt dient te worden volgens de beleidsuitgangspunten. Het is een stedelijk water in een brede voedselrijke groenstrook met een bloemrijke berm en ruige, hoge kruiden. Zowel de vaart als de oevers vormen een verbinding van ecologische waarde.
Tussen de Amerikaweg en de Surinameweg ligt een ecologisch interessant gebied, daar bloeien wilde orchideeën.

Behoud bomen
De Europaweg, Amerikaweg, Schipholweg en de hiertussen gelegen Boerhaavelaan en Kennnedylaan, maken allen deel uit van de hoofdbomenstructuur, welke zo veel mogelijk bestaat uit grote bomen in een aaneengesloten structuur. Het beleid is gericht op het invullen van ontbrekende schakels. In De SOR zijn deze aangeven op: Amerikaweg ter hoogte van Europaweg, zuidelijk van winkelgebied, Europaweg op de kruising met de Kennedylaan, Europaweg tussen Schipholweg en Boerhaavelaan
De bestaande bomen zijn op een enkeling na, gezond en de leeftijd ligt grotendeels tussen de 20 en 60 jaar. Er bevinden zich enkele monumentale bomen in het plangebied. Op de hoek Europaweg / Venkelstraat bevindt zich een bosplantsoen met ecologische waarde dat behouden dient te worden.

3.8 Werk en economie
12% van de inwoners van Schalkwijk is werkzoekend en dat is meer dan in de andere stadsdelen. Tegelijk blijft de bedrijvigheid in Schalkwijk achter, wat blijkt uit het lage aantal banen, bedrijfsvestingen en ZZP-ers per 1000 inwoners (bron: gebiedsanalyse Schalkwijk 2017; www.haarlem.incijfers.nl.

	Haarlem	Haarlem-Schalkwijk
# banen per 1.000 inwoners (15 t/m 64 jr)	622	489
# bedrijfsvestigingen per 1.000 inwoners (15 t/m 64 jr)	134	71
# zelfstandigen zonder personeel per 1.000 inwoners (15 t/m 64 jr)	91	50
% niet-werkende werkzoekenden (15 t/m 64 jr)	8	12

Het aantal Haarlemmers dat in de eigen stad werkt is de laatste 10 jaar afgenomen en dat is nadelig voor de bereikbaarheid en duurzaamheid. Werk houden in de stad is belangrijk. Het is belangrijk voor inclusiviteit (nabijheid van werk verbetert kwaliteit van het leven), innovatievermogen (kennis dat elke ochtend ergens anders wordt ingezet), en stedelijke dynamiek. Geen werk betekent woongebieden, die 'uitgestorven' zijn overdag. Het betekent dat voorzieningen (bijv winkelcentra) enkel afhankelijk zijn van bewoner.

In de ontwikkelzone is veel werkgelegenheid. Dit komt ook door de oorspronkelijk opzet van Schalkwijk. Vier woonwijken met elk een straat waar de belangrijkste dagelijkse voorzieningen aanwezig zijn zoals een supermarkt, onderwijs een sportvoorzieningen. En in het midden van deze vier wijken een zone waar de grotere 'niet-woongebieden' gelegen zijn zoals het winkelcentrum, het ziekenhuis en een kantorengebied. De wijk is opgezet vanuit de gedachte om functies te scheiden. Het ziekenhuis is de grootste werkgever van Haarlem. Ook is er veel werkgelegenheid in het winkelcentrum Schalkwijk en bij het hotel aan de Toekanweg.

In de (deels) leegstaande kantoorpanden is nog werkgelegenheid aanwezig maar er is ook veel leegstand van kantoren in deze zone. Met name de kantoorpanden in Schalkwijk Midden staan al lange tijd leeg. Hier zijn al transformatie en sloop/ nieuwbouw plannen voor. De kantoorpanden aan de Schipholpoort kennen al jaren (gedeeltelijke) leegstand. De rijkswaterstaatambtenaren die nu aan de Toekanweg zitten worden overgeplaatst naar een Rijksvastgoedpand aan de Surinameweg. Het kantoorpand aan de Toekanweg komt dan ook leeg.

De huidige leegstand houdt verband met dat de kantoorpanden niet beschikbaar komen voor verhuur omdat de eigenaren gaan transformeren. Er is dus een verschil van (1) leegstand en (2) beschikbaarheid. Haarlem heeft momenteel een leegstand van minder dan 8%. Leegstand die momenteel zichtbaar is in Schalkwijk komt door transitieplannen.

Behoud banen
Haarlem wil de huidige woon- werkbalans behouden. Afgezet op baan per inwoner is dat 0,4. Dat betekent dat voor elke extra inwoner er 0,4 baan bij moet komen. Het streven is dit zoveel mogelijk binnen de zone te doen, maar het kan dat bedrijvigheid ook elders moet worden toegevoegd.

Mengen van functies
Op economisch vlak wordt ingezet op een menging van functies waarbij meer woonfuncties in de werkgebieden worden gebracht en waar in de wijken de wijkeconomie verder wordt gestimuleerd. Dit is tegelijk een opgave als een kans voor deze ontwikkelzone. Het is belangrijk om niet alleen nieuwe woningen te realiseren maar om gebieden te realiseren met een mix van wonen en werken. Dit is belangrijk voor de levendigheid maar ook voor behoud van werkgelegenheid.

Bereikbaarheid banen
Relatief veel bewoners van Schalkwijk zijn werkzoekend. Het is belangrijk dat er werkgelegenheid is nabij de woonomgeving maar ook dat werk in Haarlem en de regio bereikbaar is. In verband met de duurzaamheidsambities heeft het de voorkeur dat de banen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikt worden en niet dat de in- en uitgaande auto pendel vergroot wordt. Het opleidingsniveau in Schalkwijk gemiddeld lager dan in andere stadsdelen. Het opleidingsniveau bepaalt de bereidheid tot reizen. Laag opgeleiden willen dichtbij werken en hoogopgeleiden zijn meer bereid te reizen voor werk; de nabijheid van passende werkgelegenheid voor de beroepsbevolking van Schalkwijk is belangrijk.

3.9 Duurzaamheid
Binnen het thema duurzaamheid scoort Schalkwijk op de beide kernindicatoren rondom het gemiddelde: circa 22 op de 1.000 woningen is uitgerust met zonnepanelen en bijna 1 op de 5 woningen met een energielabel is van de zuinigste energieklasse.

Duurzame warmtevoorziening
De warmtevoorziening van nieuwe ontwikkelingen in Haarlem moeten aardgasvrij worden uitgevoerd. Ook de nieuwbouw in de ontwikkelzones is geheel aardgasvrij en gebaseerd op duurzame warmtebronnen. De ondergrond is geschikt voor Warmte/Koude-Opslag (WKO)-systemen. Om de capaciteit van de ondergrond doelmatig te benutten kan het slim zijn om een bodemenergieplan op te stellen. Met een marktverkenning wordt onderzocht of het clusteren van collectieve bronnen met ontwikkellokaties of zelfs gehele zones tot voordelen kan leiden. Daarbij wordt ook verkend op welke wijze partijen in deze zones voor een collectieve bronnenstrategie moeten samenwerken, en welke rol de gemeente hierin kan aannemen. Het onderzoek wordt in 2019 uitgevoerd. Volgens de energiestrategie Haarlem zijn warmtenetten een aantrekkelijke optie voor Schalkwijk. Potentiele warmtebronnen voor een collectief warmtenet zijn aardwarmte, biomassa en restwarmte van nabij gelegen datacenters. De (on)mogelijkheden van aansluiting van de ontwikkelzone Europawijk op een toekomstig warmtenet in Schalkwijk dient onderdeel te zijn van het onderzoek.

Energietransitie
Op grond van globale - en landelijke afspraken zal een transitie van energieopwekking, gebaseerd op fossiele brandstoffen, naar energie opgewekt uit duurzame bronnen (zon, wind en biomassa) plaats vinden. Naast het beperken van energiegebruik, is de opgave om energie zoveel mogelijk

lokaal op te wekken, op te slaan en te gebruiken (smart grid). Dit houdt in dat de daken en gevels van de gebouwen zoveel mogelijk gebruikt worden voor het produceren van duurzame energie.

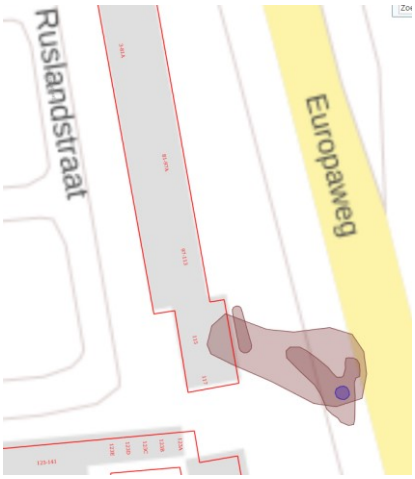
Circulair bouwen
De circulaire bouwen betekent grofweg dat de materialen van het gebouw opnieuw gebruikt kunnen worden. Voor de komende nieuwbouw kan mogelijk al gebruik worden gemaakt van materialen uit de sloop van de bestaande panden. Doordat er in deze zone veel gesloopt en gebouwd wordt, zijn er kansen om lokaal te oogsten en lokaal te gebruiken. Om de materialen van de nieuwe gebouwen in de toekomst goed te kunnen gebruiken is het belangrijk om te werken welke materialen gebruikt zijn en hoe deze gemonteerd zijn. Momenteel wordt er nagedacht hoe vastgelegd kan worden dat voor nieuwe gebouwen verplicht een madaster (materialenlogboek) en demontage plan (hoe haal je de materialen uit het gebouw) wordt opgesteld.

Voor de openbare ruimte heeft de gemeente al duurzame Grond-Weg en Waterbouw afspraken. Voor werkzaamheid in de openbare ruimte wordt gewerkt met een materialenpaspoort.
Ook voor de bouwlogistiek moet aandacht zijn. Er is in deze ontwikkelzone niet veel ruimte om bouwmaterialen op te slaan en het is ongewenst dat grote vrachtwagens te vaak naar de verschillende bouwlocaties moeten rijden. Van toekomstige bouwbedrijven wordt gevraagd na te denken over materialenhubs om (gezamenlijk) zo efficiënt mogelijk de bouwlogistiek te organiseren met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en weggebruikers.

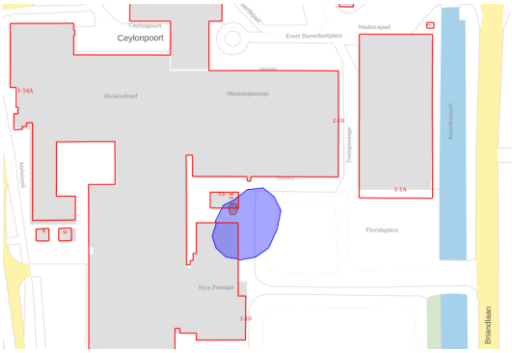
Duurzame stedenbouw
Bij het ontwerpen van de gebouwen en bij de inrichting van de openbare ruimte spelen veel duurzaamheidsaspecten een rol. De gemeente stelt een Richtlijn Duurzaam Bouwen op. De conceptrichtlijn is geraadpleegd bij de totstandkoming van deze visie. Bij toekomstige projecten moet de richtlijn betrokken worden.

3.10 Milieu

Bodem
Het beleid rond bodemverontreiniging is gericht op het voorkomen en wegnemen van risico's als gevolg van bodemverontreiniging. Bij ontwikkelingen wordt altijd getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik.
Deze ontwikkelzone ligt in een deel van Haarlem waar lichte bodemverontreiniging verwacht kan worden. Deze gemiddelde kwaliteit is geen belemmering voor de beoogde functies binnen deze zone. Wel zijn op enkele bedrijfslocaties en bij ondergrondse tanks plaatselijk ernstige verontreinigingen aangetroffen. Waar nodig zijn deze inmiddels gesaneerd. Wanneer hier ontwikkeld gaat worden en de huidige bedrijven hun activiteiten staken, zullen eindonderzoeken moeten worden uitgevoerd. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor het verwijderen van de verontreiniging die ze hebben veroorzaakt.
Tussen de Ruslandstraat en de Europaweg zit bij huisnummer 115 een olieverontreiniging als gevolg van een voormalige gemeentelijke ondergrondse tank. Deze vlek is nu stabiel, verspreidt zich niet en wordt langzaam kleiner. Mochten daar ontwikkelingen plaatsvinden, dan moet met deze verontreiniging rekening worden gehouden. Risico's voor de gebruiker van de bodem moeten worden voorkomen en bij voorkeur wordt dan de nog resterende verontreiniging verwijderd.



Bij de chemische wasserij aan het Floridaplein is grondwaterverontreiniging met VOCl (chloorhoudende oplosmiddelen) ontstaan. Onderzoeken hebben laten zien dat in de huidige situatie deze vlek stabiel is en zich niet verspreidt. Er gaan nu geen risico's uit van deze verontreinigingen. Bij ontwikkelingen moet voorkomen worden dat in de nieuwe situatie wel risico's ontstaan. Ook mogen deze ontwikkelingen niet tot gevolg hebben dat deze verontreiniging zich verspreid of gaat lekken naar dieper liggende bodemlagen.



Luchtkwaliteit
De huidige luchtkwaliteit in de ontwikkelzone voldoet volgens alle berekeningen aan de normen. Op basis van enkele scenario's voor de toekomst (onder andere groei van het autoverkeer, het aantal woningen en dichter op de weg bouwen) is het de verwachting dat ook - na realisatie van de ontwikkelzone - de luchtkwaliteit binnen de gestelde kaders blijft, ook bij een grote toename van het autoverkeer in de toekomst.
Er zijn geen specifieke normen ten aanzien van luchtkwaliteit bij het ziekenhuis.

Geluid
In deze zone speelt het aspect wegverkeerslawaai. Nieuwe bouwontwikkelingen langs de Schipholweg, Europaweg en Amerikaweg hebben hiermee te maken. Alle nieuwe ontwikkelingen moeten in principe voldoen aan het hogere waarden besluit van de gemeente. De verwachting is dat op een aantal plekken langs de Schipholweg, Europaweg en Amerikaweg de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt maar niet de geluidswaarden waarop geen ontheffing kan worden verleend. Als de grenswaarden overschreden worden moet voldaan worden aan het hogere waardebesluit van de gemeente. Er moet dan rekening gehouden worden met de situering van de slaapvertrekken, buitenruimten en met een geluidluwe gevel (Hogere waardenbeleid)

De geluidsnormen ten aanzien van wegverkeerslawaai bij het ziekenhuis zijn strenger. Het is gunstiger het nieuwe ziekenhuis te realiseren langs de Europaweg dan langs de Amerikaweg.

Ondergrond
Er liggen veel kabels en leidingen in het gebied. Een belangrijke kabel die door deze ontwikkelzone loopt is een hoge druk gasleiding. Voor nieuwe ontwikkelingen in de buurt van deze gasleiding speelt het aspect externe veiligheid. Om een risicoafweging te maken is het "Verantwoording van risico's bij bouwen in omgeving hoge druk aardgastransportleiding" opgesteld.
Duurzaamheidsvoorzieningen hebben mogelijk ook een groot ruimtebeslag in de ondergrond. Denk aan een verzwaard elektriciteitsnet, warmtenet, WKOsystemen, geothermie. Het ruimteslag is afhankelijk van de gekozen voorziening. Ook klimaatadaptatie legt beslag op de ondergrondse ruimte, zoals gescheiden rioolstelsel.

3.11 Belanghebbenden
Bij de analyse van de huidige situatie hoort ook een inventarisatie van de belanghebbenden en hun belangen en ambities in het gebied. Er zijn verschillende groepen belanghebbenden in en nabij de ontwikkelzone: bewoners, gebruikers, eigenaren, belangenverenigingen en andere (semi-) overheden.

Huidige bewoners
Huidige bewoners in en nabij de ontwikkelzone hebben een direct belang bij de ontwikkelingen in deze zone. Bij het opstellen van deze ontwikkelvisie hebben bewoners de gelegenheid gehad om mee te denken over de inhoud van de visie. Onder bewoners is er vrij brede steun voor het omvormen van de Europaweg naar een stadsstraat. Meer levendigheid aan de Europaweg en verblijfskwaliteit in het groen en de openbare ruimte worden ook met goedkeuring ontvangen. En men is overwegend enthousiast over de ideeën om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.
Een kwaliteit die veel mensen in Schalkwijk waarderen is het groen in de wijk. De bewoners rondom de Europaweg waarderen ook het groen langs de weg, en hebben zich uitgesproken voor een uitwerking van de stadsstraat waarbij aan de westzijde meer ruimte gehandhaafd blijft voor groen en openbare ruimte met gebruikswaarde. Bewoners spreken zich daarbij ook uit voor meer bomen in de wijk, waarbij de juiste soort op de juiste plek van belang is. Ideeën om de stad klimaatbestendig te maken en hittestress te verminderen ontvangen brede steun.
Tegen bouwen en vernieuwen hebben veel inwoners van Schalkwijk geen bezwaar. Voor sommigen mogen de vele plannen in Schalkwijk wel wat sneller van de grond komen. Wel is een aantal bewoners begrijpelijk kritisch wanneer mogelijke nieuwe gebouwen in hun eigen uitzicht worden voorgesteld. Bij het maken van deze ontwikkelvisie is daarmee rekening gehouden door zoekgebieden die zouden leiden tot nieuwe woningen op te korte afstand van bestaande woningen te laten vervallen.
Een belangrijk aandachtspunt voor de huidige bewoners is de bereikbaarheid. Vooral die bewoners die de auto gebruiken voor woon-werkverkeer naar een werkplek buiten Haarlem, maken zich zorgen over de bereikbaarheid. Met name de kruising Amerikaweg - Schipholweg wordt in dit verband genoemd als een knelpunt. Dat deze kruising in de toekomst voldoende capaciteit biedt in ochtend en avondspits, is voor veel bewoners een randvoorwaarde om prettig in Schalkwijk te kunnen wonen. Lang niet iedereen ziet de fiets of het openbaar vervoer als een gelijkwaardig alternatief voor de auto in zijn of haar individuele situatie.
Ook het parkeren heeft de aandacht van bewoners. Schalkwijk is één van de laatste plekken in Haarlem waar je nog zonder al teveel gedoe je auto kunt parkeren. Er is veelal voldoende ruimte en een vergunning is niet nodig. Veel mensen zien deze vrijheid als een kwaliteit van Schalkwijk. Andersom is er ook een groep bewoners die ziet dat deze parkeer-vrijheid ook parkeerders van

buiten de wijk aantrekt: sommige straten nabij de zone worden gebruikt als informeel 'transferium' voor mensen die naar Schiphol reizen of die met R-net naar hun werk forensen.
Tot slot is er ook een kleine groep bewoners die zich uitspreekt voor 'helemaal niet bouwen'. Het gaat om een kleine minderheid van mensen die veel waarde hecht aan de ruimte in Schalkwijk en de bereikbaarheid per auto. Deze mensen zien het toevoegen van woningen en voorzieningen als een risico voor de genoemde waarden en kiezen daarom voor het helemaal niet bouwen in Schalkwijk.

Toekomstige bewoners
De toekomstige bewoners en gebruikers zijn uiteraard ook belanghebbenden, maar zij zijn moeilijk te raadplegen, omdat we nu nog niet weten wie dat zullen zijn. Toch zijn in het participatieproces ook belangen van toekomstige bewoners naar voor gebracht, overwegend door Schalkwijkers die verwachten misschien wel zelf een toekomstige bewoner van de ontwikkelzone Europaweg te zijn. In het participatieproces is expliciet gevraagd om het toevoegen van betaalbare woningen voor starters. Ook is aandacht gevraagd voor middeldure huurwoningen en voor het bouwen aan een gedifferentieerde woningvoorraad in Schalkwijk.

Huidige gebruikers
De huidige gebruikers en zittende ondernemers zijn ook belangrijke belanghebbenden in deze ontwikkelzone. Een belangrijke drijver voor stedelijke vernieuwing in deze zone is de transformatie van kantoren of het vervangen van (verouderde) kantoren door woningen. Hierin opereert de gemeente marktvolgend: het initiatief ligt bij de markt. Veelal is het de gebruiker die de transformatie in gang zet door het huurcontract niet te verlengen en te vertrekken naar een aantrekkelijker kantoor binnen of buiten de zone. In sommige gevallen is het juist de eigenaar van het vastgoed die de ontwikkeling initieert.
Onderdeel van de visie is dus niet het 'wegbestemmen' van gebruikers en eigenaren die zelf zouden willen blijven. Integendeel het is gewenst om werkgelegenheid in deze zone vast te houden. Uitzondering hierop is het tankstation aan de Europaweg. De locatie van dit tankstation wordt verhuurd door de gemeente aan een exploitant. Onderdeel van de visie is dat het tankstation op deze plek wordt opgeheven.
Een belang van zittende ondernemers is ook de mogelijkheid om geschikte bedrijfsruimte te vinden in de zone. Hier wordt nadrukkelijk rekening mee gehouden door ruimte voor economische functies op te nemen in de ontwikkelvisie.
De ondernemers in de zone, en met name ook de winkeliers en leisure-ondernemers in Schalkwijk Centrum, hebben een rechtstreeks belang bij het toevoegen van woningen in de zone. Daarmee neemt immers het aantal huishoudens in de directe omgeving toe waardoor ook de bestedingen kunnen toenemen.

Uiteraard zijn er ook nog andere gebruikers in het gebied te definiëren, bijvoorbeeld de lokale sportverenigingen. Voor deze verenigingen biedt de komst van nieuwe woningen een kans om hun ledenbasis te versterken.

Essentieel voor de realisatie van de ambities voor de ontwikkelzone zijn de verschillende vastgoedeigenaren c.q. ontwikkelaars.
Nagenoeg alle te ontwikkelen grond in deze zone is in handen van private eigenaren en ontwikkelaars. Zonder deze partijen is het daarom niet mogelijk om de gemeentelijke ambities te realiseren.
De belangen zijn uiteraard niet voor alle initiatiefnemers gelijk, maar de volgende belangen zijn voor veel initiatiefnemers relevant:
Snel helderheid krijgen over de gemeentelijke kaders waarbinnen men kan ontwikkelen;

Programma en stedenbouwkundige randvoorwaarden waarbij de ontwikkeling financieel haalbaar is, terwijl de grond een relatief hoge inbrengwaarde kent vanwege het feit dat het veelal transformatielocaties betreft;
Het maken van maatwerkafspraken over de woningbouwdifferentiatie, voor die projecten die daarvoor in aanmerking komen op basis van het vigerend beleid;
Het kunnen ontwikkelen voor specifieke doelgroepen die zij in de markt herkennen, en het kunnen bieden van nieuwe en onderscheidende woonconcepten, die bovendien passen binnen de portefeuillestrategieën van de beoogde investeerders;
Gelegenheid om de eigen duurzaamheidsstrategie te kunnen vormgeven en te kunnen afstemmen op de mogelijkheden van de locatie en de kansen die het project biedt, eventueel in samenwerking met anderen.

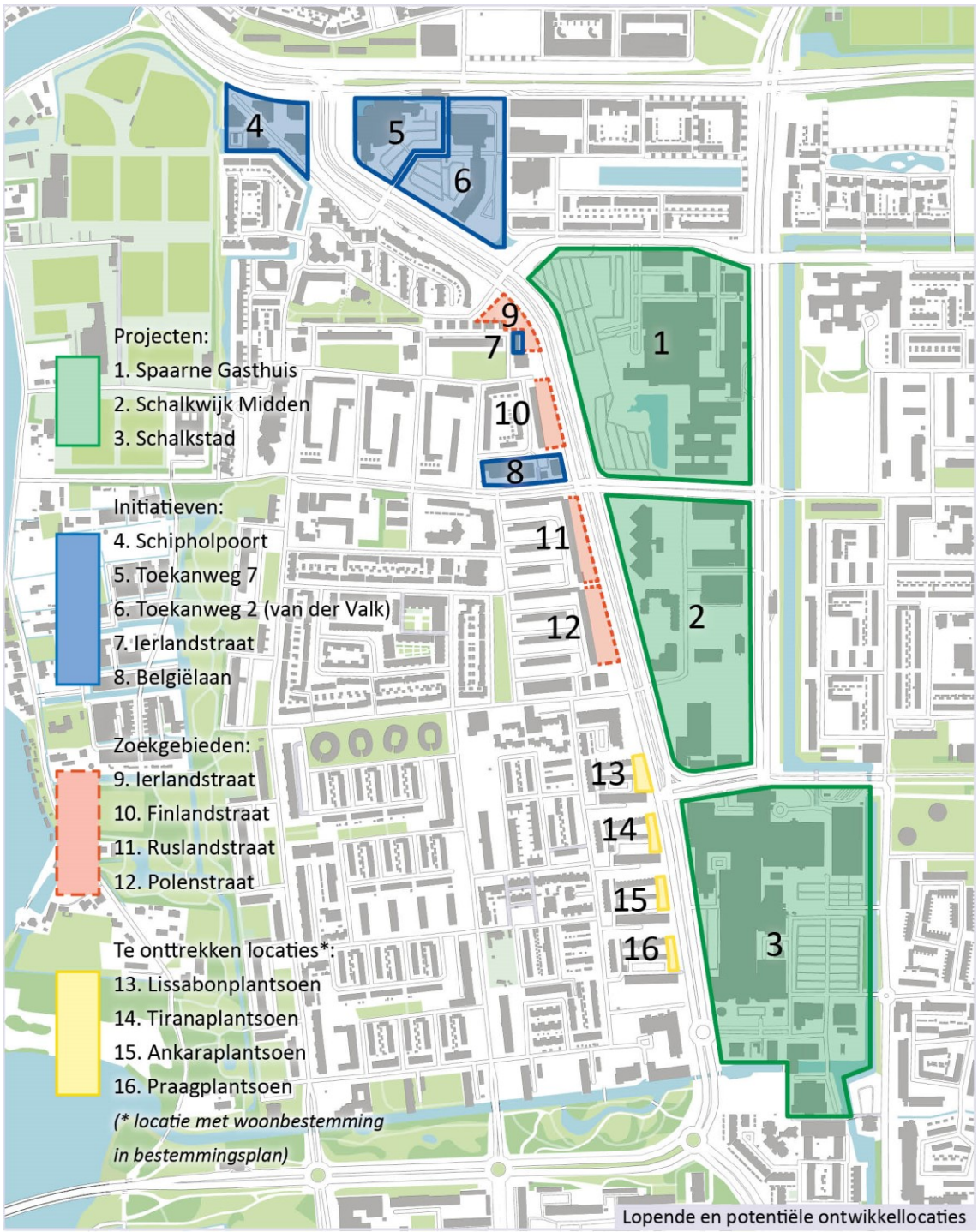
Een aantal initiatiefnemers is tijdens het maken van de visie geraadpleegd en heeft ideeën en schetsen ingediend die van invloed zijn geweest op de totstandkoming van de visie.

Er is ook een aantal partijen die gemeente-breed bepaalde specifieke belangen behartigen. Deze belangenverenigingen, zoals Fietsersbond en de Bomenwacht (en andere gebied specifieke groepen) hebben ook voor deze ontwikkelzone hun adviezen ingebracht.

Er is ook een aantal belangrijke werkgevers in dit gebied waaronder Rijkswaterstaat die binnen de zone verhuist en het ziekenhuis de grootste werkgever van Haarlem die binnen de zone een nieuw ziekenhuis realiseert. Door deze en andere werkgevers blijft de werkgelegenheid in de zone behouden.

Tenslotte hebben ook andere (semi-)overheden, en andere gebiedspartijen zoals nutsbedrijven, hun belangen in het gebied.
De Provincie Noord-Holland is rechtstreeks partij in het gebied als concessiegever voor het regionale openbaar busvervoer. De positie van bushaltes en de doorstroming van het busvervoer raken rechtstreeks aan de belangen van de Provincie als concessiegever. Bij de uitwerking van de zaken die het regionaal openbaar vervoer raken in de visie zal de Provincie dus betrokken moeten worden.
Ook nutsbedrijven en netbeheerders zijn belanghebbende. Zij zijn bijvoorbeeld betrokken bij het analyseren van risico's in verband met hun netwerken. Daarnaast zullen de netbeheerders zich moeten voorbereiden op de komst van nieuwe woningen en gebouwen in de zone, en op de verduurzaming van bestaande gebouwen. Zaken als decentrale electriciteitproductie door middel van zonne-energie leveren bijvoorbeeld extra complexiteiten op voor de netbeheerders. Zij zullen zich hierop moeten voorbereiden en zijn daarom direct belanghebbende bij de ontwikkelingen in de zone.

3.12 Ontwikkelingen



Lopende en potentiële ontwikkellocaties

Spaarne Gasthuis

Het Spaarne Gasthuis ziekenhuis in Schalkwijk wil haar gebouwen grootschalig vernieuwen binnen de aankomende 10 jaar. Het huidige vastgoed van het Spaarne Gasthuis voldoet op de middellange termijn niet langer aan de normen die het ziekenhuis stelt. Specifiek voor het Spaarne Gasthuisterrein wordt uitgegaan van het behoud van de ziekenhuisfunctie, op het oostelijk deel van het terrein. Het westelijk deel van het terrein wordt geïntensiveerd met bebouwing voor nieuwe functies (wonen, kantoren, voorzieningen) met parkeren in en onder deze nieuwe gebouwen. De nieuwe bebouwing krijgt voorkanten naar de hoofdwegen en meerdere entrees op

het terrein voor langzaam verkeer. Extra groen en water moeten zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu.

https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2019/29-januari/10:00/Vrijgeven-Concept-Stedenbouwkundige-Randvoorwaarden-Spaarne-Gasthuis/

Schalkwijk Midden
Vastgoedeigenaren en de gemeente werken samen aan de transformatie van het voormalige kantorengebied tussen Schalkstad en het Spaarne Gasthuis. Dit gebied met veel leegstaande kantoorruimte wordt een aantrekkelijk, levendig en groen woonwerkgebied. Het wordt ook wel 'stad tussen de bomen' genoemd vanwege de groene identiteit. Het boslandschap is in alles het leidende principe.
Het wordt een levendig gebied met een mix aan functies en een prettige plek om te verblijven Het gebied wordt het domein van voetgangers en fietsers. Het autoverkeer is daaraan sterk ondergeschikt en wordt aan de randen van het gebied afgevangen en direct naar de gebouwde parkeervoorzieningen geleid. Centraal door het gebied loopt van noord naar zuid “de corridor”. Deze route voor voetgangers en fietsers door het gebied is de ruggengraat van het plan en verbindt een drietal centrale pleinruimtes. Het gebied kent verschillende eigenaren. De fasering van de ontwikkeling is zo opgezet dat iedere plot zich in zijn eigen tempo kan ontwikkelen.

https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Commissie-ontwikkeling/2017/06-juli/20:00/Vaststellen-overeenkomst-Ontwikkelstrategie-Schalkwijk-Midden-en-Handboek-inrichting-Stad-tussen-de-bomen-en-instellen-regieteam/

Schalkwijk centrum, Schalkstad
Het winkelcentrum Schalkwijk wordt de komende jaren vernieuwd tot een modern en aantrekkelijk stadsdeelcentrum. Daarbij zullen functies als wonen, werken en uitgaan aan het centrum worden toegevoegd, waardoor het zich ontwikkelt als een levendig en multifunctioneel stadsdeelcentrum. Op dit moment zijn de nieuwbouwplannen voor Centrum Schalkwijk fase 1 in voorbereiding. Het gaat daarbij om de bouw van twee supermarkten, winkels, woningen en een openbare parkeergarage. Daarnaast worden een bioscoop, horeca en winkels toegevoegd.
Ook aan de plannen voor Fase 2 en verder wordt op dit moment gewerkt.
De vastgestelde kaders voor dit gebied zijn de Structuurvisie Schalkstad 2025 en het Stedenbouwkundig Definitief Ontwerp (SDO) Schalkstad.

Schipholpoort
Aan de Schipholpoort staan 5 kantoorpanden waar sprake is van leegstand. De kantoorpanden zijn van verschillende eigenaren. De gemeente is in gesprek met een eigenaar die 3 van de 5 panden in eigendom heeft. Deze initiatiefnemer heeft plannen voor sloop van de kantoorgebouwen en nieuwbouw van een woonproject. Hij is voornemens om hier 400-600 appartementen te realiseren in een nieuw woonconcept dat zich richt op starters op de woningmarkt. De doelgroep bestaat onder meer uit groepen die in de huidige woningmarkt moeilijk een eerste woning kunnen bemachtigen, maar wel van groot belang zijn voor de arbeidsmarkt in Haarlem. Het gaat dan bijvoorbeeld om beginnende leerkrachten, politieagenten en technische vaklieden. De kaders voor herontwikkeling zijn nog niet vastgesteld

Toekanweg 7
De rijkswaterstaatambtenaren die nu werkzaam zijn in het gebouw aan de Toekanweg 7 verhuizen naar het oude Fiodgebouw aan de Surinameweg. De eigenaar van het gebouw aan de Toekanweg 7 heeft plannen voor sloop en nieuwbouw en is hierover in gesprek met de gemeente. De eigenaar is voornemens om hier 600 appartementen te realiseren in een vernieuwend woonconcept voor

young professionals. Ook passen nieuwe voorzieningen en werkconcepten in deze nieuwe ontwikkeling. De kaders voor herontwikkeling zijn nog niet vastgesteld.

Toekanweg 2
Het hotel op Toekanweg 2 ondergaat op dit moment een gefaseerde renovatie. Op termijn heeft de eigenaar plannen voor uitbreiding van het hotel met ongeveer 100 hotelkamers en -suites. De eigenaar is in gesprek met de gemeente over de toekomstige mogelijkheden. Er zijn nog geen ruimtelijke en programmatische kaders vastgesteld voor deze ontwikkeling.

Zoekgebieden
In de zoekgebieden is verkend wat de mogelijkheden zijn om woningen en voorzieningen toe te voegen. Dit is vertaald in voorstellen in deze visie.

Ierlandstraat
Een eigenaar van commerciële ruimte aan de Ierlandstraat wil graag verkennen of er meer mogelijk is op die locatie. Er zijn nog geen plannen uitgewerkt en de kaders voor herontwikkeling zijn nog niet bepaald.

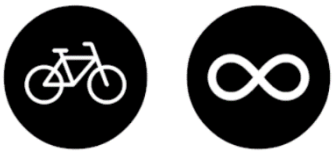
Belgiëlaan
Aan de Belgiëlaan heeft de eigenaar van de supermarkt plannen voor nieuwe ontwikkeling. De plannen bestaan uit vervangende nieuwbouw voor de supermarkt, bouwmarkt en een aantal aanvullende winkels. Daarnaast wil de initiatiefnemer woningen toevoegen aan de locatie. Ook het kantoorgebouw op de hoek Belgiëlaan / Europaweg wordt in deze plannen betrokken. De gemeente heeft nog niet gereageerd op deze plannen en er zijn nog geen kaders voor herontwikkeling vastgesteld.

Lissabon- / Tirana- / Praag- / Ankara-Plantsoen
Een bijzondere ontwikkeling in deze visie vindt plaats aan de genoemde 'plantsoenen'. Daar zijn in het geldend bestemmingsplan woningbouwmogelijkheden opgenomen aan de Europaweg. Deze potentiële bouwlocaties sluiten aan op complexen van Ymere en zijn eigendom van de corporatie. Ymere heeft aangegeven weinig belangstelling te hebben om op deze locaties sociale huurwoningen te ontwikkelen, onder meer omdat dit zou leiden tot verlies van groen en een afnemend woongenot in de bestaande complexen. Ook vanuit de omgeving is naar voren gebracht dat het onwenselijk is op die locaties woningen toe te voegen tussen de wijk en de Europaweg. In deze visie hebben we deze zienswijze overgenomen en is het voorstel om de bouwmogelijkheid op deze locaties vervallen. De woonbestemming die in het bestemmingsplan is opgenomen wordt op het moment dat er nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld, aangepast.

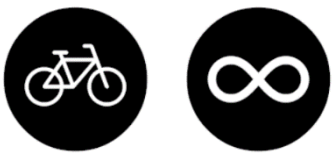
4. Uitgangspunten

4.1 Opgaven Groei van Haarlem

Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Daarom hebben we de ambitie om tot en met 2025 10.000 woningen toe te voegen. Deze zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten, doorstroom te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden. Een evenwichtige groei is belangrijk voor het goed functioneren van de stad nu en in de toekomst. Voorzieningen, zoals winkels, scholen en sportvelden moeten meegroeien met het aantal inwoners en de verhouding wonen- werken moet op gelijk niveau blijven. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken. De woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken. De opgaven van de groei van Haarlem die voor de hele stad gelden zijn hieronder samengevat.

1. Bereikbaar en Verbonden	**2. Gemengd en in balans**
	
De groei van Haarlem moet bijdragen aan de totstandkoming van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie	De groei van Haarlem moet hand in hand gaan met een meegroeiend voorzieningenniveau en werkgelegenheid.
3. Meer en gedifferentieerd wonen	**4. Duurzaam, water en groen**
De groei van Haarlem betekent het realiseren van 10.000 woningen, waarvan een substantieel aantal in sociale huur.	De groei van Haarlem moet samengaan met behoud en versterking van stedelijke kwaliteit. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken.

De keuzes die in de afzonderlijke zones gemaakt worden, moeten bijdragen aan de opgaven die voor de hele stad gelden. De ontwikkelzone Europaweg is één van de acht zones in de stad waar het grootste deel van de groei gerealiseerd gaat worden. De analyse van kansen en ontwikkelingen uit Hoofdstuk 3, samen met de opgaven voor de stad als geheel leiden tot de volgende uitgangspunten voor deze ontwikkelzone.



1. BEREIKBAAR EN VERBONDEN

- *Europaweg omvormen tot stadsstraat*
- *Stimuleren bewegen en langzaam verkeer door aantrekkelijke, toegankelijke en praktische routes*
- *Realiseren van veilige langzaam verkeersroutes gescheiden van autoverkeer*
- *Toegankelijkheid minder validen*
- *Verminderen autogebruik*
- *Beperken overlast automobiliteit (parkeren en verkeer)*
- *Stimuleren OV gebruik door beter bereikbare en gebruiksvriendelijke OV-voorzieningen*
- *Schalkwijk verbinden met de rest van Haarlem*
- *Mobiliteitsconcepten ondersteunen die duurzaam zijn en efficiënt gebruik van parkeerplaatsen stimuleren (mobilityhubs)*
- *Bewust vormgeven van laadinfrastructuur*
- *Experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten (elektrische deelauto's/fietsen, laadpleinen, MAAS: Mobility as a service ect), deze zijn onderdeel van nieuwe ontwikkelingen.*
- *Auto-parkeren uit het zicht oplossen*

GEMENGD EN IN BALANS

- *Monofunctionele gebieden omvormen naar gemengde gebieden*
- *Europaweg omvormen van anonieme autostraat naar stadsstraat met voorkanten en functies*
- *Behouden werkgelegenheid en ruimte bieden voor nieuwe soorten werkgelegenheid*
- *Behouden en toevoegen van maatschappelijke voorzieningen in het stadsdeel*
- *Verbinden bestaande en nieuwe voorzieningen in het stadsdeel*

MEER EN GEDIFFERENTIEERD WONEN

- *Toevoegen van minimaal 2750 woningen*
- *Toevoegen van sociale huurwoningen. Uitgangspunt 40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector*
- *Stimuleren sociale cohesie tussen bestaande en nieuwe wijken 'ontmoeten en verbinden' en sociale veiligheid*
- *Aantrekkelijke en veilige woonomgeving creëren waar mensen zich thuis voelen*
- *Gevarieerd woningaanbod voor verschillende doelgroepen*
- *Toevoegen van nieuwe woonconcepten voor young professionals*
- *Toevoegen van woonconcepten die zorgen voor doorstroming voor ouderen uit de omliggende wijken*
- *Toevoegen van woonclusters voor bijzondere doelgroepen*

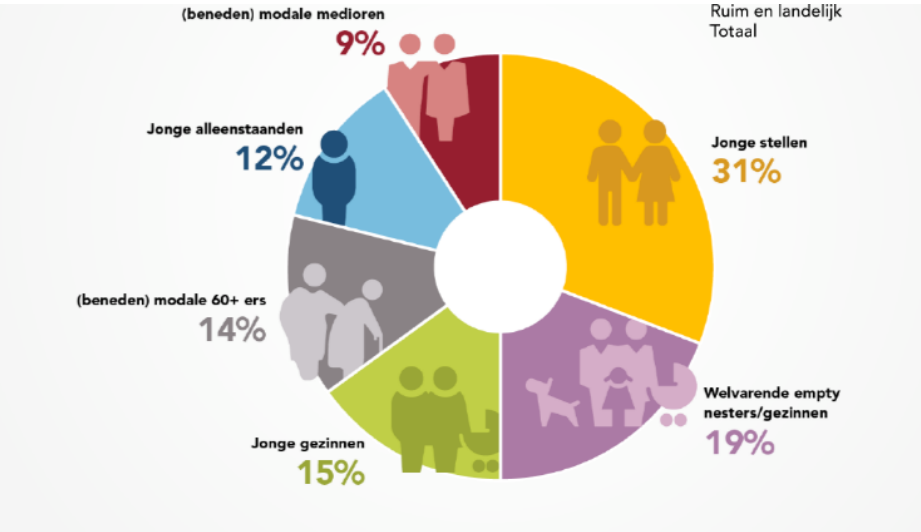
DUURZAAM, WATER & GROEN

- *Openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen*
- *Stimuleren spelen op straat*
- *Stimuleren ontmoeten in de openbare ruimte*
- *Klimaatadaptief ontwerpen voor zone en omgeving*
- *Behouden ecologische verbindingen en maken nieuwe verbinding langs Europaweg*
- *Aanhelen van hoofdbomenstructuur langs de Europaweg. Toevoegen van bomen bij herontwikkelingen.*
- *Behouden van de cultuurhistorisch waardevolle stedenbouwkundige structuren*
- *Fysiek duurzaam bouwen dat wil zeggen waar mogelijk circulair, demontabel., modulair en met materialenpaspoort.*
- *Functioneel duurzaam bouwen dat wil zeggen gebouwen moeten zo ontworpen worden dat ze later ook een andere functie kunnen herbergen.*
- *Mee-ontwerpen van voorzieningen voor energietransitie en klimaatadaptatie in de bebouwing en de openbare ruimte. Ruimte reserveren in gebouwen voor toekomstige aanpassingen van energie-infrastructuur.*
- *Dakoppervlak gebruiken voor duurzaamheidsambities (niet alleen voor eigen gebruik)*
- *Capaciteit van de ondergrond zorgvuldig benutten*
- *Vervoersbewegingen minimaliseren voor materiaal en materieel tijdens de bouw, door afspraken te maken over gebruik materialenhubs*
- *duurzaam ontwerpen en duurzaam materiaalgebruik toepassen in de openbare ruimte*
- *uitgangspunt bij bestaande bouw is Trias energetica: maximaal isoleren; maximaal duurzaam opwekken/ voorzien in de eigen benodigde duurzame energie en de resterende energiebehoefte zo min mogelijk vervuilend*
- *Duurzaamheid integraal bekijken. De bevindingen van de eerdergenoemde marktverkenning inzetten en wanneer mogelijk de collectieve systemen binnen de zone verbinden met ontwikkelingen in bestaande bouw in de omgeving (marktverkenning wordt in 2019 uitgevoerd)*

4.2 Studies groeipotentie

Om de opgaven en kansen voor de stad goed in beeld te krijgen zijn vier studies uitgevoerd. Er is onderzoek gedaan naar de woonbehoefte en naar de voorzieningen die nodig zijn als de stad groeit. Ook is onderzocht hoeveel ruimte voor werkgelegenheid er toegevoegd moet worden om de verhouding wonen/werken in de stad gelijk te houden. Onderzoek naar het bereikbaar houden van de groeiende stad loopt nog.
De resultaten van de studies zijn vertaald naar opgaven en mogelijkheden voor de verschillende ontwikkelzones.

In de woonstudie is onderzocht welke doelgroepen vraag uitoefenen naar wonen in Haarlem en welke leefstijlen hieraan verbonden zijn. Daarbij is gebruik gemaakt van de doelgroepenprognose van onderzoeksbureaus ABF en RIGO. Onderstaande figuur geeft dit weer.



Vervolgens is in beeld gebracht aan welk deel van de woonbehoefte Haarlem tegemoet kan komen met haar woningbouwprogramma volgens de verdeling 40/40/20. Vervolgens zijn de doelgroepen getalsmatig verdeeld over de ontwikkelzones.

Voor de ontwikkelzone Europaweg zijn dat onderstaande doelgroepen in de volgende verhouding.

Aantallen	jonge alleenstaanden	jonge stellen	jonge gezinnen	(beneden) modale medioren	welvarende empty nesters/ gezinnen	(beneden) modale 60+ers	Totaal
Europaweg	**450**	**900**	**300**	**300**	**300**	**500**	**2.750**

Omdat er voor een deel van de geplande woningen al projecten in ontwikkeling zijn (onder meer Schalkwijk Centrum, Schalkwijk Midden, Spaarne Gasthuis) is reeds in beeld te brengen of de projecten die in ontwikkeling zijn voldoende aansluiten bij de vraag die in deze zone wordt verwacht. Op dit moment ziet het er naar uit dat ruimschoots voldoende wordt gebouwd voor jonge alleenstaanden en jonge stellen, terwijl het aanbod dat geschikt is voor gezinnen en welvarende empty nesters binnen de zone achterblijft.

Gezinsvriendelijke gestapelde woningen of compacte grondgebonden stadswoningen op kleinere kavels zijn mogelijkheden om in compacte vorm gezinswoningen te realiseren. In Schalkwijk Midden wordt dit woonconcept gerealiseerd. Een aantal projecten biedt ook ruimte voor doorstroming voor beneden modale 60+ ouderen.

Uit de voorzieningenstudie komt de behoefte aan commerciële en sociaal maatschappelijke voorzieningen naar voren. Als er in de zone 2750 woningen bijkomen, dan zou dit in principe moeten leiden tot het toevoegen van onderstaande voorzieningen.
In de rechterkolom is aangegeven of een benodigde voorziening binnen of in de nabijheid van de zone gerealiseerd kan worden. Niet al deze voorzieningen zijn noodzakelijk in de zone gehuisvest. In sommige gevallen is het logischer een locatie buiten de zone te vinden.

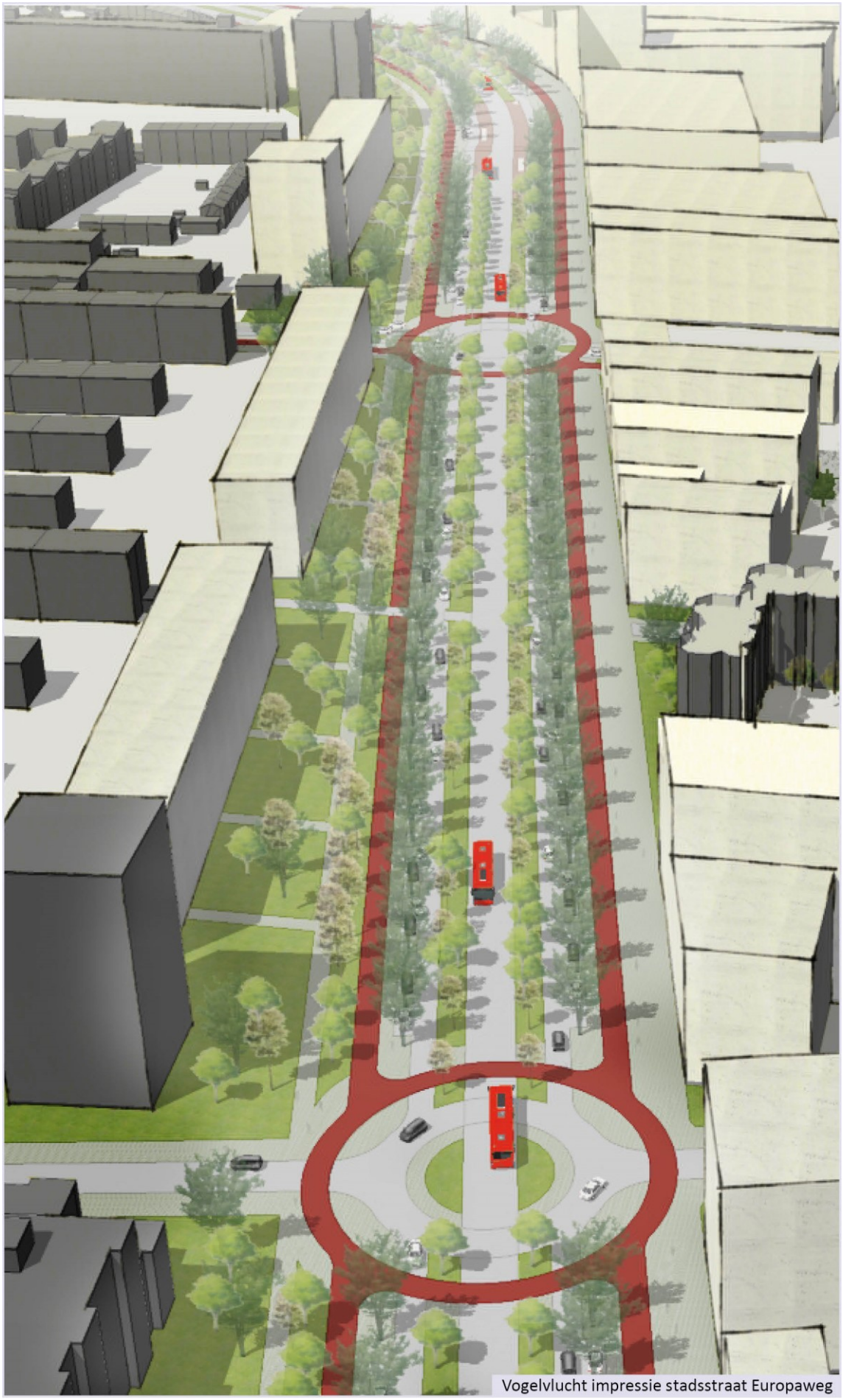
Ruimte nodig voor:	
1 locatie voor beschermd wonen (1200 m2) en locaties gezinshuizen jeugdzorg	De ontwikkelaar van Toekanweg 7 heeft het voornemen een aantal wooneenheden voor beschermd wonen aan te bieden. De ontwikkelaar van een locatie aan de Surinameweg heeft plannen voor ongeveer 30 zorgwoningen. Buiten de zone: In Boerhaavewijk op de St Jacob locatie komen meer dan 100 aanleunwoningen. Dit zijn reguliere woningen met zorgondersteuning.
1 gezondheidcentra/ ZOED/ CJG/ Wijkteam (600-1200 m2)	Buiten de zone zijn 3 ZOEDs aanwezig (Europawijk, Molenwijk en Meerwijk) en er is een tijdelijke ZOED aanwezig in Boerhaavewijk. Het plan is om een permanente ZOED in Boerhaavewijk te huisvesten. Alle vier de wijken van Schalkwijk hebben dan een eigen ZOED. Als dat lukt is een ZOED in de ontwikkelzone Europaweg niet nodig. Vooralsnog is in de ontwikkelzone geen reservering opgenomen voor een ZOED.
De wijde wereld voor 250 leerlingen (8 a 9 groepen)	In deze zone wordt mogelijk een nieuwe basisschool gerealiseerd. Het gaan om nieuwbouw ten behoeve van de basisschool De Wijde Wereld, op een nieuwe locatie nabij Schalkwijk Centrum. Koppeling met wijkfuncties waaronder de bibliotheek, sporthal en kinder-/peuteropvang wordt geambieerd. Indien dit niet wenselijk of mogelijk is, kan herontwikkeling op de huidige locatie plaatsvinden.
1 Primair onderwijs/ junior college; 16 klassige school	Voor een tweede nieuwe school in deze zone is vooralsnog geen geschikte locatie gereserveerd. Het is wenselijk om ruimte te zoeken voor een 16-klassige basisschool in deze zone, om een betere spreiding van het onderwijs te realiseren en om zo ook een start te kunnen maken met het vernieuwen van de scholen in de zone van de Floris van Adrichemlaan. Realisatie van een nieuwe school is geen onderdeel van de vastgelegde plotregels voor Schalkwijk Midden of het stedenbouwkundig kader van het Spaarne Gasthuis. Buiten de zone bevinden de meest kansrijke locaties voor basisscholen bevinden zich in de omgeving aan de Floris van Adrichemlaan en de Belgiëlaan.
1 sportzaal (900 m2)/ sporthal (2000m2) (of in Haarlem Oost)	In de zone wordt het lastig nog een sportzaal te realiseren. Buiten de zone ligt een kans aan de Belgiëlaan. Mogelijk kunnen daar twee verouderde gymzalen omgevormd worden naar een sportzaal danwel sporthal.
Zwembad	Door de groei van Haarlem met 10.000 woningen is het op termijn nodig om het zwembad te vergroten. Vergroten op de huidige locatie is niet mogelijk, er moet daarom gezocht worden naar een nieuwe locatie. Verschillende potentiële nieuwe locaties zijn in beeld: een locatie nabij Schalkwijk Centrum of een locatie nabij Spaarne Gasthuis

In de voorzieningenstudie wordt aanbevolen per zone gemiddeld 15% ontwikkelruimte te reserveren voor buurtgerichte-, economische- en maatschappelijke functies. Het gaat hierbij om het ruimte bieden aan functies die zich vestigen op basis van marktwerking, de gemeente stuurt niet actief op de invulling van deze functies. Voor de Europawegzone gaat het bij een behoefte aan 15% om ruim 50.000 m2. In deze visie zal de behoefte aan ruimte voor voorzieningen echter slechts gedeeltelijk worden ingevuld door nieuwe commerciële ruimten. Een belangrijk deel van de vraag naar werkruimte kan worden opgevangen in en rond het bestaande Schalkwijk Centrum. Zo

ondersteunt de zone-ontwikkeling de transformatie van Schalkwijk Centrum naar een divers en levendig stadsdeelcentrum.

Een leidend principe uit de studie naar werk is het uitgangspunt dat de verhouding van het aantal inwoners met het aantal banen voor Haarlem als geheel gelijk moet blijven. Voor de Europawegzone zou dit er toe moeten leiden dat er 1.638 banen in de zone bijkomen. Kenmerkend voor de Europawegzone is echter dat veel van de beoogde woningbouwplannen in de plaats komen voor verouderde kantoren. Er verdwijnt in deze zone dus ook veel ruimte voor werkgelegenheid. We richten ons er op, in deze zone het aantal arbeidsplaatsen gelijk te houden. Dat is al een stevige ambitie. Dat betekent dat voor ruim 1.600 banen elders in Haarlem plaats gevonden moet worden.

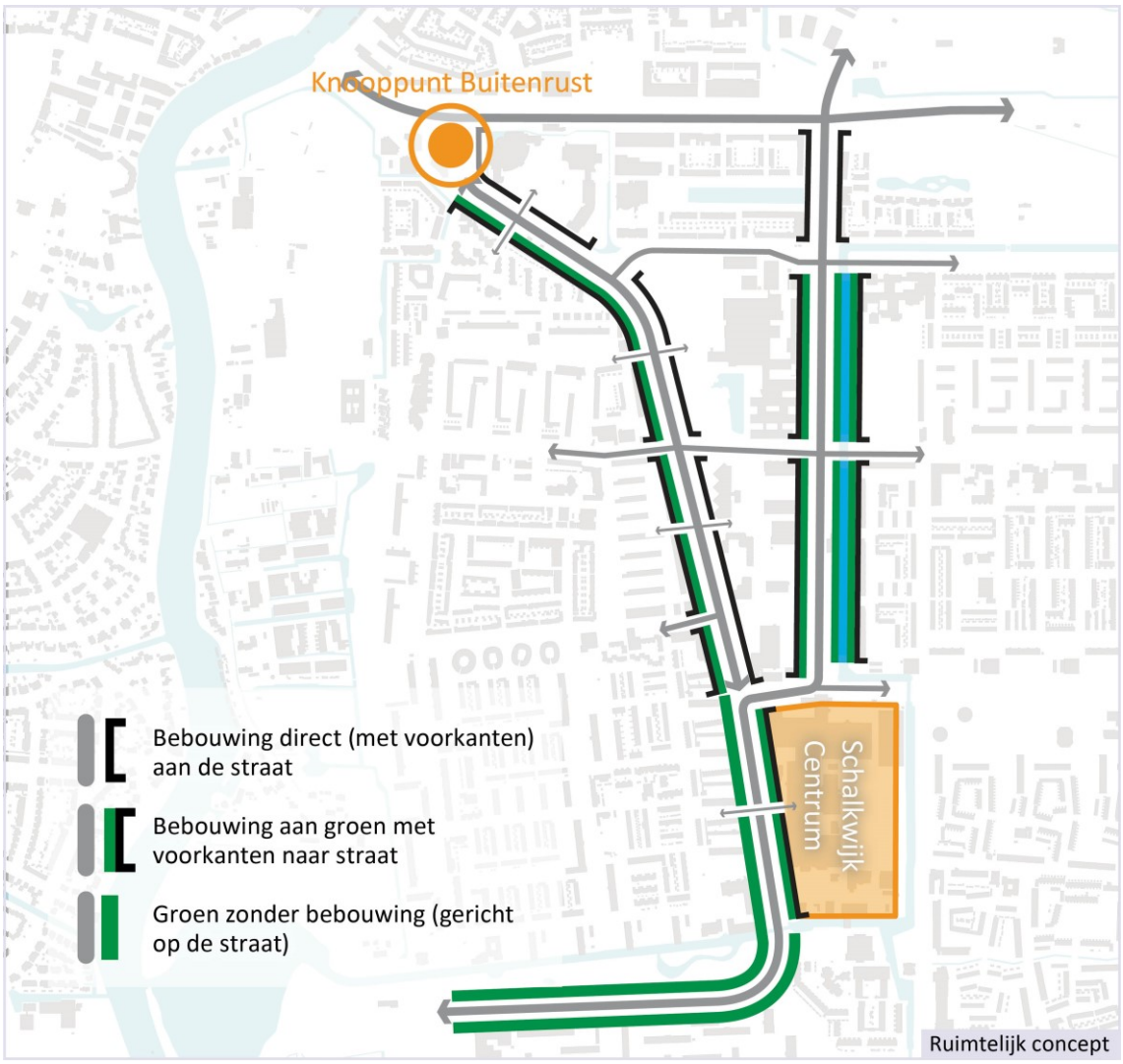
Uit de mobiliteitsstudie komt voort dat er ruimteclaims nodig zijn voor de duurzame mobiliteitstransitie. Zonder mobiliteitstransitie geeft de groei van 10.000 woningen en 8.000 banen een (zeer) grote druk op de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid. Dit beeld is met een kaarten en tabellen ondersteund. Er is voldoende ruimte aanwezig in de Europaweg zone voor de fysieke ingrepen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto (afhankelijk van totaal programma). Er is ruimte gereserveerd voor de toekomstige Ring Zuid, fietsparkeervoorzieningen, veilige fiets- en wandelroutes en er wordt nagedacht over mobilityhubs. En meest in het oog springend in deze zone is de omvorming van de Europaweg naar stadsstraat. Dit is geheel in lijn met de uitgangspunten van de Structuurvisie Openbare Ruimte.
Het moment van uitvoering van het omvormen van de Europaweg naar stadsstraat is mede afhankelijk van het moment waarop de benodigde financiën beschikbaar zullen zijn.
De versnelling van de woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken. Maar de woningbouw gaat in deze zone sneller dan de mobiliteitstransitie. Daarom zijn er flankerende maatregelen nodig. Gedacht kan worden aan het invoeren van gereguleerd parkeren waar dat een oplossing is.



Vogelvlucht impressie stadsstraat Europaweg

5 De visie

De analyse van kansen en ontwikkelingen uit Hoofdstuk 3, samen met de uitgangspunten uit dit Hoofdstuk 4 leiden tot de volgende visie voor deze ontwikkelzone.
Belangrijkste ontwikkeling in deze zone is herprofilering van dit deel van de Europaweg. De Europaweg vormt de verbindende factor tussen de herontwikkelingsprojecten aan de oostkant van de weg en is de verbindende factor van deze gebiedstransformatie. De herprofilering van de Europaweg draagt bij een de gewenste en noodzakelijke duurzame mobiliteitstransitie, en is één van de sleutelprojecten vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte.



5.1 Ruimtelijk concept
De Europaweg in Schalkwijk is de verbindingsroute met het centrum van Haarlem. In de huidige situatie is de auto dominant aanwezig op de Europaweg. Naast het drukke autoverkeer maakt het ontbreken van voorkanten van huizen (‘adressen’) aan de straat van de Europaweg een ‘anonieme’ weg. Voor fietsers en voetgangers is de Europaweg geen prettige omgeving om te zijn.
Uitgangspunt vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte is om van het noordelijke deel van de Europaweg een stadsstraat te maken. De Europaweg verandert hier van een brede autoweg naar

een levendige straat voor bewoners en gebruikers met voorkanten en toegangen van gebouwen aan de straat.
Waar het in deze visie vooral gaat over het noordelijk deel van de Europaweg - de stadstraat - is het in breder perspectief van belang om aan te geven hoe het noordelijke deel en zuidelijke deel (scheiding ligt ter hoogte van de Aziëweg) van de Europaweg zich tot elkaar verhouden. Het zuidelijk deel maakt onderdeel maakt onderdeel uit van de hoofdverkeersontsluiting van Schalkwijk, waartoe ook de Aziëweg en de Amerikaweg behoren en wordt niet getransformeerd naar een stadsstraat maar behoudt de karakter van een groene laan. In de continuïteit van de route is dit groene karakter en de wijze waarop de bebouwing zich daartoe verhoudt ook het leidende thema voor de rest van de hoofdverkeersontsluiting van Schalkwijk; de Aziëweg en de Amerikaweg.

1. Stimuleren van langzaam verkeer
Onderdeel van het omvormen van de Europaweg tot stadsstraat is het veranderen van de verkeerskundige functie van de weg. Voor de Europaweg betekent dit dat er in de eerste plaats gekeken wordt naar het belang van de voetganger en de fietser, daarna naar het openbaar vervoer en ten slotte naar het belang van de auto. Dit leidt tot minder rijstroken voor de auto en meer ruimte voor de voetganger en de fietser. Het profiel van de straat wijzigt waarbij veel asfalt voor de auto wordt ingeruild voor ruimte voor de voetganger en de fietser en er meer ruimte komt voor groen en bomen. Met minder rijstroken kan het verkeer goed afgewikkeld worden op de Europaweg.
De Europaweg is een hoofdbomenstructuur die nu nog veel gaten kent. Door het aanhelen van deze structuur middels het toevoegen van veel bomen, ontstaat een stadsstraat die over de gehele lengte herkenbaar is als groene loper door de wijk. Op deze manier wordt woonomgeving gecreëerd die een gezonde levensstijl ondersteunt.

2. Europaweg als verbindend element tussen de verschillende ontwikkelingen
In de ontwikkelzone Europaweg spelen diverse ontwikkelingen die veelal hun eigen tijdspad volgen. De Europaweg is het element dat alle verschillende onderdelen van de ontwikkelzone tot een geheel smeedt. Daarom is het van belang dat deze weg zich als een duidelijk herkenbare eenheid manifesteert. Dit komt tot uitdrukking in de inrichting van de straat maar ook in de manier waarop aan beide kanten van de weg de bebouwing aan de straat staat.

Westkant (Europawijk): groen tussen bebouwing en straat	Oostkant: bebouwing aan de straat
Terwijl aan de oostkant van de weg wordt ingezet op nieuwe bebouwing, wordt aan de westkant van de weg aangesloten op de bestaande bebouwingsstructuur van Europawijk. De continuïteit in de herkenbaarheid van de straat wordt hier gevormd door het groen dat tussen de straat en de bebouwing ligt. Aan de westkant wordt nadrukkelijk aangesloten bij de ontstaansgeschiedenis van Europawijk en de cultuurhistorische waarde daarvan. Hierdoor blijft de kenmerkende open bebouwingsstructuur van de wederopbouwperiode zichtbaar alsmede het ecologische karakter van de Kruidenbuurt.	Aan de oostkant van de weg wordt de nieuwe bebouwing, over de volledige lengte van de straat direct aan het trottoir geplaatst. De continuïteit in de herkenbaarheid van de straat wordt hier gevormd door de bebouwing

3. Voordeuren aan de straat

De aanblik van de Europaweg ondergaat met de verandering naar een stadsstraat een ware metamorfose. Van een gebied dat gedomineerd wordt door achterkanten wordt het een nieuwe centrale ruimte in Schalkwijk. Het wordt een ruimte om in te verblijven en elkaar te ontmoeten. Waar de bebouwing aan de Europaweg nu met de achterkant naar de Europaweg georiënteerd staat, wordt in de transformatie van de weg tot stadsstraat ingezet op voorkanten en voordeuren aan de straat. Door de toegangen van de bebouwing, met voorzieningen en woningen op de begane grond, aan de kant van de Europaweg te leggen zorgt die voor meer beweging en levendigheid op straat. Samen met het verbeterde (toe)zicht vanuit de bebouwing zorgt dit voor meer sociale veiligheid op straat wat de stadsstraat een prettige plek maakt om te zijn.

4. Verbindingen tussen de wijken

De nieuwe Europaweg moet niet alleen zorgen voor een verbetering van de verbinding tussen Schalkwijk en het centrum van Haarlem. Ook op het niveau van Schalkwijk zelf moet het zorgen dat de barrière die die Europaweg nu vormt verminderd wordt en de wijken (Europawijk met Schalkwijk Midden, Spaarne Gasthuisterrein en Schalkstad) beter met elkaar verbonden worden. De herinrichting van de Europaweg zorgt ervoor dat de oversteekbaarheid verbetert.

5. Knooppunt Buitenrust toegangspoort voor Schalkwijk

Bij de kruising van de Europaweg en de Schipholweg komt ‘Knooppunt Buitenrust’. Op deze plek nabij de Buitenrustbruggen komen verschillende belangrijke openbaar vervoerslijnen bij elkaar. Daarnaast moet het op deze plek aan de Schipholweg duidelijk zijn dat hier de stadsstraat Europaweg begint en op die manier de toegangspoort tot Schalkwijk vormen.

6. Van monofunctionele gebieden naar multifunctionele gebieden

Schalkwijk kent een typische opbouw van een wijk uit de wederopbouw periode waarbij alle functies - wonen, werken, winkelen, verkeer en recreëren - doelbewust van elkaar gescheiden zijn. Hierdoor zijn de verschillende gebieden in Schalkwijk monofunctioneel van opzet. In deze zone wordt dat principe doorbroken en wordt ingezet op gemengde gebieden. Monofunctionele kantoorlocaties worden gemengde woon-werkgebieden. Het winkelcentrum wordt uitgebreid met wonen en publieksaantrekkende voorzieningen. Het ziekenhuisterrein wordt meer multifunctioneel door daar ook wonen en bedrijvigheid mogelijk te maken.

5.2 Uitwerking van de visie

Overzichtstekening visie

Dit deel van de visie beschrijft de nadere uitwerking van het concept waarbij verschillende (ruimtelijke) thema's nader belicht worden.
Deze uitwerking van de visie doet op ruimtelijk vlak hoofdzakelijk uitspraken over de Europaweg en de direct daaraan grenzende bebouwing. Op functioneel en programmatisch vlak wordt daarentegen wel het totale gebied van de ontwikkelzone beschouwd. Dat wil zeggen inclusief de lopende projecten Schalkwijk Centrum, Schalkwijk Midden en Spaarne Gasthuis.

5.2.1 Uitwerking van de visie Verkeer

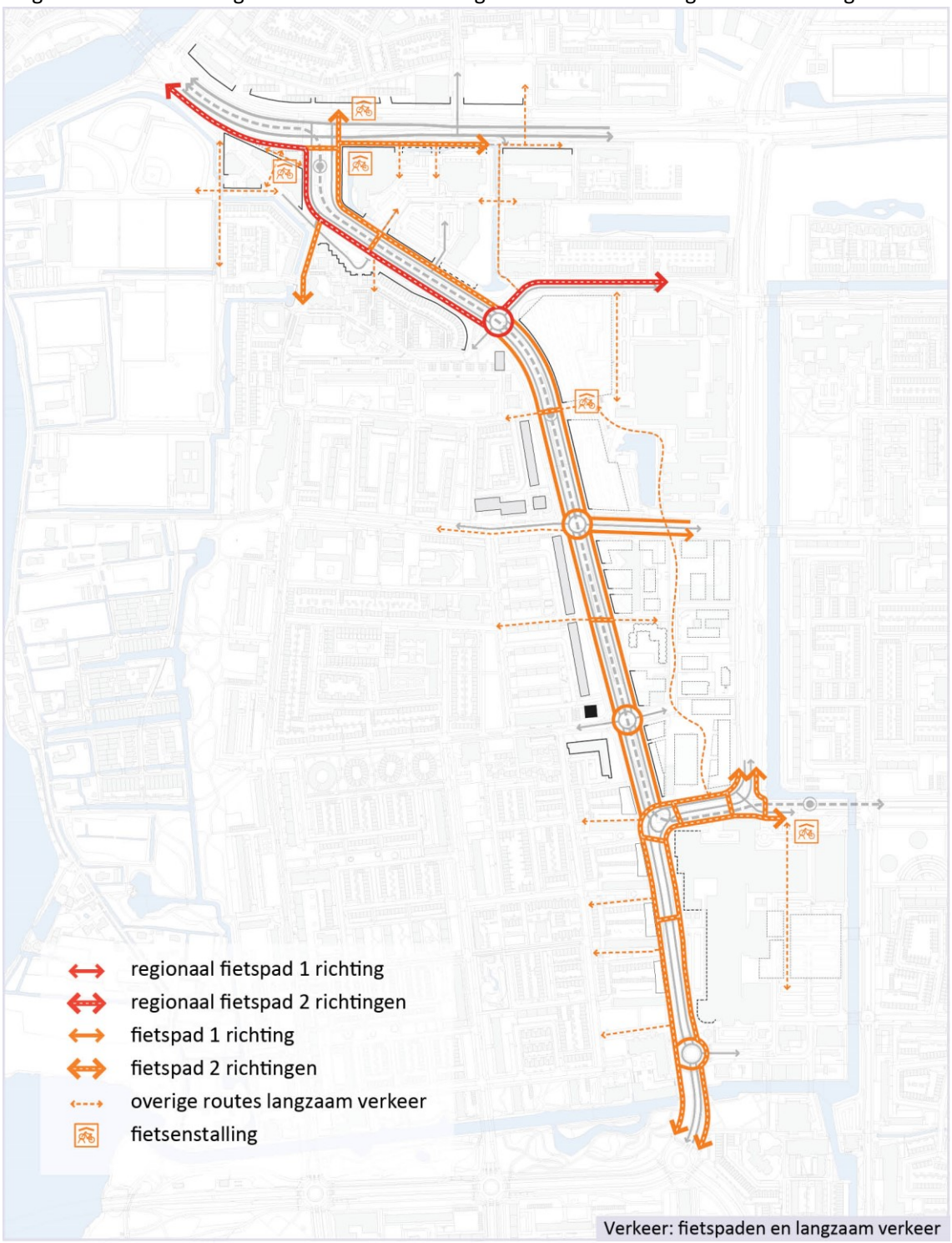
De Europaweg wordt een stadsstraat die Schalkwijk beter moet verbinden met het centrum van Haarlem. In dat kader krijgen de fietser en voetganger een belangrijke plek bij de herinrichting van de weg. De positie van de auto wordt minder dominant maar zal hier zeker niet uit het straatbeeld verdwijnen. De Europaweg is en blijft een belangrijke route voor openbaar vervoer, de bus op de busbaan heeft prioriteit op het overige verkeer.

In het voortraject van deze visie heeft Goudappel Coffeng een verkeerskundige studie gedaan naar de herinrichting van de Europaweg. Hieruit is gebleken dat het beste verkeersbeeld kan worden bereikt met een Europaweg die bestaat uit een rijstrook in iedere richting, aan weerszijden van de busbaan, in combinatie met rotondes. Deze oplossing biedt met name voordelen voor fietsers en voetgangers, terwijl ook de doorstroming voor auto's verbetert ten opzichte van de bestaande situatie. Een ook de verbindingen voor voetgangers en fietsers in oost-westrichting ondergaan in dit model een verbetering.

Langzaam verkeer
Bij de herinrichting van de Europaweg is er veel aandacht voor de fietser en de voetganger. Dit sluit aan bij de ambitie om beweging te stimuleren en om het aantal verplaatsingen met de auto binnen Haarlem terug te dringen.
Fietsers en voetgangers worden bij de herinrichting gefaciliteerd middels brede fiets- en voetpaden aan beide zijden de Europaweg. In de huidige situatie ontbreken fiets- en voetpaden voor een groot deel aan de oostkant van de Europaweg. De nieuwe fietspaden en trottoirs bieden toegang tot de woningen en voorzieningen in de gebouwen die langs de weg komen te staan.

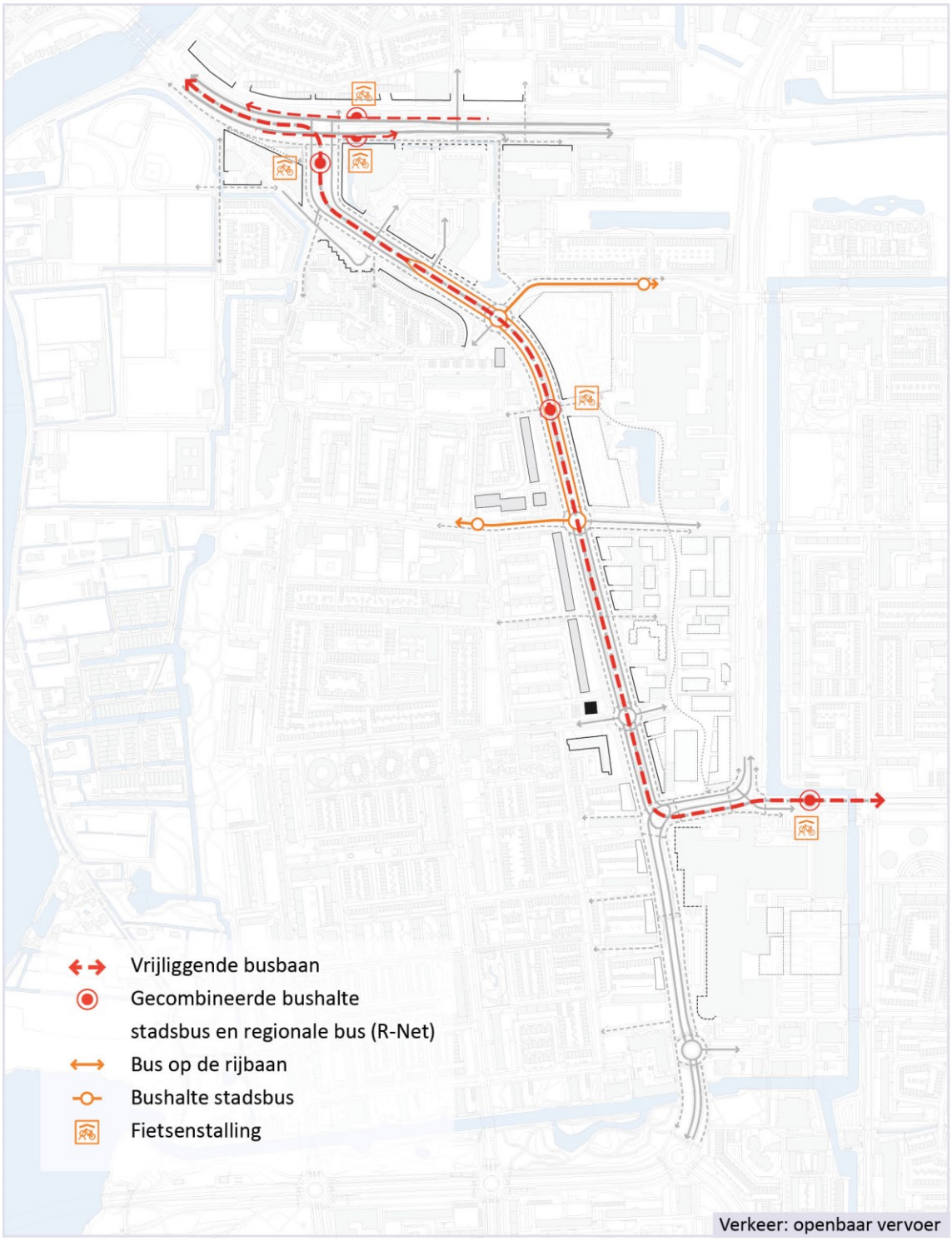
Mede vanwege het comfort voor de fietser is ervoor gekozen om de kruisingen met verkeerslichten te vervangen door rotondes. Op de rotondes heeft de fietser voorrang op het autoverkeer. Vanuit het oogpunt van veiligheid is gekozen om fietsers op de rotondes in één richting te laten rijden. Dit is mede ingegeven door de inbreng van fietsers en automobilisten in het participatieproces, die er op wezen dat zij rotondes waar fietsers in twee richtingen mogen fietsen, onoverzichtelijk en gevaarlijk vinden. Gelet op het gegeven dat de nieuwe rotondes op de Europaweg al bijzondere rotondes worden, vanwege de busbaan die de rotonde doorsnijdt, kiezen we er voor om deze rotondes niet nog ingewikkelder te maken door fietsers in twee richting en rond te laten rijden. Doordat fietsers in één richting over de rotondes gaan, zijn ook de fietspaden tussen de rotondes in één richting. Deze fietspaden zijn met 2,5meter wel extra breed gemaakt om een incidentele fietser in de tegenrichting de ruimte te geven. Ook tussen de rotondes zijn er oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers.
De fietspaden langs de Europaweg ten noorden van de Boerhaavelaan zijn wel in twee richtingen. Dit heeft aan de westkant van de Europaweg te maken met het faciliteren van de regionale fietsroute die vanaf de Boerhaavelaan richting het centrum van Haarlem gaat. Hier takt ook de fietsverbinding over het Wijnruitpad op aan. Aan de oostkant van de Europaweg heeft dit te maken met de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers over de Schipholweg ten oosten van de aansluiting met de Europaweg. De huidige oversteek over de Schipholweg voor fietsers en voetgangers ten westen van de aansluiting met de Europaweg komt te vervallen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.
Met een toename van het fietsgebruik neemt ook de behoefte aan meer en betere fietsenstallingen toe. Voor uitbreiding of toevoegen van fietsenstallingen wordt met name gekeken naar de belangrijke haltes van het openbaar vervoer en belangrijke stedelijke functies zoals het Spaarne Gasthuis en het winkelcentrum. De verwachting is dat het benodigde aantal plekken in de fietsenstallingen met een factor 4 moet toenemen. Hierbij dient ook nadrukkelijk aandacht te zijn voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen en de stalling van bijzonder formaat fietsen.

Voor fietsers en voetgangers speelt niet alleen het beter bereikbaar maken van de bebouwing aan de beide kanten van de Europaweg maar ook het verbinden van de gebieden die aan weerszijde van de weg liggen. Zo zijn er langzaamverkeersroutes die vanuit Europawijk doorlopen naar Schalkwijk Midden, het Spaarne Gasthuisterrein, Schalkstad en de Toekanweg. Ook zijn er routes die deze gebieden onderling met elkaar verbinden zoals de route die centraal door Schalkwijk Midden loopt. Langs de Schipholweg komt naast het fietspad een breed trottoir waarvandaan ook het gebied aan de Toekanweg toegankelijk is. Met het oog op directe en korte routes voor langzaam verkeer is het gewenst om de verbinding tussen de Toekanweg en de Broekweg in de



Verkeer: fietspaden en langzaam verkeer

Entree West weer open te stellen voor langzaam verkeer. Rond de ontwikkeling van de Schipholpoort komen routes die zorgen voor een betere toegankelijkheid van de groene zoom. Het resultaat is een fijnmazig netwerk van routes voor fietsers en voetgangers in de hele zone.



Openbaar vervoer

De Europaweg is met de vrij liggende busbaan een van de hoofdroutes voor openbaar vervoer in Haarlem, dit blijft in deze visie zo. De busbaan blijft op de huidige plaats liggen. De busbaan is bij de aanleg zo gemaakt dat hier later eventueel een trambaan van gemaakt kan worden.

Voor de haltes worden wel een aantal nieuwe locaties voorgesteld om het overstappen te vergemakkelijken en om het Spaarne Gasthuis beter bereikbaar te maken. Hiertoe wordt de bestaande bushalte voor de snelle regionale bus (R-net) vervangen door twee nieuwe: één naar het begin van de Europaweg (nabij de kruising met de Schipholweg) én één verder naar het zuiden ter hoogte van de Nederlandlaan.
Aan het begin van de Europaweg ontstaat daardoor een nieuwe compacte gecombineerde bushalte voor de regionale bus en de stadsbus nabij de bestaande haltes aan de Schipholweg. Dit maakt het overstappen op de regionale bus van / naar Amsterdam gemakkelijker. Op dit 'Knooppunt Buitenrust' komen veel buslijnen samen wat aanleiding biedt om hier als compact busstation ook in vormgeving een bijzondere plek van te maken.

Voorbeeld compact busstation, Stockholm

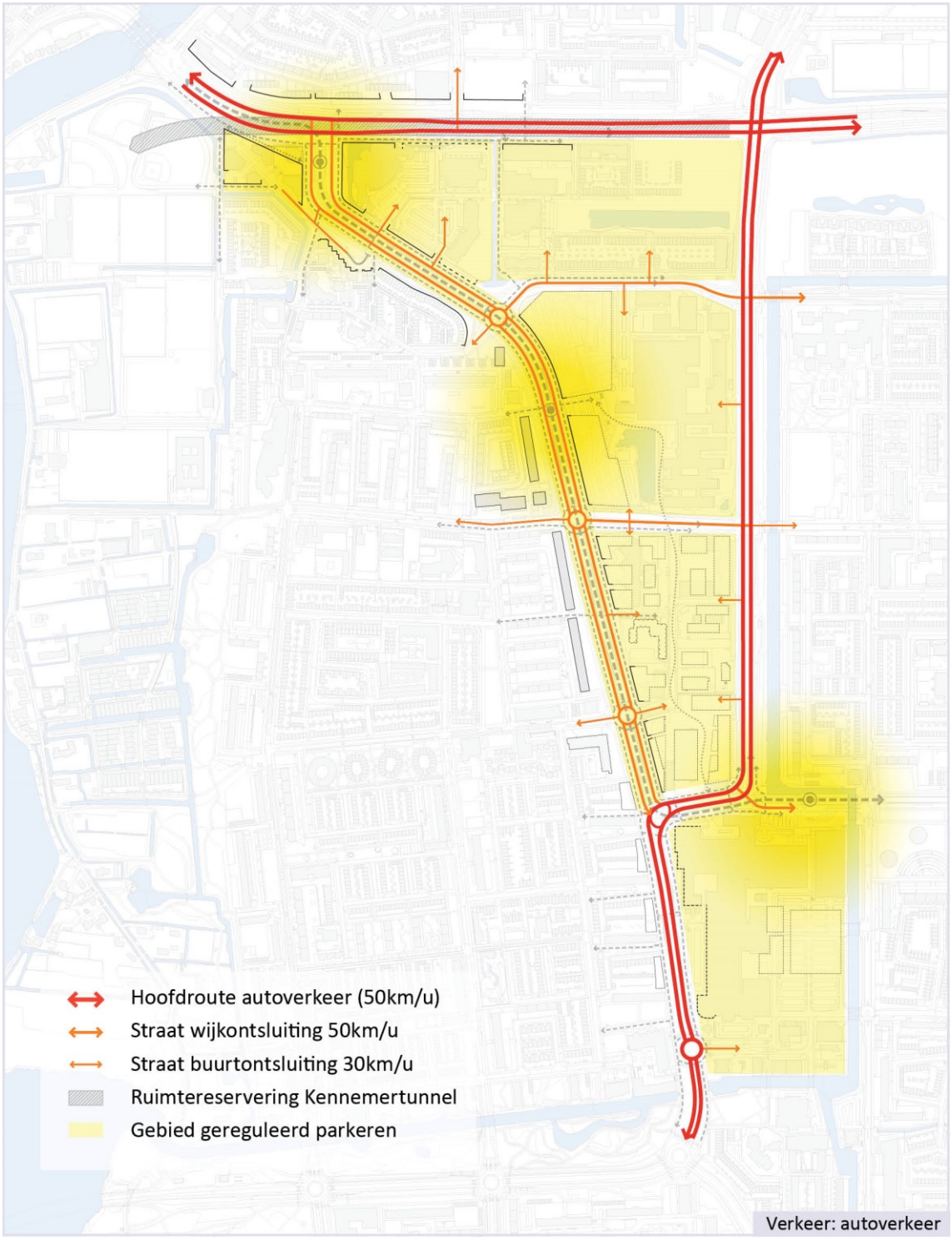
Voorbeeld bus (tram) door rotonde, Den Haag

Flexibiliteit
Voor het verplaatsen van haltes (zeker die van de R-net) is overeenstemming met meerdere partijen, waaronder de provincie, vereist. Aangezien die overeenstemming er nu nog niet is, is de mogelijkheid opgenomen om de verplaatsing van de haltes in tijd los te koppelen van de herinrichting van de Europaweg.
Deze flexibiliteit is gevonden in de breedte van de berm van de busbaan. Deze is over de volledige lengte 4m, wat overeen komt met de maat voor een R-net bushalte. Hierdoor kan de positie van de halte ook op een later tijdstip verschoven worden.

De regionale bus heeft voorrang op al het overige verkeer en rijdt op de busbaan midden door de rotondes. Dit is overigens is andere steden in Nederland een beproefd concept. Wanneer de snelle bus (of tram) er aan komt gaat voor het overige verkeer op de rotonde het licht op rood. Zodra de bus gepasseerd is functioneert de rotonde weer normaal, dus zonder verkeerslichten.
De stadsbussen rijden wel gewoon over de rotondes aangezien deze zich op de Boerhaavelaan en de Belgiëlaan moeten mengen met het overige verkeer. Hiertoe verlaten de stadsbussen de vrij liggende busbaan ergens tussen de Schipholweg en de Boerhaavelaan. Voor de halte van de stadsbus op de Europaweg te hoogte van het Spaarne Gasthuis betekent dit dat deze stopt naast de rijbaan. Dit heeft als bijkomend voordeel dat deze gemakkelijke te bereiken is vanuit de aanliggende wijk.

Om de toegankelijkheid voor fietsers en gecombineerd gebruik van langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren wordt er gestreefd naar het uitbreiden van fietsenstallingen rond de bushaltes voor de regionale bussen.

Minder concreet, maar daarom niet minder gewenst is het realiseren van een OV verbinding vanuit (Centrum) Schalkwijk met de Oostpoort en de Waarderpolder en het verbeteren van de OV verbinding richting Station Heemstede-Aerdenhout. Dit zorgt voor een betere verbinding in de stad (tussen woon- en werkgebieden) maar draagt ook bij van het ontlasten van de historische binnenstad voor wat betreft OV verkeer.



Autoverkeer en Parkeren

Waar de Europaweg nu een belangrijke functie heeft voor het doorgaande autoverkeer zal het in de toekomst veel meer gaan om bestemmingsverkeer. Als stadsstraat wordt de Europaweg daarom voor auto's minder belangrijk en zijn er minder rijstroken nodig. Het aantal rijstroken voor de auto wordt van twee rijstroken per richting teruggebracht naar één rijstrook per richting. De maximum snelheid van 50km/u blijft gelijk.

Om de woningen en voorzieningen op de begane grond van de nieuwe bebouwing langs de Europaweg bereikbaar te maken komen er langsparkeerplekken voor auto's. Deze parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor bezoekers.

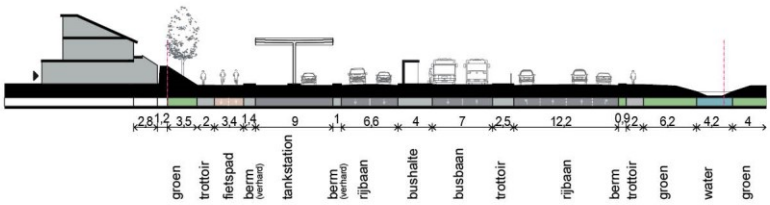
Tussen de parkeerplaatsen (om de twee plekken) komen bomen in grote boomspiegels die ervoor zorgen de rijstrook voor auto's (optisch) versmald wordt. Dit zorgt ervoor dat de weg niet uitnodigt om te hard te rijden.
De kruisingen met verkeerslichten op de Europaweg zullen vervangen worden door rotondes en de kruising van de Europaweg met de Toekanweg / Schipholpoort komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komen afzonderlijke afslagen naar de Schipholpoort en de Toekanweg. Doordat deze niet meer, zoals bij de kruising, tegenover elkaar hoeven te liggen kunnen deze verschuiven naar een andere plek.
Het tankstation aan de Europaweg past niet bij de principes van de stadsstraat Europaweg waar vooral ingezet wordt op langzaamverkeer en openbaarvervoer. Ten behoeve van het ontmoedigen van het autoverkeer is een dergelijke auto-aantrekkende functie niet gewenst.

Met de verandering van de Europaweg in een stadsstraat krijgt de Amerikaweg een nog belangrijkere functie voor het doorgaande verkeer. Om dit goed te laten functioneren moeten de kruisingen in de Aziëweg met de Europaweg en de Amerikaweg aangepast worden om de stroom aan auto's soepel vanaf het zuidelijk deel van de Europaweg, via de Aziëweg, naar de Amerikaweg (en andersom) te geleiden. Daarnaast zal de capaciteit van de kruisingen van de Amerikaweg met de Boerhaavelaan en de Schipholweg uitgebreid moeten worden. Hier wordt, los van de ontwikkelzone, als aan gewerkt waarbij rekening is gehouden met de omvorming van de Europaweg tot stadsstraat en met de toename van het aantal woningen in Schalkwijk.

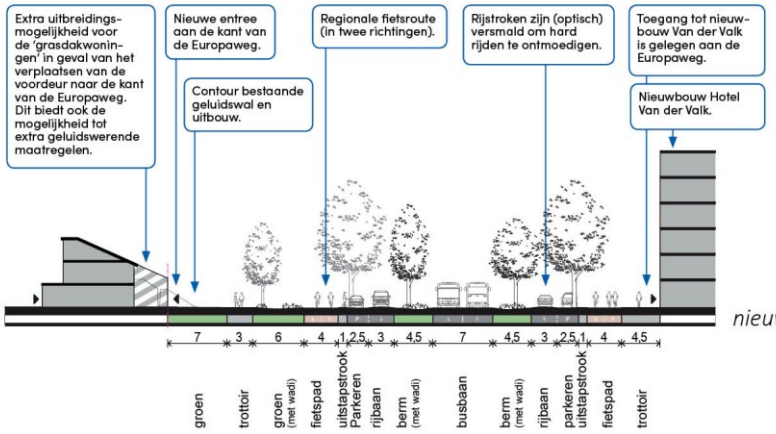
Ring Zuid
Om in de toekomst de Ring Zuid, de regionale verbinding van de Schipholweg richting de Westelijke Randweg, mogelijk te maken is een ruimtereservering bepaald waar ontwikkelingen rekening mee moeten houden.

Parkeren
Afgezien van de parkeerplekken langs de rijbaan van de Europaweg zal het parkeren voor de nieuwe ontwikkelingen zelf in gebouwde vorm opgelost moeten worden. Hierbij zal moeten worden voldaan aan de parkeernormen conform het Haarlems parkeerbeleid, daarin is maatwerk mogelijk. De vorm van parkeren is bij voorkeur ondergronds of bovengronds mits uit het zicht (ook vanuit de lucht), onder architectuur gebouwd, mechanisch geventileerd, en met levendige functies op de begane grond. Dit kan op eigen terrein zijn of het is een collectieve parkeervoorziening waar ook anderen gebruik van kunnen maken, bijvoorbeeld in de vorm van een mobiliteitshub.

Los van de ontwikkelingen is nu op sommige plekken ook al sprake van parkeeroverlast, met name veroorzaakt door mensen die niet in de buurt wonen; 'vreemdparkeerders'. Dit speelt zich met name af rond het Spaarne Gasthuis en de haltes van de R-net bussen waarbij de omgeving wordt gebruikt als Park & Ride voor Schiphol of het centrum van Haarlem. In een eerder stadium zegden we, op verzoek van bewoners, daarom reeds een onderzoek toe naar de mogelijkheid om gereguleerd parkeren in te voeren in het gebied Entree-West.
Om overlast door 'vreemdparkeren' tegen te gaan en ervoor te zorgen dat (dure) gebouwde parkeerplaatsen in nieuwbouwprojecten daadwerkelijk worden gebruikt, overwegen we op een aantal nader af te bakenen plekken gereguleerd parkeren in te voeren. De doelstelling daarbij is het beheersen van het aantal geparkeerde auto's op straat, niet het financieel belasten van het autobezit. De zones waar gereguleerd parkeren wenselijk is zullen nader worden begrensd op basis van parkeeronderzoek.

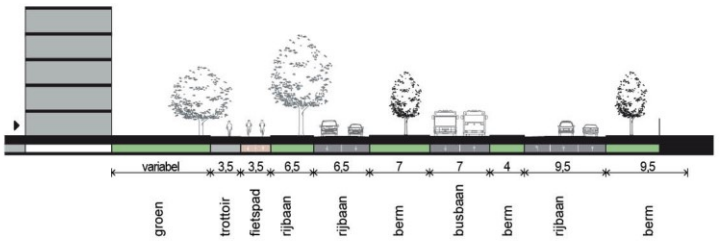


huidige wegprofiel

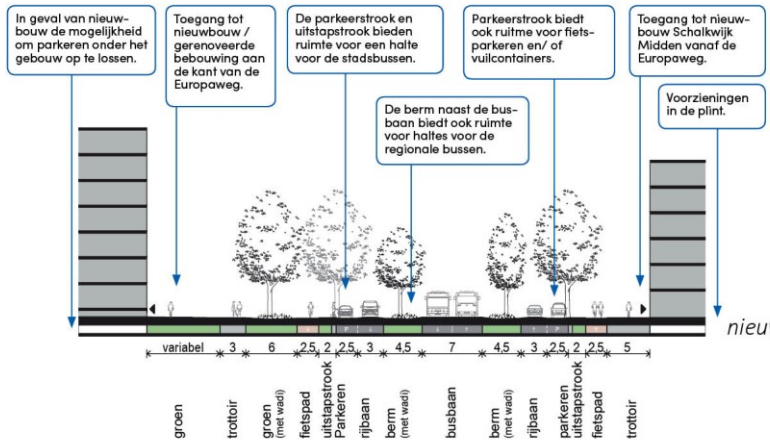


nieuw wegprofiel

Wegprofiel Europaweg ter hoogte van de Muntstraat



huidige wegprofiel



nieuw wegprofiel

Wegprofiel Europaweg ter hoogte van de Polenstraat

5.2.2 Openbare ruimte

De openbare ruimte van de Europaweg krijgt een totaal andere betekenis. Waar het nu een anonieme verkeersruimte is om zo snel mogelijk door heen te bewegen wordt het een ruimte waar het prettig is om te verblijven en te ontmoeten.
De openbare ruimte wordt levendiger doordat de toegangen en voorkanten van de gebouwen aan de kant van de Europaweg komen.
Op de brede stoepen aan de oostkant van de weg is ruimte voor terrassen. Aan de westkant biedt de groenstrook tussen de weg en de bebouwing ruimte om te spelen of voor tal van buurtactiviteiten.

Openbare ruimte: groen

Groen

De Europaweg houdt, ondanks het toevoegen van woningen, een groen karakter. Door de (nieuwe) bebouwing aan de westkant van de weg op enige afstand van de weg te houden blijft veel groen en blijven veel bestaande bomen behouden.

Bij de herinrichting van de van de weg is eveneens rekening gehouden met de bestaande bomen, desondanks zullen er bomen moeten wijken of eventueel verplaatst worden. Dit aantal wordt echter ruimschoots gecompenseerd door de toevoeging van extra bomen. De herinrichting van de Europaweg tot stadsstraat maakt het mogelijk om over nagenoeg de volledige lengte vier rijen bomen te plaatsen. Dit zijn twee rijen in de bermen langs de busbaan en twee rijen tussen de parkeervakken aan weerskanten van de weg. De bomen tussen de parkeervakken komen in grote boomspiegels van 3 bij 4,5 meter.

In de totale ontwikkelzone neemt het oppervlak aan groen, door de groene inrichting van de Europaweg, Schalkwijk Midden en het terrein van het Spaarne gasthuis, substantieel toe. Daarnaast neemt ook de kwaliteit en de gebruikswaarde van het groen toe. Doordat de bebouwing zich naar de weg toe keert wordt het groen aan de westkant van de weg beter toegankelijk en bruikbaar voor de bewoners.

Ruimte om te zitten

Ruimte om te spelen

Ecologie

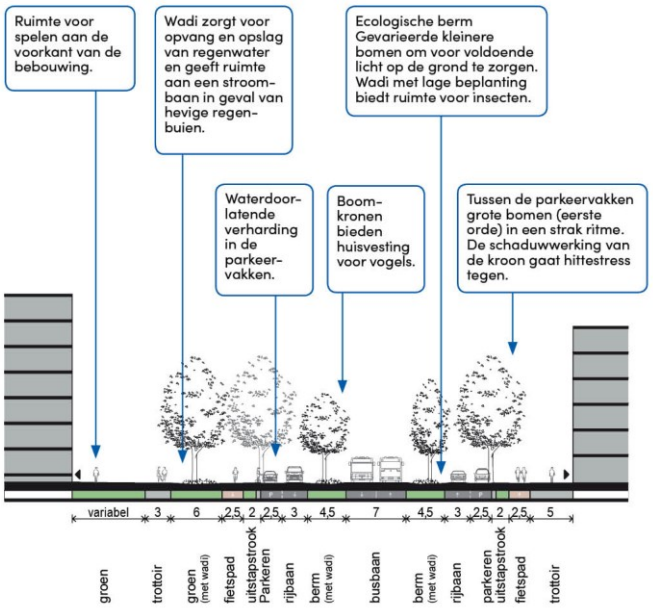
Al dat groen ziet er niet alleen mooi uit, maar zorgt er ook voor dat de biodiversiteit in het gebied kan toenemen. Langs de Europaweg komen daarom niet alleen gras en bomen, maar ook struiken en planten waarin kleine dieren en insecten kunnen huizen en zo de openbare ruimte natuurinclusief te maken.

De bermen langs de busbaan liggen zonnig. Met hier en daar een struik, zoals meidoorn, egelantier, liguster of een lagere boom die licht doorlaat, zoals berk kan hier een ecologisch lint met vlindergras worden gerealiseerd. Hierin zal geen betreding plaatsvinden. Een grote kans om een langgerekte, insectenrijke zone te realiseren.

De groene plekken aan de westzijde, bieden kans op een combinatie van gebruiks / verblijfsruimte en stadnatuur. Een perk met inheemse, bloeiende kruiden, een struik of een boom die schaduw en beschutting verschaft, kunnen daar goed gecombineerd worden met een paar banken, een kleine waterpartij of een speelplek.

De bomen tussen rijbaan en trottoir/fietspad kunnen, bij goede en diverse soortkeuze, ook ruimte bieden aan insecten en vogels.

De gebouwen kunnen aan de gevel en op het dak voorzien worden van groen, nestgelegenheid voor vogels, vleermuizen en insecten. Door groen op het dak en aan de gevel –mogelijk gecombineerd met zonnepanelen - kan zelfs een verrijking van ecologische waarde worden gerealiseerd. De grote hoogte van de gebouwen en de west en oost kant bieden veel variatie voor dak- en gevelbroeders en tot ca. 20 meter hoogte ook voor een diversiteit van insectenleven. Zo kunnen onderaan de gebouwen bijvoorbeeld nestelgelegenheden voor wilde bijen worden gecreëerd en bloeiend gevelgroen kan voedsel bieden. Hoger in de gebouwen kunnen op de zonkant inbouwkasten voor vleermuizen, en op de schaduwkant inbouwkasten voor verschillende vogels, zoals mussen, gierzwaluwen en spreeuwen, worden geïntegreerd.

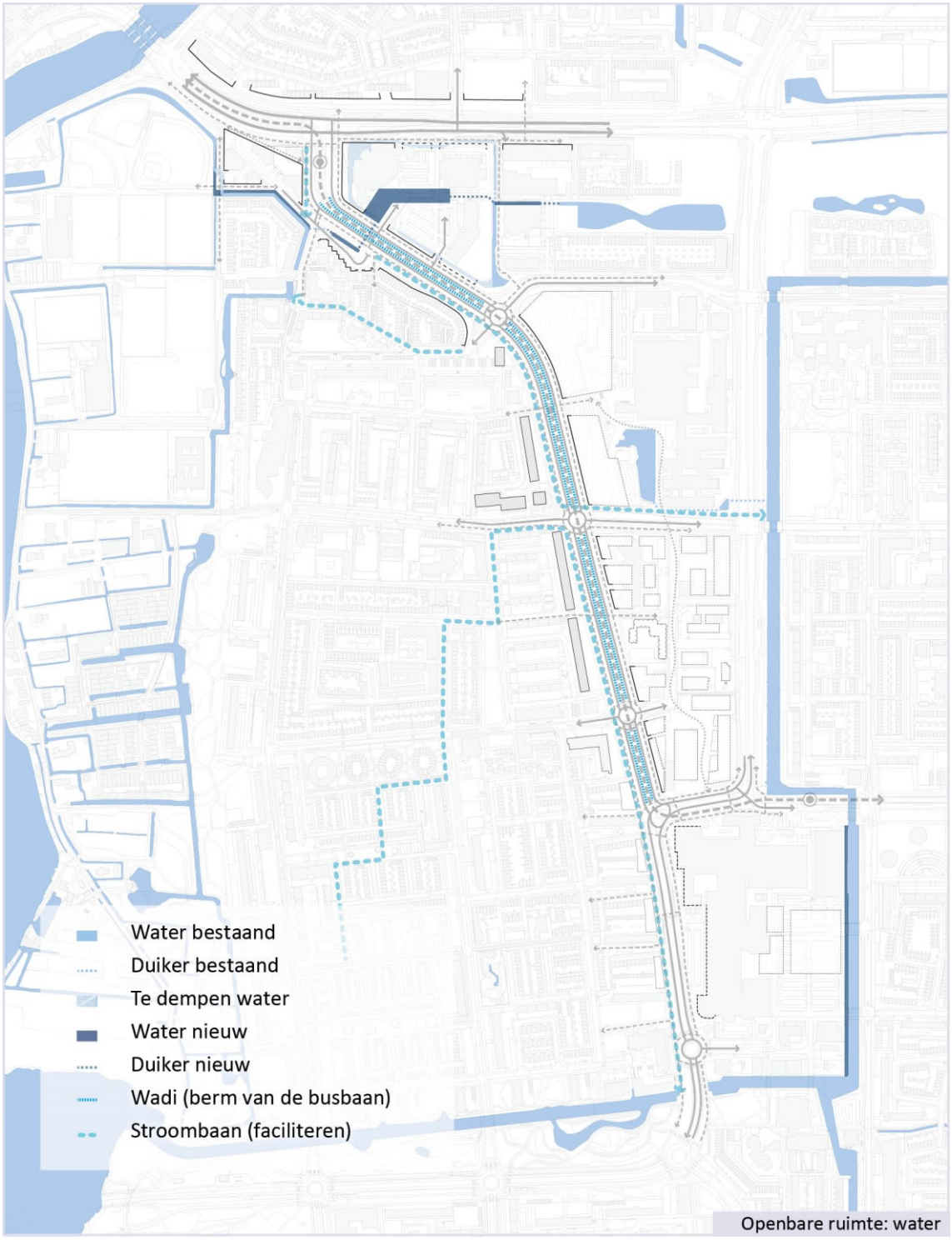


Nieuw profiel openbare ruimte Europaweg ter hoogte van de Polenstraat

Tegengaan hittestress

Groen zorgt ook voor verkoeling op warme dagen en bomen zorgen voor schaduw wat hittestress kan voorkomen. Ter voorkoming van hittestress wordt verder ingezet op het terugdringen van verharding, uitbreiden van oppervlakte water en het stimuleren van groene gevels.

Bij de keuze van de soort bomen dient, met name voor de bomen dicht bij de bebouwing, er rekening mee gehouden te worden dat dit ook weer niet te veel licht wegneemt uit de woningen.



Water

Om in te spelen op perioden met veel regen of perioden met juist droogte alsmede om bergingscapaciteit te creëren en eventuele extra verharding van het stedelijk gebied te compenseren, heeft de wateropgave speciale aandacht.

Uitgangspunt hierbij is een duurzaam watersysteem waarbij het schone regenwater wordt afgekoppeld van het riool en wordt opgevangen en zo lang mogelijk vastgehouden in de openbare ruimte waarna het via een gescheiden systeem wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater of naar het grondwater zakt. Bij extreme neerslag wordt water via stroombanen over het maaiveld vertraagd afgevoerd naar open water, omdat de riolering de enorme hoeveelheden water dan niet

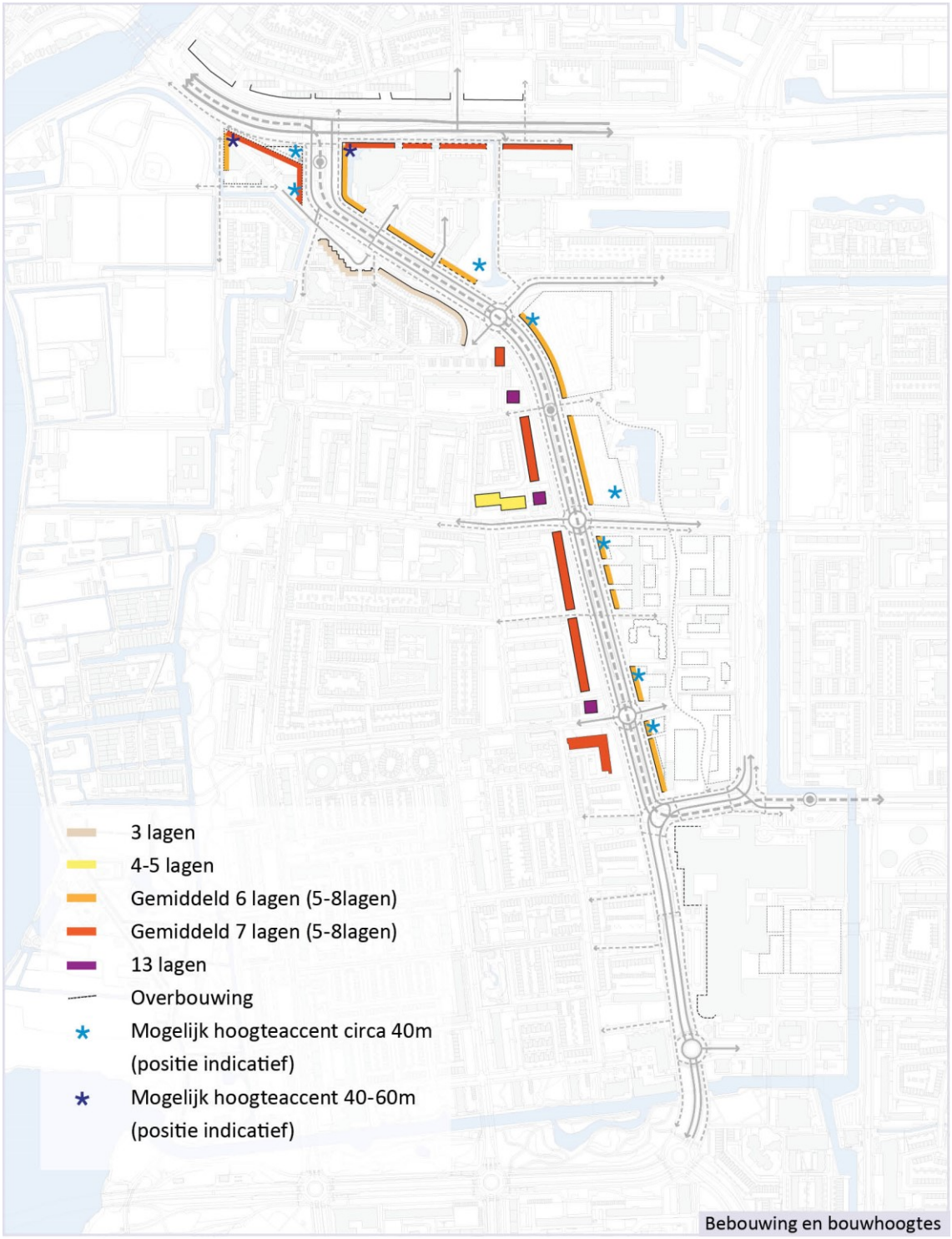
kan verwerken. Drainage wordt tijdens droogte ook ingezet om water vanaf de boezem in de ondergrond te brengen.

Het watersysteem voor de ontwikkelzone Europaweg is opgebouwd uit een aantal elementen, zoals het ondergronds watersysteem, groene bermen, stroombanen en wadi's om het water op maaiveld te bergen, open water en ruimte om stroombanen de ruimte te bieden. Deze zone kenmerkt zich door een hoge grondwaterstand en leent zich niet voor grootschalig infiltreren omdat dit problemen gaat geven met de drooglegging.
De belangrijkste functies van het systeem zijn: water bergen, vasthouden, vertraagd afvoeren en zichtbaar maken.
Deze manier van water in het gebied vasthouden en (vertraagd) afvoeren kent een aantal voordelen ten opzichte van het traditionele gemengde rioolstelsel. Bij een gemengd riool kan het voorkomen dat tijdens hevige regenval het riool het water niet kan verwerken. Dit water stort dan over op het oppervlaktewater waardoor dit vervuild raakt met rioolwater. Door regenwater vast te houden en separaat te verwerken, wordt het gemengde stelsel ontlast en worden de hoeveelheid overstorten beperkt.

Het huidige systeem van open water blijft grotendeels gehandhaafd en biedt beperkt mogelijkheden tot uitbreiding van oppervlakte water. De grootste wijziging in het systeem is rond de Toekanweg. Hier wordt de bestaande ringsloot vervangen door water centraal in het gebied, zoals dat ook is aangelegd in het naastgelegen Entree West. Een nieuw stuk open water langs de Schipholpoort kan het nieuwe water aan de Toekanweg verbinden met de Kamillevaart. Wanneer de locatie van het zwembad herontwikkeld wordt, biedt dit kans om hier ook extra open water aan te leggen ter vervanging van bestaande lange duiker.

De bermen van de busbaan worden ingericht als wadi om water dat op de wegverharding valt op te vangen. De groenruimte aan de westkant van de weg biedt ruimte om een stroombaan te faciliteren. Een stroombaan is een lage plek waar het water naar toe en doorheen stroomt als het in korte tijd heel veel regent. Hierbij is overigens het uitgangspunt om het water zo veel mogelijk in de achterliggende wijk op te vangen waardoor het niet allemaal richting de stroombaan stroomt.
Een nieuwe waterverbinding langs Kennedylaan biedt de mogelijkheid om, of in de vorm van open water of als reservering voor een stroombaan, water te transporteren naar de Amerikavaart.
Op deze manier speelt de openbare ruimte van de ontwikkelzone Europaweg in op klimaatadaptatie en wordt wateroverlast in de toekomst voorkomen.

5.2.3 Bebouwing



Bebouwing en bouwhoogtes

De nieuwe bebouwing wordt ingezet om een gezicht te geven aan de wijk. De Europaweg verandert daarmee van een achterkant naar de voorkant van de wijk. Alle gebouwen krijgen hun toegang aan de kant van de Europaweg. Voor de bestaande bebouwing betekent dat dit, op termijn, door sloop-nieuwbouw of renovatie / transformatie zal gebeuren.
De bebouwing langs de Europaweg is grofweg in drie groepen onder te verdelen.

- Bebouwing aan de oostkant van de Europaweg
- Bebouwing aan de westkant van de Europaweg (Europawijk)

- Bebouwing op de kop van de Europaweg (Knoop Buitenrust)

Bebouwing aan de oostkant van de Europaweg
De nieuwe bebouwing aan de oostkant staat, overeenkomstig de lijn die in Schalkwijk midden is ingezet, direct aan het trottoir. Deze bebouwing kent aan de Europaweg een eenduidige gemiddelde hoogte van 6 langen. Daarnaast is het voor elk kavel toegestaan om een hoogbouwaccent toe te voegen van maximaal 41m, met een beperkte footprint. Voor de ontwikkelingen aan de Toekanweg betekent dit dat de bestaande ringsloot komt te vervallen om ruimte te bieden aan bebouwing. Dit water dient centraal op deze ontwikkellocatie gecompenseerd te worden.

Beeld huidige situatie Europaweg (t.h.v. Polenstraat)

Artist impression Europaweg (t.h.v. Polenstraat)

Bebouwing langs de westkant van de Europaweg
De bebouwing aan de westkant van de Europaweg staat verder van de weg vandaan en kent, mede doordat uitgegaan wordt van de huidige bebouwingsstructuur, een diverser karakter.
De bestaande portiekflats van 5 lagen wordt de mogelijkheid geboden om in het geval van renovatie / transformatie deze met 2 extra lagen op te toppen. Hiermee krijgen deze gebouwen dezelfde hoogte als het bestaande appartementencomplex aan het Madridplantsoen. Deze bouwhoogte is ook van toepassing als voor de flats gekozen wordt voor sloop en nieuwbouw.
Aan de Ierlandstraat wordt de het toevoegen van een extra bouwvolume onderzocht dat eveneens aansluit op de hoogte van 7 lagen.
Op de hoek van de Belgiëlaan wordt een toren voorgesteld aan de reeks van bestaande torens aan de westkant van de Europaweg. Deze nieuwe toren dient in positionering en maatvoering overeen te komen met de bestaande torens aan de Italiëlaan en de Nederlandlaan.
De woningen met de grasdaken aan de Muntstraat blijven in hun huidige vorm behouden. Wel wordt deze bewoners de mogelijkheid geboden om in plaats van de geluidswal, al dan niet in combinatie met een uitbreiding van de woning, een voorkant en een voordeur te maken aan de kant van de Europaweg. Dit zal op een dusdanige manier vorm krijgen dat de ecologische identiteit van deze buurt zichtbaar blijft.

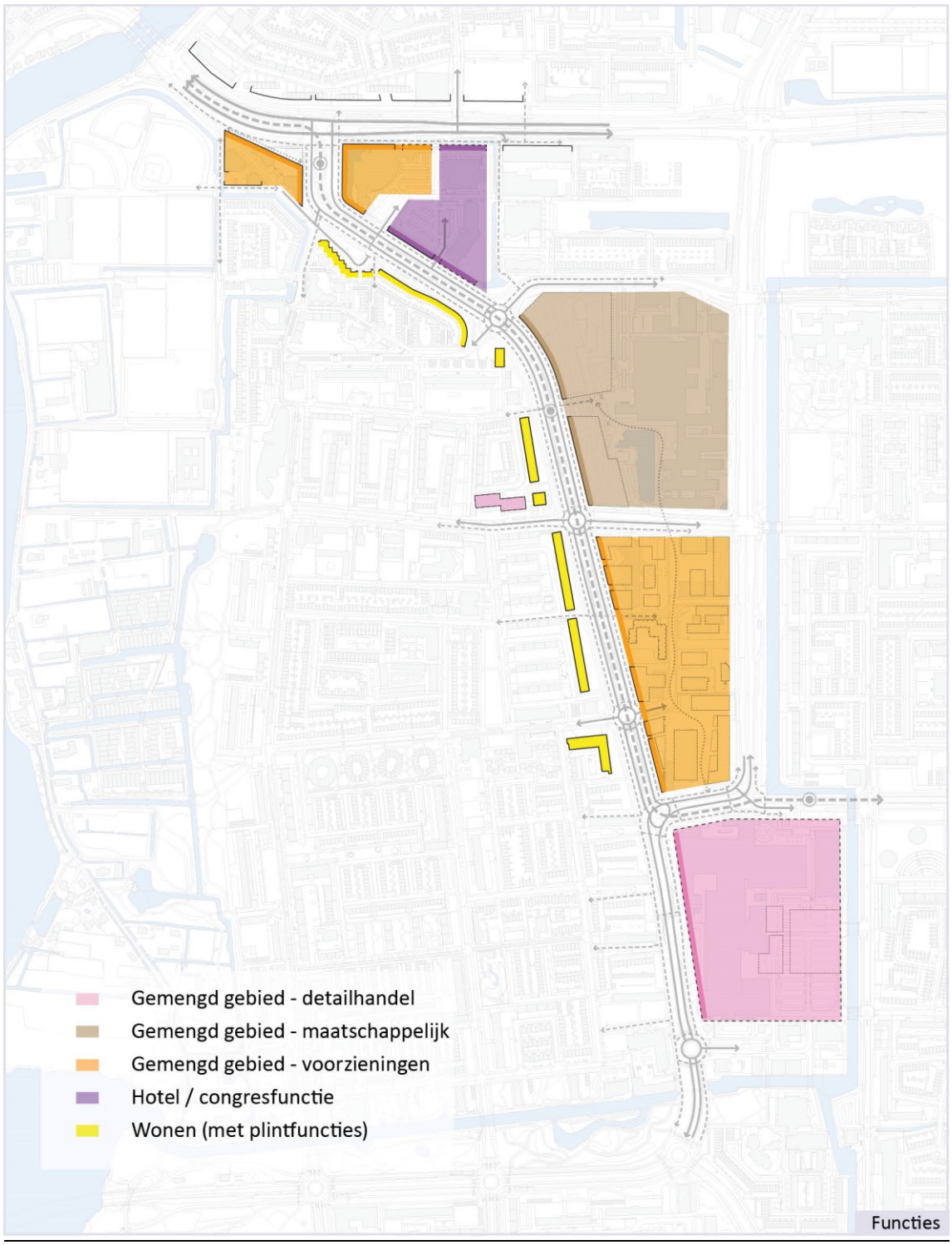
De Europaweg ten zuiden van de Aziëweg heeft een heel ander karakter dan het noordelijk deel van de Europaweg; de nieuwe stadsstraat. Het zuidelijk deel behoort tot de hoofdontsluitingroute van Schalkwijk (Europaweg - Aziëweg - Amerikaweg). Dit deel kenmerkt zich door het karakter van een groene laan met bebouwing die niet direct aan de weg gelegen is. Om dit karakter te behouden en te versterken is het niet gewenst om aan de westkant van dit deel van de Europaweg nieuwe bebouwing toe voegen. In het bestemmingsplan Europawijk zijn weliswaar bouwmogelijkheden opgenomen voor het Lissabonplantsoen, Tiranaplantsoen, Ankaraplantsoen en het Praagplantsoen. Voorgesteld wordt om deze bouwmogelijkheid te laten vervallen.

Bebouwing knooppunt Buitenrust
De bebouwing rond het knooppunt Buitenrust is verdeeld over twee locaties. Waar de locatie aan de Toekanweg aansluit op de typologie en hoogtes overeenkomstig de lijnen die zijn ingezet voor de oostkant van de Europaweg en de zuidkant van de Schipholweg (De Entree West en Oost) leent

de locatie aan de Schipholpoort zich meer voor een afwijkende gebouwconfiguratie. Deze locatie dient nadrukkelijk vorm te geven aan het knooppunt Buitenrust als de toegangspoort tot Schalkwijk. Daarbij dient deze locatie zich vanzelfsprekend te verhouden tot de Europaweg en de Schipholweg maar ook tot de groene zoom en de achterliggende wijk.
Om de route naar Schalkwijk te begeleiden wordt in deze visie op conceptueel niveau voorgesteld om de bebouwing voor wat betreft de onderste lagen naar achter te leggen (daarboven is wel een overbouwing mogelijk), wat perspectief biedt op de Europaweg. De precieze ligging van de rooilijn en vormgeving van deze introductie tot Schalkwijk is onderdeel van de verdere uitwerking van deze locatie die samen met de initiatiefnemer zal worden gemaakt.
De specifieke ligging van de locatie en de nabijheid van een concentratie van openbaar vervoershaltes voor stadbussen en regionale bussen biedt de aanleiding om voor de locatie Schipholpoort uit te gaan van een sterke concentratie en hogere bebouwing.

NB om te komen tot meer precieze en op de locatie toegesneden bebouwingsvoorschriften zullen voor de afzonderlijke ontwikkellocaties nadere stedenbouwkundige randvoorwaarden worden vastgesteld. Voor het bepalen van de exacte hoogte en positie van de torens zal te zijner tijd nog een hoogbouw effect rapportage doorlopen moeten worden.

5.2.4 Functies



Schalkwijk kent een typische opbouw van een wijk uit de wederopbouw periode waarbij alle functies - wonen, werken, winkelen, verkeer en recreëren - doelbewust van elkaar gescheiden werden. Hierdoor zijn de verschillende gebieden in Schalkwijk monofunctioneel van opzet. In deze zone willen we dat principe doorbreken en inzetten op gemengde gebieden.

Wonen
In deze zone willen we minimaal 2750 woningen toevoegen. We willen dit niet doen door monofunctionele woongebieden aan Schalkwijk toe te voegen maar gemengde woonwerk

gebieden. Toevoegen van een dergelijk aantal woningen betekent dat er vooral gestapelde bouw komt; de woningen worden compact in hoge dichtheid gebouwd en zijn voornamelijk appartementen. Om de wachttijden te verkorten voor de circa 41 procent van de Haarlemmers die zijn aangewezen op een sociale huurwoning worden in deze zone ook sociale huurwoningen toegevoegd.
Doordat in Schalkwijk veel woningen in een korte tijd zijn gebouwd; bijna de helft (46 procent) is gebouwd in de jaren '60, is er weinig differentiatie in woonmilieus, zowel in type als in prijssegment. Gevolg is een nogal eenzijdige samenstelling van de bevolking. Gewenst is om nieuwe doelgroepen aan Schalkwijk toe te voegen zodat een meer gedifferentieerde en draagkrachtiger bevolking gaat ontstaan. Dit kan door toevoegen van nieuwe woonconcepten, ruimte creëren voor experimenteren (bijvoorbeeld kluswoningen) en door toevoeging van middeldure en dure woningen. In deze zone worden nieuwe woonconcepten geïntroduceerd. Er worden appartementen toegevoegd die gemeenschappelijke voorzieningen hebben. Gemeenschappelijke voorzieningen voor bewoners en omgeving, zoals werkruimte, hobbyruimte, fitness, dakterras, pakket service, wasserette, ruimtes die te gebruiken zijn voor etentjes of feesten etc. Deze woonconcepten zijn aantrekkelijk voor de jonge alleenstaanden en jonge stellen. Doelgroepen die wat minder vertegenwoordigd zijn in Schalkwijk dan de (eenouder)gezinnen en ouderen Deze doelgroepen zorgen voor een verjonging van Schalkwijk.

Bij de vernieuwende woonconcepten wordt gedacht aan een huismeester die toezicht kan houden. In deze nieuwe woonconcepten is ook ruimte voor ondersteuning op sociaal-maatschappelijk vlak, bijvoorbeeld om zelfstandig wonen in goede banen te leiden. Denk aan woonvoorziening voor (semi)zelfstandig wonen voor jongeren als vervolgstap na traject begeleid wonen.

Ook ouderen die willen doorstromen uit de omliggende woningen willen we faciliteren. Schalkwijk huisvest een relatief groot aantal ouderen en vergrijst sneller dan de rest van de stad. Er worden in deze zone geschikte woningen gerealiseerd voor ouderen (met een zorgbehoefte). Het is algemeen bekend dat ouderen niet over te grote afstand willen verhuizen om de huidige sociale contacten te behouden.
Deze (zorg/ levensloopbestendige) woningen worden vooral nabij andere voorzieningen gerealiseerd zoals het ziekenhuis of in het centrum Schalkwijk, zodat ouderen dichtbij de dagelijkse boodschappen en voorzieningen wonen.
Hierdoor kunnen de ouderen verhuizen uit hun huidige veelal eengezinswoningen in de sociale huur en kunnen deze woningen beschikbaar komen voor gezinnen. In de zone worden ook gezinswoningen toegevoegd in de vorm van gezinsvriendelijke gestapelde woningen en compacte grondgebonden stadswoningen aan de Europaweg.

Voorzieningen aan de straat

Ruimte om te werken en te ontmoeten

Werken
Naast het toevoegen van wonen wordt er ook nieuwe werkgelegenheid toegevoegd in deze zone. We zetten in op het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid om de balans wonen en werken evenwichtig te houden. De werkgebieden zullen anders van aard zijn dan de huidige werkgebieden.

Er wordt een combinatie van wonen en werken, dit sluit aan bij de trend dat er steeds meer ZZP-ers zijn en er steeds meer digitaal/virtueel wordt gewerkt. Het is gewenst dat er ook andere werkplekken dan traditionele bedrijfs- of kantoorgebouw ontstaan, bijvoorbeeld meer gericht op ontmoeting van flexwerkers.

In deze zone worden 5 typen woon-werkgebieden onderscheiden.
1. Schalkwijk Centrum
2. Schalkwijk Midden
3. Spaarne gasthuis
4. Noordkant Europawijk: Schipholpoort en Toekanweg 7
5. Langs de Europaweg

1. Schalkwijk Centrum:
De bestaande voorzieningenstructuur blijft grotendeels behouden. Dat betekent dat het winkelcentrum Schalkwijk het belangrijkste detailhandelcluster in dit stadsdeel blijft en de vier voorzieningenstroken die gelegen zijn de woonwijken behouden blijven en waar mogelijk versterkt worden. De detailhandel en horeca wordt hier geconcentreerd. In de rest van de ontwikkelzone wordt alleen woonondersteunende detailhandel (bijvoorbeeld een kleine bakker) toegestaan die niet concurrerend is met het winkelcentrum of de voorzieningenstroken.
Het winkelcentrum wordt multifunctioneel. Wonen en andere publieksaantrekkende functies worden toegevoegd. Gedacht wordt aan de herhuisvesting van de basisschool De Wijde wereld mogelijk in combinatie met de bibliotheek, sporthal en kinder-peuteropvang.

2. Schalkwijk Midden:
Dit voormalige kantorengebied wordt getransformeerd naar een woonwerkgebied. In Haarlem met haar hoogopgeleide beroepsbevolking bestaat behoefte aan informele werkmilieus, Schalkwijk Midden biedt hiervoor kansen. De verwachting is dat hier veel flexwerkplekken gerealiseerd worden in combinatie met de woonfunctie. Ook blijven in dit gebied twee grote monofunctionele kantoorpanden bestaan. De rijkswaterstaatambtenaren van Toekanweg 7 verhuizen naar het oude FIODgebouw; Surinameweg 4.

3. Spaarne Gasthuis:
Deze ziekenhuis locatie blijft ziekenhuis locatie met een zogeheten 'healing environment'. Het ziekenhuis wordt vernieuwd en de locatie wordt multifunctioneel. Functies die toegevoegd worden zijn wonen, zorgfuncties en mogelijk onderwijsfuncties. De locatie biedt kansen om (kantoor) werkgelegenheid te realiseren die gerelateerd is aan het ziekenhuis.

4. Noordkant Europawijk: Schipholpoort en Toekanweg 7:
Op de locatie van de kantoorpanden aan de noordkant van Europawijk kan een nieuw woon-werkgebied gerealiseerd worden. Naast wonen kunnen de werkfuncties geïntegreerd worden in het gebouw of in de plint. Aan de Europaweg zijde kunnen functies gerealiseerd worden die passend zijn bij de stadsstraat en aantrekkelijk zijn voor de gebruikers van de (regionale) bushaltes. Aan de Schipholweg kunnen functies gerealiseerd worden die aansluiten bij het karakter van de Schipholweg. Functiemenging met wijk overstijgende stedelijke voorzieningen is mogelijk op deze locaties.
Het hotel op Toekanweg 7 blijft bestaan en wordt in de toekomst mogelijk verder uitgebreid.

5. Stadsstraat Europaweg
De Europaweg wordt heringericht als stadsstraat. Passend bij een stadsstraat zijn woongebouwen waar op de begane grond ook een andere functie mogelijk is. De begane grond biedt kansen voor kleinschalig op de wijk gerichte voorzieningen. Dit kunnen kleinschalige kantoor- en bedrijfsunits,

woonwerkwoningen, dienstverlening en horeca zijn. Als de stadsstraat nabij Schalkwijk centrum voornamelijk uit de woonfunctie bestaat is dat niet bezwaarlijk.

Voorzieningen
Met het toevoegen van woningen moeten ook de voorzieningen meegroeien. Gelet op de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied is flexibiliteit in de te ontwikkelen ruimtes wenselijk. Voorzieningen moeten ook zoveel mogelijke multifunctioneel zijn omdat het combineren van verschillende functies meerwaarde heeft en zij elkaar dan onderling versterken, bijvoorbeeld combinaties van cultuur, zorg, onderwijs, sport, ontmoeting et cetera. De voorzieningen die op stadsdeelniveau of stedelijk moeten worden toegevoegd zijn opgenomen in paragraaf 4.2.

Naast voorzieningen in gebouwen moet ook de recreatiemogelijkheden van de buitenruimte meegroeien. De hierboven beschreven multifunctionaliteit geldt ook voor de openbare ruimte. Culturele activiteiten zijn belangrijk voor de leefbaarheid en ontmoeting van buurtbewoners. Nieuwe mogelijkheden voor activiteiten zijn er op de nieuwe pleinen in Schalkwijk Midden, Schalkwijk centrum en wellicht ook op de nieuwe locatie Spaarne Gasthuis. En op de vrijgekomen zones langs de Europaweg. Er is ook ruimte voor kunst in de nieuwe stadsstraat Europaweg of muurschilderingen op de flatgebouwen.

Ook moet de openbare ruimte uitnodigen tot bewegen. Er worden in deze zone geen nieuwe sportvoorzieningen toegevoegd. Behoud huidige sportareaal is uitgangspunt, ook op het deel waar nu tijdelijke functies (St Jacob) geplaatst zijn moet in de toekomst weer sportareaal worden. De bestaande sportstructuur blijft behouden. Er komen meer voetgangersverbindingen van de Europawijk naar het Nol Houtkamp sportcomplex. Het is de bedoeling dat het sportcomplex verandert in een sportpark.
Zoals beschreven in paragraaf 4.2 is het op termijn wenselijk het zwembad Boerhaavebad te vernieuwen en te vergroten.

5.2.5 Duurzaamheid en groen
Duurzaamheid is geen losstaand onderdeel in deze ontwikkelzone maar komt in vele van de hierna volgende thema's terug. Door in de openbare ruimte veel meer de nadruk te leggen op fietsers en voetganger en in te zetten op ontmoeting worden al belangrijke bijdragen geleverd aan duurzame mobiliteit en sociale duurzaamheid. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt ook inzet op klimaatadaptatie, ecologie, biodiversiteit en het voorkomen van hittestress.
Dit neemt niet weg dat er in de verdere uitwerking van de plannen nog veel duurzaamheidsaspecten (kansen) zijn die de aandacht behoeven. Ook voor de openbare ruimte moet nog aandacht zijn voor de inpassing van de benodigde infrastructuur en energiebronnen voor duurzame energievoorziening (warmte en elektriciteit) gebouwen en mobiliteit.

5.3 Keuzes
Om de ontwikkeling van de ontwikkelzone te stimuleren en aan te jagen zijn er ook enkele duidelijke keuzes gemaakt binnen beleidsthema's óf tussen de beleidsthema's. De ambities voor deze ontwikkelzone hebben allen een impact op de ruimte (fysiek) en middelen (beschikbare financiële middelen, capaciteit, grondposities, etc.). Omdat zowel de ruimte als de investeringsmiddelen beperkt zijn, moeten er keuzes gemaakt worden in deze hoeveelheid aan investeringen en maatregelen. Keuzes moeten zowel op stadsniveau als op zoneniveau worden gemaakt.

1. Mobiliteit
Haarlem groeit. Dat betekent meer inwoners en dus meer vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig. Dat wil zeggen dat de

stad zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het openbaar vervoer of te voet te gaan. In deze ontwikkelzone wordt daarom een nieuwe inrichting van de Europaweg voorgesteld, een makkelijkere overstap op (regionale) bus en realisatie van fietsenstallingen. Verkeer, mobiliteit en bereikbaarheid is in een stad als Haarlem een belangrijk onderwerp. Veel mensen werken buiten de stad en verplaatsen zich dagelijks vanuit hun eigen huis naar een werkplek in de regio Amsterdam. Daarbij moeten problemen die we kunnen voorzien, bijvoorbeeld met verkeer of met hinder, zo vroeg mogelijk worden opgelost.
Voor de totstandkoming van deze visie is door Goudappel Coffeng onderzoek uitgevoerd naar de maatregelen die nodig zijn om Schalkwijk bereikbaar te houden. Dit onderzoek wordt bij vaststelling van de visie toegevoegd.

2. Parkeren
In het verlengde daarvan gaan we in de ontwikkelzone op zoek naar op de toekomst gerichte parkeeroplossingen zonder dat we parkeeroverlast en/of gevaarlijke situaties in de tussenfase creëren. We kijken in hoeverre en onder welke voorwaarden minder parkeerplaatsen dan de huidige parkeernorm mogelijk zijn. En daar waar we parkeergarages en/of andere mogelijkheden in de plannen creëren denken we gezamenlijk met de initiatiefnemers na over toekomstig (ander) gebruik. Het beleid om gereguleerd parkeren uit te breiden is gericht op het verminderen van aanwezige parkeeroverlast. De voorgeschreven procedure is niet geschikt wanneer de aanleiding gebiedsontwikkeling of verdichting is. Het is noodzakelijk het proces om gereguleerd parkeren nader te bezien.

3. Energie- en warmtetransitie
Er staat ook veel te veranderen op het gebied van energie- en warmteopwekking. Dit zal ook zijn effecten hebben op de ontwikkeling van het gebied. Duurzame en circulaire technieken voor energievoorziening moeten worden toegepast. Ze worden steeds gangbaarder en goedkoper. Het lijkt dan ook voor de hand te liggen om de eisen in de ontwikkelvisie en de daarop volgende uitwerkingen voor energie in brede zin (gebruik, opwekking, transitie) regelmatig te herijken en stellen voor om deze eisen regelmatig (termijn waarop nog te bezien) opnieuw vast te stellen. Warmtevoorziening kan mogelijk een overschot hebben en daarmee een bijdrage leveren aan de warmtevoorziening in de omgeving.

4. Klimaatadaptatie in relatie tot groen en water
Een andere grote verandering die op ons af komt is de klimaatverandering. We moeten zorgen dat de openbare ruimte, de openbaar toegankelijke ruimte, de gebouwen en de infrastructuur piekbelastingen van water en/of hittestress voldoende kunnen opvangen. De ideevorming en regelgeving rondom deze thema's zijn nog volop in beweging. Een regelmatige herijking (termijn waarop nog te bezien) van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) voor de ontwikkelzone lijkt dan ook voor de hand te liggen.
Om meer hittestress in de gebouwde omgeving te voorkomen moeten ook windstudies naar de toekomstige gebouwde omgeving in de ontwikkelzone worden gedaan.
Ook op gebouwniveau zijn er waarschijnlijk extra voorzieningen noodzakelijk. Zo wordt het in de nabije toekomst verplicht om hemelwater minimaal 48 uur op eigen terrein te bufferen.

5. Aandacht voor de ondergrond
Er loopt een grote hoeveelheid kabels en leidingen door het gehele gebied; waaronder enkele hoofdleidingen. Dit vraagt grote aandacht voor het bepalen van de juiste bouwvlekken ten opzichte van deze leidingen. Daarbij vragen de maatregelen voor klimaatadaptatie en energietransitie ook extra ruimte voor leidingen en bergingen in de ondergrond.
Hierbij zal afstemming tussen ontwikkelaars en alle nutsbedrijven in een vroegtijdig stadium noodzakelijk zijn. Het lijkt interessant om de verschillende onderhoudsperiodes en andere

benodigde ingrepen op elkaar af te stemmen, waardoor er meer structuur in het leidingwerk ondergronds kan worden aangebracht.

6*. Bekostiging*
Het omvormen van de Europaweg naar een stadsstraat vraagt een aanzienlijke investering. Op basis van een voorlopige raming is deze investering geschat op € 9 miljoen. Om deze investering te bekostigen zal de gemeente verschillende instrumenten inzetten:

- Gemeentelijk Investeringsprogramma: De herinrichting van de Europaweg wordt opgenomen in het gemeentelijk investeringsprogramma. Daarnaast spannen we ons in zoveel mogelijk van de benodigde investering op alternatieve wijze te bekostigen.
- Kostenverhaal: Initiatiefnemers die bouwplannen ontwikkelen op locaties die profijt hebben van de herinrichting van de Europaweg, en daarvoor de planologische medewerking van de gemeente nodig hebben, gaan meebetalen aan de herinrichting. Hiervoor zet de gemeente het instrumentarium van de Wro in. Dat wil zeggen dat de gemeente zal aansturen op het afsluiten van anterieure overeenkomsten waarin de kosten die de gemeente maakt worden verhaald op initiatiefnemers, inclusief de kosten die de gemeente maakt voor herinrichting van de Europaweg. Als stok achter de deur kan de gemeente gebruik maken van het instrument Exploitatieplan.
- Uitgifte van grond: Hoewel het aantal gemeentelijke grondposities waarop de visie nieuwe bouwplannen mogelijk maakt beperkt is, is het uitgangspunt dat op die plekken binnen de zone waar nieuwe bouwplannen ontstaan op grond van de gemeente, de baten van gronduitgifte mede worden gebruikt om de kosten van herinrichten van de Europaweg te dragen.
- Investeringen van derden en subsidies: Waar mogelijk zullen we middelen van buiten de gemeente aantrekken om delen van de herinrichting te bekostigen. Bijvoorbeeld waar het gaat om het verbeteren van fietsroutes en voorzieningen voor openbaar vervoer. Dit vraagt een nadere inventarisatie van investeringsbereidheid bij partners en een verkenning van subsidiemogelijkheden.

De bekostiging en de verhouding waarin de genoemde geldstromen zullen worden ingezet, werken we nader uit in de ontwikkelstrategie voor de zone.

7. Vervolgstap: ontwikkelstrategie
Deze visie geeft de ambities, wensen en eisen voor de ontwikkelzone weer. De weg naar realisatie van deze ambitie leggen we nader vast in een ontwikkelstrategie voor de zone. De ontwikkelstrategie bevat met name de praktische zaken die van belang zijn om de visie te kunnen realiseren:

- Uitwerking van plotregels voor ontwikkelingslocaties
- Bekostiging van investeringen
- Regierol gemeente en samenwerking met private partijen
- Planning en fasering
- Flexibiliteit

Het werk aan de ontwikkelstrategie start direct bij het afronden van de concept ontwikkelvisie.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
2019

Tekst: Gonda Ruijterman, Joost van den Tillaart en Hein Schouwenaars

---

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl