

Visie ontwikkelzone Europaweg – verwerking ter inzage legging

De concept ontwikkelvisie Europaweg heeft ter inzage gelegen van 7 juni tot 19 juli. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties, het inhoudelijke commentaar op de ontwikkelvisie en het antwoord van het college op dit commentaar. Daarnaast bevat dit document een overzicht van de commentaren van de verschillende gemeenteraadsfracties in de Commissie Ontwikkeling, en het antwoord van het College op deze commentaren.

Cd	Naam
A	4 Wijkraden
B	C. Griffioen
C	Przemek
D	Safinaaz Bhoelan
E	E. van Thiel
F	C. Van den Haak
G	K.en L.M.Treep-van der Zwaard
H	Frans Ursem
I	H.Koster-Koppenol
J	A.G.F. Apon
K	J.M. van Tok
L	Being Development BV
M	Greystar Netherlands & Van Wijnen Projectontwikkeling
N	Jochem Batstra
O	Marianne Hartzuiker
P	Dick Vis/Ton Tuijn
Q	Chris Brunner
R	Frans Beurskens
S	Rover Léon Tebbens
T	M. Wallenburg
U	Wijkraad Welgelegen
V	Gemeenteraadsfracties in de Commissie Ontwikkeling van 6 juni 2019

A.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	De Europaweg wordt omgevormd naar een stadstraat. Biedt dit ook de mogelijkheid om de aanliggende straten alle als 30 km in te richten conform het besluit van de gemeenteraad met betrekking tot de Engelandlaan?	De omvorming van de Europaweg naar een stadsstraat is een project dat los staat van de omvorming van straten tot 30 km-zone. De inrichting van straten tot 30 km-zone hebben een eigen plantermijn.	Nee
2	Wat bedoelt de gemeente met de 'regioring' of Ring Zuid? Waar ligt de ruimtereservering?	De Ring Zuid is hetzelfde als de regioring. De regioring is de route waarlangs het doorgaande autoverkeer rond de stad wordt geleid. Deze structuur is geïntroduceerd in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). De regioring bestaat onder andere uit de Schipholweg, de Westelijke randweg en A9. Onderdeel van deze ring is de aanleg van een tunnel (zowel bekend als de Mariatunnel en de Kennemertunnel) tussen de Schipholweg en de Spanjaardslaan. Een ruimtereservering voor deze regioring en tunnel is, voor wat betreft de scope van deze ontwikkelvisie, gelegen in het huidige profiel van de Amerikaweg en deels onder de locatie van de Schipholpoort. Deze ruimtereservering is terug zien in de themakaart autoverkeer op pagina 44.	Nee
3	Welke naam gebruikt de gemeente voor '9. Sleutelproject SOR: herinrichting Belgiëlaan-Kennedylaan'? De laatste projectnaam die wij gehoord hebben is 'Dwars door Schalkwijk'.	'Dwars door Schalkwijk' zo wordt het genoemd als sleutelproject in de Structuurvisie Openbare Ruimte maar beide namen worden gebruikt.	Nee
4	Er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Kan dit verder uitgelegd worden en aangegeven worden op welke termijn dit ingezet is?	Vanaf heden wordt er bij nieuwbouwplannen gekeken of de mobiliteit anders georganiseerd kan worden zodat Haarlem een leefbare stad blijft. Het aantal autoverplaatsingen zal omlaag moeten en het aandeel van de andere verplaatsingen (o.a. fiets en openbaar vervoer) omhoog. Om dit te bereiken zal de openbare ruimte anders worden ingericht. Dit betekent: minder ruimte voor de auto, verbeteren van fiets en openbaar vervoervoorzieningen, stimuleren van ketenverplaatsingen en efficiënter gebruik van auto's. Met de vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte is reeds ingezet op de mobiliteitstransitie.	Nee

5	U geeft aan dat de woningbouw in deze zone sneller gaat dan de mobiliteitstransitie, dit mag niet leiden tot het invoeren van gereguleerd parkeren.	We signaleren in de huidige situatie al een probleem, namelijk het 'vreemd parkeren' door mensen van buiten wijken / straten. Daarvoor stelt de visie gereguleerd parkeren voor als goede oplossing. Gereguleerd parkeren is een goed middel om een veilige, leefbare en bereikbare woonwijk te hebben (met name in stedelijke gebieden). Daarnaast is gereguleerd parkeren denkbaar als oplossing om te voorkomen dat extra woningen leiden tot veel extra geparkeerde auto's op straat. Dus ook door te zorgen dat woningkopers ook in de toekomst geen vergunning kunnen aanvragen.	Nee
6	Wat is de realiteitswaarde van de tunnel onder de Schipholweg en onder welke naam is deze nu bekend bij de gemeente? Kennedytunnel?	De gemeente heeft een duidelijke wens om de Kennemertunnel te realiseren. Die tunnel is een mogelijke oplossing voor het creëren van de Regio Ring. Er is nog geen financiering voor realisatie van deze tunnel. Zie ook het antwoord onder 2.	Nee
7	Hoe zorgt u als gemeente ervoor dat de hulpdiensten te allen tijde hun rijtijden kunnen halen?	Bij de ontwerpfasen van nieuwe wegen en woonwijken worden ook de nood- en hulpdiensten betrokken. Zij beoordelen de plannen o.a. op rijtijden en de bereikbaarheid van gebouwen voor grote voertuigen. Indien er op dit aspect problemen zijn, krijgt de gemeente dit in de ontwerpfasen te horen en kan het ontwerp worden aangepast.	Nee
8	We staan al enkele jaren in de top 10 en het lijkt er op dat met deze conceptvisie knelpunten onvoldoende tot niet opgelost worden en de bereikbaarheid met zoveel nieuwe bewoners eigenlijk naar verwachting alleen maar slechter wordt. Welke resultaten zijn er gekomen uit het stadsbrede onderzoek naar bereikbaarheid?	Uit het Goudappel onderzoek naar de versmalling van de Europaweg blijkt dat de verkeersafwikkeling na aanpassing van de Europaweg ruim voldoende is en op een aantal punten zelfs verbeterd ten opzichte van de bestaande situatie. Stadsbreed onderzoek naar bereikbaarheid is nog niet afgerond.	Nee
9	Wij zouden graag het fietspad aan beide zijden in twee-richtingen zien en op de rotondes één rijrichting. Kunnen deze fietspaden ook op de toekomst ingericht worden. Denk hierbij aan de elektrische fiets (E-bike), bakfietsen, speed pedelec's e.d.	De laatste jaren neemt het aantal ongevallen toe op kruisingen/rotondes waarbij het fietspad in twee-richtingen wordt bereden. Om deze reden heeft de gemeente besloten om de veiligheid te laten prevaleren boven gemak voor de fietser. Bij het bepalen van de breedte van het fietspad wordt ook rekening gehouden met elektrische fietsen en bakfietsen. Een speed-pedelec hoort op het fiets/bromfietspad of op de rijbaan en niet op het fietspad.	Nee

10	Gratis parkeren = kernwaarde in Schalkwijk. Deze kernwaarde willen we behouden.	Zie reactie bij gereguleerd parkeren.	Nee
11	Welke parkeernormen worden aangehouden?	Het geldende parkeerbeleid van de gemeente. Het beleid biedt mogelijkheden voor maatwerk.	Nee
12	De aandacht voor het Openbaar Vervoer onderschrijven wij.	Dat vinden wij fijn om te horen omdat goed openbaar vervoer in Haarlem belangrijk is om het autogebruik te verminderen (of liever de overstap op andere middelen dan de auto te bevorderen).	Nee
13	Wees behoudend met elektrische laadpleinen, onze ervaring is dat deze vaak als privéparkeerplaats gebruikt worden. Onze voorkeur is laadpalen op eigen terrein en eventuele laadsnoeren mogen geen onveilige situaties veroorzaken op de openbare weg en openbare ruimte.	Het beleid is dat bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein geen laadplaats op de openbare weg kunnen aanvragen. Dit geldt wel voor bewoners die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen erf.	Nee
14	We hebben begrepen dat de gemeente in de toekomst de westelijke oversteek voor fietsers en voetgangers op de kruising Schipholweg/Europaweg wil opheffen. Hoe faciliteert u hier de voetgangers en fietsers voor een vlotte doorstroming (kruising Schipholweg) De huidige westelijke oversteek wordt veelvuldig gebruikt.	Dat doen we via de oostelijke oversteek en de fietstunnel bij de Buitenrustbrug.	Nee
15	Woningbouw U schrijft: "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." Wij zien hier een planologische beperking in.	Nee, nieuwe bestemmingsplannen worden niet zo opgesteld dat alle functies op iedere locatie mogelijk zijn. De passage die u citeert gaat met name om gebouwen die eenvoudig gewijzigd kunnen worden naar een andere functie. Bijvoorbeeld een bouwlaag van een parkeergarage waar voorzieningen in gesitueerd kunnen worden als in de toekomst minder behoefte is aan parkeerplaatsen.	Nee

	Wordt het gehele bestemmingsplan dan zodanig dat alle functies op iedere locatie mogelijk zijn? Dit geeft veel onzekerheden voor bewoners en ondernemers. Hoe wilt u dit mogelijk maken?		
16	Openbare ruimte Bij de vaststelling van de SOR is afgesproken dat de prioriteit in de keuze voor de openbare ruimte is: • Prioriteit 1 Beschermen en versterken groenstructuur • Prioriteit 2 Beschermen en versterken waterstructuur • Prioriteit 3 Inpassen benodigde extra klimaatadaptatiemaatregelen • Prioriteit 4 A. Afwegen ruimte voor mobiliteit B. Prioritering belang mobiliteit binnen de stad 1. Belang Voetganger 2. Belang Fiets 3. Belang Openbaar vervoer 4. Belang Gemotoriseerd Verkeer Wij zien dit terug in de conceptvisie.	Dank voor uw reactie.	Nee
17	Principieel behoud van de hoofd- en neven bomenstructuur. In de conceptvisie staat namelijk: <i>“ Creëren van nieuwe hoofdbomenstructuur langs de Europaweg.”</i> Wat betekent dit voor de huidige hoofdbomenstructuur die als zeer waardevol vastligt.	De Europaweg is hoofdbomenstructuur en dat blijft ook zo. Het behoud als structuur betekent niet dat iedere individuele boom in deze structuur behouden blijft. Al is bij het nieuwe profiel voor de Europaweg wel nadrukkelijk rekening gehouden met de bestaande bomen. De Structuurvisie Openbare Ruimte geeft aan dat de huidige hoofdbomenstructuur van de Europaweg een aantal ontbrekende schakels kent. De herinrichting van de Europaweg zorgt ervoor dat deze ontbrekende schakels gesloten kunnen worden en er dus een meer aaneengesloten hoofdbomenstructuur ontstaat. Per saldo zal het aantal bomen langs de Europaweg sterk toenemen. We begrijpen dat de formulering in de ontwerp ontwikkelvisie blijkbaar verwarrend is, daarom is deze aangepast in: “aanhelen hoofdbomenstructuur langs de	Ja

		Europaweg”.	
18	Duurzaam en klimaatneutraal Rapport: “Haarlem en het Klimaat, Onderzoek klimaatbestendigheid Haarlem, versie september 2016. Enkele teksten uit dit rapport. • Doel van dit onderzoek was inzicht te krijgen in de urgentie van het klimaatvraagstuk voor het grondgebied van Haarlem en de mensen die er wonen, werken en recreëren. Het onderzoek verheldert de risico’s op schade en overlast als gevolg van klimaatverandering. De verkregen gegevens bieden perspectief op een nader uit te werken integrale adaptatieaanpak met oplossingen op regionaal, stads- en wijkniveau. • Haarlem is een sterk versteende stad. Per saldo scoort Haarlem met 24m2 groen per inwoner een stuk lager dan andere gemeenten boven de 100.000 inwoners (gemiddeld 35 m2/inw.)¹. De stad heeft vooral veel groen aan de randen en in de omgeving.” • Overall waar huizen en gebouwen staan zonder airconditioning en er onvoldoende koeling is door water en groen in de openbare ruimte en de eigen tuin is sprake van hittestress. Dit geldt voor grote delen van de stad, met uitschieters vooral in het centrum van Schalkwijk, Zijlwegkwartier, Amsterdamsewijk, Slachthuiswijk, Transvaalwijk, Indischewijk en Waarderpolder. • Tijdens warme weersomstandigheden kunnen naast gezondheidseffecten door de warmtebelasting ook gezondheidseffecten door bijkomende factoren zoals smog ontstaan. Bij	De zin waar u aan refereert is onderdeel van het hoofdstuk dat de analyse van het gebied behandelt. Deze specifieke zin is een van de beleidsdoelen van en direct afkomstig uit de Structuurvisie Openbare Ruimte. Duurzaamheid en klimaatmaatregelen zijn in deze ontwikkelzone geen losstaande onderdelen maar komen in vele thema’s terug en er wordt zoveel mogelijk gestreefd naar combinatievoordelen. In het visiedeel van de ontwikkelvisie wordt er meer specifiek ingegaan op de maatregelen die we hier voorstellen ter voorkoming dan wel verminderen van hittestress. In deze ontwikkelzone is hittestress nadrukkelijk een thema. Door het vele asfalt van de Europaweg en de grote verharde parkeerterreinen in het gebied is deze zone kwetsbaar voor snelle opwarming en daarmee hittestress. Zowel voor de Europaweg, wat onder andere terug te zien is in de dwarsprofielen, als voor de ontwikkelgebieden in de zone geldt de opgave om te komen tot minder verharding, meer groen (mogelijk ook op of aan bebouwing), meer oppervlaktewater en meer bomen. Dit levert naast een bijdrage aan het verminderen van hittestress ook een bijdrage aan klimaatadaptatie in natte periodes, de biodiversiteit en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.	Nee

	warme weersomstandigheden in stedelijke gebieden kan er sprake zijn van een toename van luchtverontreiniging door verkeersemissies. Dit komt vooral voor in gebieden met een dichte bebouwing waardoor de afvoer van verkeersverontreiniging met de wind laag is. Een toename van de verkeer gerelateerde luchtverontreiniging leidt tot een verhoogd gezondheidsrisico, met name voor ouderen, jonge kinderen en mensen met chronische longziekten of hart en vaatziekten. • Naast hittestress voor mensen is die er eveneens voor huisdieren, dieren in kinderboerderijen etc. Tot slot kan er sprake zijn van uitval van bruggen en andere constructies (spoorrails, wissels) die niet meer goed functioneren vanwege uitzetting van onderdelen als gevolg van de hitte. Denk aan smeltend asfalt waardoor wegen verminderd begaanbaar worden. • Al het oppervlaktewater kan bij langdurige droogte en hitte snel in kwaliteit afnemen. Water dat minder snel doorstroomt is daarbij extra kwetsbaar. <i>Dit geldt met name voor smalle en - nagenoeg - doodlopende sloten zoals aan de Belgiëlaan tot het Spaarne.</i> Bij de twee aangewezen zwemwaterlocaties in Haarlem, de Molenplas en de Veerplas, kan de zwemwaterkwaliteit al snel in het geding komen. Blauwalg ontstaat bij hoge watertemperaturen. Waterwild bij parken kan dan bevattelijk worden voor		
--	--	--	--

bacterieverspreiding door botulisme. • Kwetsbare plekken zijn ook die met veel openbaar groen met vegetatie die kwetsbaar is voor droogte: grasvelden, lage struiken en bij zeer extreme droogte ook bomen met ondiepe wortelgroei. Openbaar groen op zandgrond is kwetsbaarder dan op klei en veengrond. • In de toekomst zullen de burgers en bezoekers van Haarlem, als er geen maatregelen worden genomen, steeds meer hinder ondervinden van de effecten van de klimaatveranderingen. De stad als geheel krijgt te maken met hittestress en wateroverlast bij hevige regenval, vooral in het centrum en in de meest verdichtte en versteende wijken. Een vergelijking met andere steden leert dat de kans op hinder en schade als gevolg van hittestress, wateroverlast en paalrot voor Haarlem relatief erg groot zijn. De biodiversiteit van de stad verschaalt, deze algemene tendens wordt ook in Haarlem sterker voelbaar. • Om Haarlem in 2050 klimaatbestendig te laten zijn, is het zaak om nu vooruit te kijken en ernaar te handelen, klimaatadaptatie moet nu worden meegenomen in de plannen.” U geeft aan dat om hittestress tegen te gaan, daar waar mogelijk groene en waterrijke plekken worden toegevoegd. Dit vinden wij een erg summiere beschrijving. Dit rapport en daarbij het huidige hittestressniveau, vereist dat maatregelen worden getroffen om het hittestressniveau minimaal op de huidige situatie te houden en		
--	--	--

	bij voorkeur te verbeteren. Hoe wordt dit integraal in de plannen opgenomen?		
20	Bij duurzame warmtevoorziening geeft u aan dat het slim kan zijn een bodemenergieplan op te stellen. Is het niet handiger om dit voor te schrijven en als gemeente een database bij te gaan houden waar en welke duurzame warmtevoorziening gebruikt gaat worden? De gemeente Amsterdam heeft daar al ervaring mee en niet alles kan meer op iedere plek.	Het is niet wenselijk om het voor te schrijven omdat het situatie-afhankelijk is. Bij kleinschalige projecten is het niet nodig. Bij grootschaliger ontwikkelingen kan het opstellen van een bodemenergieplan wenselijk zijn. Ook is nog niet duidelijk hoe de nieuwe warmtevoorziening in Schalkwijk vorm krijgt. Met een marktverkenning wordt onderzocht of het clusteren van collectieve bronnen met ontwikkellocaties 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.	Nee
21	Sociaal De <i>profieltaart</i> kleurt voor Schalkwijk als geheel oranje, wat erop wijst dat veel attentie nodig is. De thema's ruimte, wonen, arbeidsparticipatie en inkomen kleuren zelfs rood, inclusief de onderliggende onderwerpen. Hoe draagt de conceptvisie bij aan het verbeteren van de negatieve waardes? 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	De visie draagt hier aan bij door ontwikkelingen mogelijk te maken die niet alleen bestaan uit het toevoegen van woningen maar waar ook arbeidsplaatsen en voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het klopt dat meer werkgelegenheid niet alleen komt door het aanbieden van locaties. Hier is meer voor nodig. Onderdeel van het economisch beleid van Haarlem is een acquireur, die vraag en aanbod bij elkaar brengt.	Nee

	moeten mee kunnen in de energietransitie. Hoe wordt dit gerealiseerd? Meer werkgelegenheid komt niet alleen voort uit locaties aanbieden. Deze locaties moeten ook een goede bereikbaarheid hebben, in eerste instantie OV, maar ook parkeerplekken. Daarnaast zal waarschijnlijk ook het aanbod van de digitale snelheid een randvoorwaarde zijn. Helpt de gemeente bij het opzetten van nieuwe werkgelegenheid?		
22	Ruimte voor aanvullend basis en middelbaar onderwijs is volgens ons noodzakelijk gezien de verwachte aanwas van nieuwe bewoners. 900 jonge stellen en 300 jonge gezinnen. Dit draagt ook bij aan de mobiliteit. Anders moeten deze kinderen grotendeels naar buiten Schalkwijk. We missen een middelbare school; het Teyler College is immers in noodgedwongen 2013 uit de wijk vertrokken en de Spaarne Scholen Gemeenschap is ruim daarvoor opgeheven.	<u>Middelbaar onderwijs:</u> De vestigingen voor MBO (ROC Nova College) en HBO (Inholland) liggen beide aan de westkant van Haarlem. Bij het Nova is de bouw gestart voor uitbreiding en clustering van een aantal nog verspreid in de stad liggende sublocaties. Beide scholen hebben een stedelijke en regionale functie. De Groei van Haarlem zal leiden tot extra aanmeldingen en het uitgangspunt is dat beide instellingen daarvoor voldoende capaciteit hebben. Er is geen behoefte aan een nieuwe locatie voor middelbaar onderwijs. <u>Basisonderwijs:</u> De gemeente heeft actueel beleid in een Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs (SHO) 2018-2022 (2017) en actualisatie (2018). Het SHO geeft een goed beeld van de stand van zaken en gewenste ontwikkelingen. In deze zone wordt mogelijk een nieuwe basisschool gerealiseerd. Het gaat 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. Er is nog behoefte aan uitbreiding van basisschoolonderwijs. In deze zone zijn hiervoor geen mogelijkheden omdat hierover geen afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaars. 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	Nee

		Belgiëlaan.	
23	Algemeen Paragraaf 3.12. kaart met lopende projecten • Kunt u uitleggen wat project 8. Belgiëlaan is. Volgens onze informatie gebeurt daar niets meer. • Bij project 9. Ierlandstraat is ons ter ore gekomen dat het bosje op de hoek Europaweg/Venkelstraat ecologisch waardevol is. Hoe gaat u hier mee om? • Het woningblok bij 11. Ruslandstraat is een VVE. • Bedoelt u met 'te onttrekken locaties 13, 14, 15 en 16' dat deze een andere bestemming (Groen) krijgen in het bestemmingsplan Europawijk in plaats van Wonen? Moeten we dan 10 jaar wachten op het nieuwe bestemmingsplan voor zekerheid of kan dit eerder?	Paragraaf 3.12 Ontwikkelingen, nummer 8 Belgiëlaan betreft een initiatief waarin enkele winkelruimten aan de Belgiëlaan en het kantoorgebouw op de hoek van de Belgiëlaan en Europaweg zijn betrokken. In het ecologisch beleidsplan is deze locatie bij project 9 niet aangewezen al ecologisch waardevol gebied. Bij bouwontwikkelingen maakt flora en fauna onderzoek onderdeel uit van de vergunningsaanvraag. Hierbij wordt ook de ecologische waarde onderzocht. Los daarvan wordt getracht nieuwe ecologisch waardevolle gebieden toe te voegen door de bermen van de busbaan hiervoor aan te merken. Dank, dit was ons bekend. Met 'te onttrekken locaties 13, 14, 15 en 16' is inderdaad bedoeld dat deze locaties een andere bestemming gaan krijgen dan de huidige bestemming wonen. Dat zal op een logisch moment in een nieuw bestemmingsplan worden vastgelegd. Het moment waarop is nog niet bepaald. Er zijn zeker mogelijkheden om dat eerder te doen dan over 10 jaar.	Nee
24	Uitgangspunten voor bebouwing We herhalen een deel van onze brief van 1 mei 2018 die wij niet direct teruglezen in de conceptvisie • Parkeren op eigen grond, bijvoorbeeld ondergronds en dit ook verplichten voor bewoners	Uitgangspunt voor parkeren is parkeren op eigen terrein. Echter, zolang er geen sprake is van gereguleerd parkeren kan het gebruik van dergelijke parkeerplaatsen niet worden afgedwongen. Een dergelijke gedachte is ook terug te vinden in de ontwikkelvisie waarbij op de percelen van Schalkwijk Midden, het Spaarne Gasthuis, de Toekanweg en de Schipholpoort veel parkeerruimte op maaiveld plaats maakt voor bebouwing (en	Nee

	• Huidige verharding o.a. van parkeren waar mogelijk te bestemmen als bouwlocatie. • Minimaal behoud van de hoeveelheid m2 groen en bomen in het project en behoud van gezonde potentieel monumentale bomen. In 2010 is vastgesteld dat Haarlem in Nederland de minst groene stad is (42 m2/woning), met op twee na de meeste inwoners per hectare. In de afgelopen jaren is er helaas weinig groen bijgekomen en zeer waarschijnlijk afgenomen. • Uit http://www.klimaat-effectatlas.nl/nl/kaartverhaal-hitte blijkt dat in de Europawijk het huidige percentage privaat en openbaar groen samen 48% is. De rest is verharding/ bebouwing. Dit wordt nog minder door de bouwplannen waar reeds mee is ingestemd of die binnenkort worden opgeleverd. Denk hierbij aan Schalkwoud, Ziekenhuisterrein, Italiëlaan, Stockholmstraat, Vilniusstraat, Rudolf Steinercollege, Schipholpoort, RWS-terrein, winkelcentrum Schalkwijk. Is het mogelijk om minimaal 2/3 groen/niet verhard verplicht te stellen (gelijk aan de adviezen vanuit Steenbreek023). • Wateropvang op eigen terrein, bijvoorbeeld met verticale drainage, groene daken en gevels.	groen). Zowel voor de ontwikkelgebieden in de zone als voor de herinrichting van de Europaweg geldt de opgave om te komen tot minder verharding, meer groen (mogelijk ook op of aan bebouwing), meer oppervlaktewater en meer bomen. Voorbeelden van bouwplannen en herinrichtingen waarop dit principe is toegepast zijn Schalkwoud, het Ziekenhuisterrein en de herinrichting van het zuidelijk deel van de Europaweg.	
--	---	--	--

B.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Er komen steeds meer ouderen, maar seniorenwoningen komen er niet. Als er daar	Veruit het merendeel van de nieuw te bouwen woningen zal bestaan uit appartementen. Daarvan zal het merendeel bestaan uit eenlaagse woningen (alles	Nee

	meer van gebouwd worden krijg je meer woningen vrij voor gezinnen. Hoeveel ouderen wonen er niet alleen in een te grote woning en graag naar een senioren complex willen waar voorzieningen zijn als je die nodig heb.	op een verdieping) en ontsloten worden met een lift. Daarmee zullen er woningen gebouwd worden die voor senioren interessant zijn. O.a. Schalkwijk Centrum biedt woningen in de nabijheid van voorzieningen.	
--	--	---	--

C.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Naar onze mening heeft deze buurt andere dingen die veel belangrijker zijn om aan te passen. Europaweg is niet belangrijk ook niet gevaarlijk nu. Er zijn andere dingen in de buurt die aangepast zouden moeten worden voor onze veiligheid. Bijvoorbeeld rond Vomar is meer parkeergelegenheid nodig. Mensen parkeren op het fietspad en overal eromheen. Is heel gevaarlijk daar. Handhaving mag ook vaker komen kijken vooral tussen 16.00 en 17.00. Meer prullenbakken en bankjes in de buurt zou ook fijn zijn. Rotonde is een goed idee, maar voor de rotonde en na de rotonde graag twee rijbanen en daarna naar 1 rijbaan. Waar 1 rijbaan is zouden parkeerplaatsen kunnen komen.	Het gebied aan de Belgiëlaan waarin de Vomar ligt is onderdeel van een potentiële toekomstige ontwikkeling. In het licht van dat initiatief zullen we de verkeerssituatie ter plekke opnieuw bezien. Daarnaast werkt de gemeente aan een visie 'Dwars door Schalkwijk', waar de Belgiëlaan deel van uitmaakt. Ook in dat traject wordt onderzocht op welke wijze de Belgiëlaan kan worden verbeterd. U stelt voor twee rijstroken toe te passen op de rotonde. Als dit vanuit capaciteitsoogpunt niet nodig is, zullen wij dit niet doen vanwege de veiligheidsrisico's voor voetgangers en fietsers. De veiligheid is bij één rijstrook groter dan bij twee rijstroken.	Nee

D.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Meer ruime betaalbare (eensgezins) koopwoningen voor starters in de buurt van de Azieweg.	In het beleid van 40-40-20 is veel aandacht voor de betaalbaarheid van de woningen. Voor de huurwoningen wordt vastgelegd wat de maximale huurprijs is en hoe groot de woningen minimaal moeten zijn. Ook voor de koopwoningen (in het middensegment) zijn eisen ten aanzien van grootte en prijs vastgelegd.	Nee

		Omdat er grote behoefte is aan woningen en er voor gekozen is de woningbouw binnenstedelijk op te lossen zal veruit het merendeel van de woningen uit appartementen bestaan. De ruimte is beperkt en schaars en daarmee is de grond duur, verwachting is dat als er eengezinswoningen worden gerealiseerd deze in het duurdere segment zullen vallen.	
--	--	---	--

E.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Hierbij laat ik u weten dat ik de huidige Concept Ontwikkelvisie van harte ondersteun.	Dank, uw steun is genoteerd.	Nee

F.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Positief over versmalling Europaweg naar een rijbaan en vergroening aan de westkant met name bij de Kruidenwijk. Graag wel aandacht voor het aanrijden van de hulpdiensten. Gaan zij over de busbaan of moeten zij ook over de eenbaansweg of voortaan over de Amerikaweg?	Noord- en hulpdiensten mogen ook gebruik maken van de busbaan.	Nee

G.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Hierbij maakt de familie (G) kenbaar dat wij het eens zijn met het huidige Concept Ontwikkelvisie.	Uw instemming is genoteerd.	Nee

H.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing

1	Ik ben het eens met het concept ontwikkelvisie. Europaweg met een mooi entree, smaller en groener.	Uw instemming is genoteerd.	Nee
---	--	-----------------------------	-----

I.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Wij zijn het eens met de huidige Concept Ontwikkelvisie. Met name het deel over de Kruidenbuurt. Geen bebouwing tussen de huizen aan de Muntstraat en de Europaweg en het weghalen van het benzinestation.	Uw instemming is genoteerd.	Nee

J.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Hierbij deel ik u mede dat ik het eens ben met het thans voorliggende Concept Ontwikkelvisie.	Uw instemming is genoteerd.	Nee

K.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Wij gaan akkoord met de tekening nieuwe wegprofiel Europaweg tekening ter hoogte van de Muntstraat. Dit m.b.t. het concept visie ontwikkelzone Europaweg van 8 mei 2019.	Uw instemming is genoteerd.	Nee

L.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing

1	Openbare fietsstalling: 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. Op de afbeelding 'kaart maatregelen Structuurvisie Openbare Ruimte', pagina 13, wordt aangegeven dat op de hoek van locatie Schipholpoort, binnen onze kavel, een nieuwe openbare fietsenstalling zal worden gerealiseerd. Een dergelijke voorziening is niet alleen zonder voorafgaand overleg binnen onze eigendomsgrenzen geprojecteerd, het heeft bovendien vergaande consequenties voor het ruimtebeslag op de begane grond en beperkt onze bebouwingsmogelijkheden op grote schaal. De haalbaarheid van het project, en daarmee het aantal te realiseren woningen, komt hier direct mee in gevaar cq wordt hiermee onmogelijk gemaakt. Derhalve is dit voor ons niet acceptabel. We verzoeken u met klem om de locatie van de fietsenstalling te wijzigen en buiten onze kavel te positioneren in de openbare ruimte.	De kaart op pagina 13 van de concept ontwikkelvisie is een verzamelkaart met maatregelen uit de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). De SOR is in december 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. De SOR is stand beleid van de gemeente Haarlem, waar wij in deze ontwikkelvisie geen wijziging in zullen aanbrengen. De SOR geeft aan dat in de nabijheid van dit HOV Knooppunt een grote fietsenstalling moet komen. De SOR is daarbij niet zo precies dat exact is aangeduid op welk perceel de fietsenstalling moet komen. In de concept ontwikkelvisie is op pagina 41 afgebeeld dat de gemeente beoogt dat de capaciteit voor fietsparkeren nabij het knooppunt Buitenrust wordt verdeeld over de west-, oost- en noordzijde. Het doel daarvan is dat OV-reizigers die vanuit verschillende richtingen komen allen de mogelijkheid hebben om op efficiënte wijze de fiets te parkeren. Het aantal fietsparkeerplaatsen, de verdeling over de verschillende zijden van de Europaweg en de exacte locatie zal onderwerp vormen van de verdere uitwerking. De gemeente zal kijken naar de mogelijkheden om de benodigde capaciteit voor fietsparkeren in de openbare ruimte te vinden. Als die ruimte onvoldoende is zal de gemeente in gesprek gaan met initiatiefnemers van bouwprojecten nabij het knooppunt Buitenrust om te zien of het mogelijk en haalbaar is om fietsparkeerruimte te creëren in de bouwplannen. In de verdere uitwerking van de locatie Schipholpoort zal hier verder het gesprek over gevoerd moeten worden.	Nee
2	Rooilijn: Bij de kruising van de Europaweg en de Schipholweg moet het duidelijk zijn dat hier de stadsstraat Europaweg begint en wordt hier de toegangspoort tot Schalkwijk hier wordt gevormd. Op de afbeelding 'Overzichtstekening visie', pagina 39, wordt voorgesteld om de rooilijn (voor wat betreft de onderste lagen) op de hoek	De basisdoelstelling van het sleutelproject "Stadsstraat Schalkwijk" uit de SOR is het creëren van de aansluiting van de Europaweg (via de Schipholweg) op de Schalkwijkerstraat. Opdat de Europaweg de verbinding van Schalkwijk naar het Centrum van Haarlem gaat vormen. De locatie Schipholpoort dient nadrukkelijk de route, met name voor langzaam verkeer, naar Schalkwijk te begeleiden. In de ontwikkelvisie wordt op conceptueel niveau voorgesteld om de bebouwing voor wat betreft de onderste lagen naar achter te leggen (daarboven is wel een overbouwning mogelijk), wat perspectief op	Ja

	Schipholweg – Europaweg naar achteren te schuiven. Uit de overzichtstekening blijkt dat de beoogde rooilijn onze kavel bijna halveert. Het project wordt hiermee (financieel) onhaalbaar. Daarnaast is ten eerste te betwijfelen of een dergelijk teruggeschoven rooilijn bijdraagt aan het markeren van het begin van de stadsstraat. Wij stellen dan ook dringend voor de rooilijn op deze hoek gelijk te laten lopen met de kavelgrens of zelfs dicht bij het knooppunt Buitenrust te brengen. Een eventuele overkraging zou verregaande constructieve en financiële gevolgen voor ons project hebben, die het project onhaalbaar zullen maken. Wij betwijfelen daarnaast of dit überhaupt kwalitatief een goede ingreep zal zijn.	en toeleiding naar de Europaweg biedt. Een dergelijke ruimtelijke functie wordt zeer van belang geacht. De precieze wijze waarop dit gestalte gaat krijgen alsmede de positie van de rooilijn is onderdeel van de verdere uitwerking van deze locatie die samen met de initiatiefnemer zal worden bepaald.	
3	Tunnel: Één van de maatregelen die wordt toegelicht om de stad bereikbaar te houden in de toekomst is de aanleg van een tunnel onder de Schipholweg. Op de afbeelding 'Kaart maatregelen Structuurvisie Openbare Ruimte', pagina 13, wordt de reservering van deze tunnel aangegeven. De reservering gaat gedeeltelijk over onze kavel waardoor de bebouwingmogelijkheden wordt beperkt. Wij verzoeken u vriendelijk om de reservering op te schuiven zodat deze buiten onze kavel valt en wij niet in onze mogelijkheden worden beperkt.	De kaart waaraan gerefereerd wordt is een verzamelkaart met maatregelen uit de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). De SOR is in december 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. De SOR is staand beleid van de gemeente Haarlem, waar wij in deze ontwikkelvisie geen wijziging in zullen aanbrengen. Het was daarmee al geruime tijd duidelijk dat er ter plaatse van de locatie Toekanweg sprake was van een verkeerstunnel. In de ontwikkelvisie is de ruimtereservering voor deze tunnel nog verder gespecificeerd op pagina 44. Waar in eerdere visies de reservering dwars onder het locatie Schipholpoort was voorzien, is er in de ontwikkelvisie naar gestreefd om de impact van de tunnel voor deze locatie maximaal te minimaliseren door het tracé van de tunnel pas ten westen van de locatie naar het zuiden af te laten buigen. Nog verder naar het noorden schuiven van de ruimtereservering is onwenselijk.	Nee
4	Parkeren: In de concept visie wordt aangegeven	Het parkeerbeleid maakt maatwerk mogelijk, onder voorwaarden. Het	Nee

	dat voor de nieuwe ontwikkelingen parkeren in de gebouwde vorm moet worden opgelost, moet worden voldaan aan de parkeernormen conform het Haarlems parkeerbeleid en de vorm van parkeren bij voorkeur ondergronds, of bovengronds, uit het zicht, dient te worden gerealiseerd. Weliswaar wordt er in de visie aangegeven dat eventueel maatwerk mogelijk is, echter willen wij u erop benadrukken dat dergelijke uitgangspunten de businesscase van een project met een hoge Floor Space Index (FSI) onhaalbaar maakt. Graag uw akkoord om voor dit project gebruik te maken van een maatwerkoplossing. Vriendelijk verzoeken wij u expliciet in de (concept) visie te vermelden dat voor het onderhavige project in een maatwerkoplossing zal worden voorzien.	parkeerbeleid is van toepassing op alle projecten in Haarlem.	
--	---	--	--

M.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Nieuwe waterverbinding op de kavel Toekanweg 7. Graag ontvangen wij een verduidelijking van dit onderdeel in het plan. De waterverbinding mag niet ten koste gaan van oppervlakte van het uiteindelijk te bouwen terrein. Uitgangspunt hierbij is dat de wijziging van de waterverbinding compensatie zal zijn van het verdwijnen van de ringsloot door een centraal water. De vorm en positie is nader te bepalen en	De nieuwe waterstructuur op de locatie Toekanweg is eerder vastgesteld in de Gebiedsvisie Schalkwijk Midden en nogmaals in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR, 2017). De ontwikkelvisie geeft hier een verdere uitwerking aan. Het centrale water dient ter compensatie van te dempen water (de ringsloot) en ter compensatie van een eventuele toename van verharding in het gebied. Dat de ringsloot komt te vervallen en daar centraal in het gebied, als onderdeel van het grotere watersysteem, een nieuwe waterpartij voor terug komt wordt in deze visie nogmaals vastgelegd. De precieze vormgeving van de waterpartij is onderdeel van de verdere uitwerking van de locatie Toekanweg.	Nee

	zou bij voorkeur kunnen dienen als buffer tussen Hotel Van der Valk en Greystar ontwikkeling. De tekening op pagina 50 dient onzes inziens enkel ter indicatie.		
2	• Fietsenstalling ten behoeve van HOV-halte nabij Toekanweg 7 Ter plaatse van de Toekanweg 7 is nu een logo geprojecteerd met hierop een fietsenstalling. Voor ons is het nog onduidelijk wat hiermee precies wordt bedoeld en welke impact dit heeft op onze ontwikkeling. De ontwikkelvisie suggereert dat er een fietsenstalling voor een bredere doelgroep (lees niet-bewoners en niet-bezoekers van onze woningbouwontwikkeling) naast of op de ontwikkellocatie zal worden gerealiseerd. Dit is onzes inziens niet akkoord zonder dat hier goede afspraken over zijn gemaakt. Denk hierbij aan zaken zoals: aantallen fietsparkeerplekken, positie en impact op volume, afmetingen, kwaliteit, overdekt, de wijze van exploitatie en onderhoud, wie draagt de kosten (voor zowel bouw als exploitatie), overlast en weesfietsen. Indien hier ruimte voor moet worden gemaakt zal dit financieel en ruimte-technisch gecompenseerd moeten worden (bijvoorbeeld in bouwvolume, minder wateroppervlak op terrein etc.). Verder gaan wij ervan uit dat er geen (financiële) bijdrage vanuit onze zijde benodigd zal zijn voor exploitatie en bouw van fietsparkeren voor gebruikers die geen relatie hebben met het toekomstige woongebouw. Voor de bewoners	Alle ontwikkelingen in Haarlem moeten ook een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de stad. Dit kan door toevoegen van werkgelegenheid, nieuwe openbare ruimte of door nieuwe maatschappelijke voorzieningen. Indien er op deze locatie een halte van het openbaar vervoer komt, komen er voor de reizigers ook stallingsmogelijkheden zijn voor de fiets. Momenteel proberen we een inschatting te maken van de locatie van de halte en het aantal benodigde stallingsplaatsen. De uitkomst hiervan en andere afspraken zullen wij met u in het reguliere overleg dat wij met u hebben besproken. De afspraken die we hier over maken worden onderdeel van de anterieure overeenkomst. Zie ook beantwoording onder L1	Nee

	en bezoekers van het nieuw te ontwikkelen gebouw zullen voldoende fietsenstallingen worden gerealiseerd welke door ons als toekomstig exploitant zullen worden beheerd.		
3	West-oost fietsverbinding te realiseren over de Toekanweg kavel. Het is ons onduidelijk hoe deze fietsverbinding voor moet worden gerealiseerd. Uitgangspunt volgens ons moet zijn dat deze verbinding geen beperkingen zal opleveren in verband met het enerzijds verbinden maar juist ook (functioneel) scheiden van Hotel Van der Valk en de woningbouw ontwikkeling ter plaatse van Toekanweg 7.	De visie streeft naar een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer met name in de nabijheid van (H)OV. De oost-west fietsverbinding (hier zal de fiets waarschijnlijk gewoon gebruik maken van de rijbaan voor auto's ter ontsluiting van het terrein) is voorzien op de grond van de Gemeente Haarlem; de huidige Toekanweg.	Nee

N.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Allereerst; gaaf om te zien dat er meer groen gaat komen en dat fietsen wordt gestimuleerd door een breder fietspad! Ik denk dat dit een mooie ontwikkeling wordt. Ik ben zelf benieuwd of er ook een visie is op de Europa boulevard met betrekking tot de horeca. Ter hoogte van het winkelcentrum Schalkwijk zit een snackbar maar zou er mogelijkheid zijn om een kleine koffiezaak (eventueel verrijdbaar) te plaatsen? Momenteel ben ik net begonnen als ZZP'er en zou ik graag mijn eigen bewuste koffiezaak willen beginnen. Ik ben daarom aan het	Wij onderschrijven uw visie dat er ook wat te doen zou moeten zijn langs de Europaweg. Hiertoe stellen we inderdaad voor om tot een mix van functies, zeker voor wat betreft de begane grond van de bebouwing langs de Europaweg, te komen. Een voorziening als horeca, zoals een koffiezaakje, is zeker een van de functies waar we dan aan denken. Wij zien dan het liefst een voorziening die opgenomen wordt in de nieuwe bebouwing langs de Europaweg. In dit geval is het aan te bevelen contact op te nemen met de ontwikkelende partijen in het gebied. De gemeente heeft zelf geen panden in bezet waarin een horecavoorziening een plaats kan krijgen. Het is onduidelijk of dit ook is waar u aan denkt of dat u eerder op zoek bent naar een verrijdbare voorziening of een vaste kiosk en welke locatie u in gedachten heeft. Voor wat betreft kiosken zien we daar op dit moment geen ruimte voor in dit	Nee

	oriënteren wat de mogelijkheden zijn. Een groene boulevard is mooi, maar hij blijft kaal wanneer er geen mogelijkheid is even ergens een kop koffie te drinken en te genieten van al dat groen.	gebied. Voor wat betreft een verrijdbare voorziening wil ik u graag wijzen op het standplaatsenbeleid van de gemeente Haarlem, al wil ik je bij deze al waarschuwen dat daarvoor de mogelijkheden ook zeer beperkt zijn.	
--	---	---	--

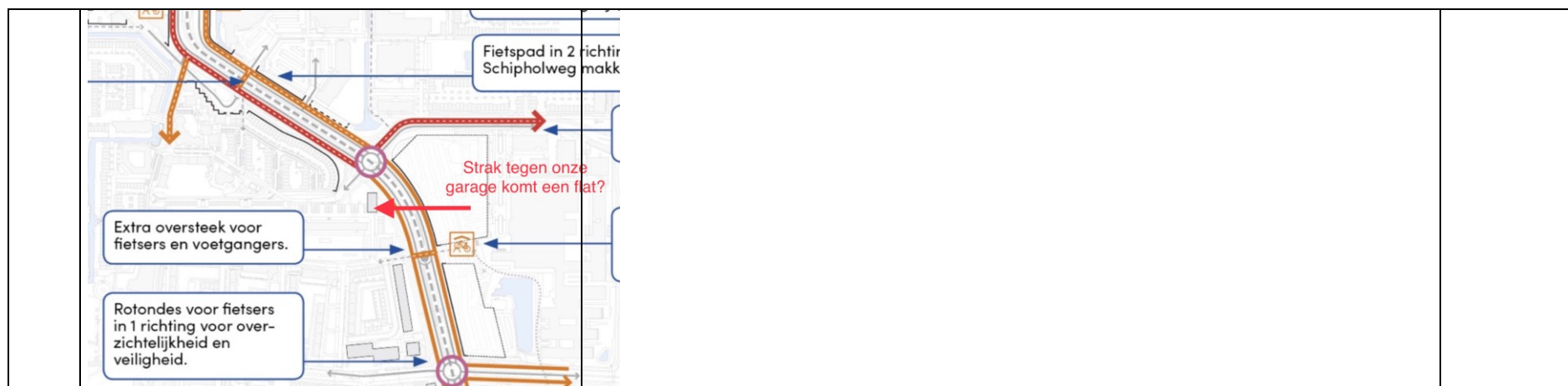
O.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	ad 1. Inleiding "Woningen bijbouwen een kans", maar dan moet er zeker werkgelegenheid bij komen, anders alleen groei in mobiliteit. En wanneer is Haarlem eens vol? Het is nu al een van de meest versteende steden! De provincie geeft opdracht, kan er ook nee gezegd worden?	Evenwichtige groei is belangrijk. In het coalitieprogramma en in de uitwerking daarvan is opgenomen dat ook de werkgelegenheid moet meegroeien met het aantal woningen.	Nee
2	Dat er mensen van buiten Haarlem hier wel willen wonen vind ik geen relevant uitgangspunt, zolang er een woningtekort is voor de Haarlemse bewoners, zou het weer invoeren van het fenomeen economische binding zo gek nog niet zijn. Dit beperkt tevens de mobiliteit. En huizen in een bepaalde prijsklasse zouden ook weer eerst een periode alleen voor Haarlemmers te koop aangeboden worden.	Sociale huurwoningen worden alleen toegewezen aan mensen die staan ingeschreven bij Woonservice Zuid-Kennemerland. Om voor een Starterslening in aanmerking te komen moeten kopers minimaal 2 jaar ingeschreven staan als inwoners in de regio Zuid Kennemerland en IJmond.	Nee
3	Betaalbare woningen, natuurlijk prima, maar Schalkwijk heeft al een overmaat aan 'betaalbare' woningen. Het eeuwigdurende tekort aan dit soort woningen is inherent aan ons politieke en economische systeem en zal nooit worden opgelost, behalve misschien als de	Het gemeentebestuur heeft ervoor gekozen om overal in Haarlem een aanzienlijk percentage sociale huur toe te voegen. De algehele lijn is 40 % sociale huur, 40% middensegment en 20% overige woningen. Minder dan 30 woningen geldt deze regel niet. Een grotere toevoeging van sociale huur (50%) aan de westkant van de stad omdat daar in verhouding minder sociale huurwoningen zijn. Maar ook toevoeging van sociale huurwoningen daar waar al behoorlijk wat sociale	Nee

	bevolkingsaantallen drastisch teruglopen. Bovendien is er ook een tekort aan woningen voor mensen die boven de grenzen van de sociale woningen zitten, alleen wordt de vraag naar die woningen niet door de gemeente geregistreerd en is dus minder opvallend. Om een min of meer evenwichtige woningsamenstelling i.c. bevolkingssamenstelling in Schalkwijk te krijgen moet het percentage sociale huur-en koopwoningen hier niet omhoog maar omlaag en in een aantal andere wijken omhoog. Haarlem-Zuid kan wat dat betreft wel een oppepper gebruiken! Sociale tweedeling ligt altijd op de loer.	huurwoningen zijn. Voor sommige wijken wordt echter een uitzondering gemaakt (Boerhaavewijk en Meerwijk) omdat hier het percentage sociale huurwoningen al boven de 50% zit.	
4	Gemengd en in balans; meer woningen zonder meer werkgelegenheid geeft meer mobiliteit, dit moet dus gelijk op gaan. (zie bij economische binding) meer en gedifferentieerd wonen, dit betekent voor Schalkwijk GEEN 40% sociaal, dan komt er nog meer onbalans Op pagina 32 staat een vergelijking. Een figuur in percentages, de ander in aantallen. Ook geven de percentages een landelijk beeld weer, geen Haarlems of stedelijk beeld, maar toch. Uit die vergelijking blijkt dat in Schalkwijk de	Evenwichtige groei is belangrijk. In het coalitieprogramma en in de uitwerking daarvan is opgenomen dat ook de werkgelegenheid moet meegroeien met het aantal woningen. Het gemeentebestuur heeft ervoor gekozen om overal in Haarlem een aanzienlijk percentage sociale huur toe te voegen. De algehele lijn is 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% overige woningen. Voor minder dan 30 woningen geldt deze regel niet. Een grotere toevoeging van sociale huur (50%) aan de westkant van de stad omdat daar in verhouding minder sociale huurwoningen zijn. Maar ook toevoeging van sociale huurwoningen daar waar al behoorlijk wat sociale huurwoningen zijn. Voor sommige wijken wordt echter een uitzondering gemaakt (Boerhaavewijk en Meerwijk) omdat hier het percentage sociale huurwoningen al boven de 50% zit.	Nee

	jonge alleenstaanden aan de hoge kant is, de jonge stellen ook aan de hoge kant. De jonge gezinnen aan de lage kant, mensen beneden modaal aan de hoge kant. Beter gesitueerde senioren aan de lage kant en beneden modale senioren te hoog. Niet erg in balans dus, al wist iedereen dat al lang. Om die toch al bestaande onbalans te verkleinen moet er in Schalkwijk zeker geen 40 % sociale woningbouw gebouwd worden. 40 % klinkt sociaal, maar is het voor Schalkwijk niet! Bovendien is er net zo goed veel vraag naar woningen in het wat hogere segment en dat brengt wel meer balans! Zo wordt ook tweedeling in de stad voorkomen. En er moeten ook geen huur eengezinswoningen verkocht worden, die moeten beschikbaar blijven voor de jonge gezinnen met een modaal inkomen.		
5	Als bewoner van een grasdakwoning in de ontwikkelzone pleit ik voor het volgende: 1. langs de hele Europaweg fietspaden in twee richtingen en deze mogen best breder zijn dan de voorgeschreven minimum maten. Hoe veiliger, hoe meer mensen er gebruik van willen maken. 2. het benzinestation past niet in een stadsstraat en zeker niet zo dicht bij de bebouwing.	1. De laatste jaren neemt het aantal ongevallen toe op kruisingen/rotondes waarbij het fietspad in twee richtingen wordt bereden. Om deze reden heeft de gemeente besloten om de veiligheid (van de fietser) boven het gemak voor de fietser te stellen. De fietspaden worden breder dan de minimaal voorgeschreven richtlijnen. 2. In de visie wordt voorgesteld dat het tankstation verdwijnt. 3. We zullen ter plaatse kijken en eventueel passende maatregelen treffen. Dat staat los van de ontwikkelvisie. Vooralsnog zijn er geen plannen in Haarlem om snorscooters/snorfietzers te weren van het fietspad. Bromscooters/bromfietzers mogen nu al niet op het fietspad. 4. Dank voor uw suggesties. Overigens wordt in de ontwikkelzone de mogelijkheid	Nee

	3. de hoek bij de fietspaden Europaweg/Schipholweg, waar bijna alle fietsers richting centrum v.v. gebruik van maken is heel onoverzichtelijk terwijl veel brommers en scooters daar te hard de bocht omgaan en op de rijstrook van het tegenliggend fietsverkeer terecht komen. Dit heeft veel schrikreacties tot gevolg, frontale bijna aanrijdingen zijn het gevolg. Het doel van zoveel mogelijk fietsverkeer wordt hier geweld aangedaan. Een verbetering kan o.a. gevonden worden door zo spoedig mogelijk de Schipholpoort te betrekken bij de doorgaande route naar het centrum en niet te wachten tot dat gebied ontwikkeld gaat worden. En brommers en scooters op de rijbaan! In Amsterdam is dat al een verademing. 4. de kruidenwijk is opgezet als ecologische wijk. Versterking van dit ecologische aspect past goed in de te nemen klimaatmaatregelen. Het bosplantsoen op de hoek van de Venkelstraat en de Europaweg staat daar prima en het beheer zou nog verbeterd kunnen worden. De geluidswal zou met een bijen/bloemenmengsel kunnen worden ingezaaid, waarbij ook het maairegiem geoptimaliseerd moet worden. Dit geldt trouwens voor heel Schalkwijk!	geboden om de geluidswal waar u naar verwijst te verwijderen om hier een voorkant van een woning te realiseren. In de visie wordt er daarentegen weer naar gestreefd om nieuwe ecologisch waardevolle gebieden toe te voegen door de bermen van de busbaan hiervoor aan te merken.	
--	---	---	--

P.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Wij zijn op 11 juni in het wijkcentrum geweest en hebben gesproken met <i>een gemeentelijk verkeerskundige en de zone-ontwikkelaar</i>. <u>Vragen die men nog niet duidelijk kon beantwoorden:</u> Komt er een flatgebouw op de huidige parkeerplaats strak tegen onze garage (zie foto Ierlandstraat 85) zo ja gaat hier dan geheid of geschroefd worden i.v.m. verzakking en scheuren aan mijn garage ? Waar blijven de huidige parkeerplaatsen? (zie foto) Extra oversteek Nederlandlaan-Europaweg naar ziekenhuis, gaat dit straks gepaard met bellen of piepsignaal als waarschuwing bij het oversteken? Wij verwachten dan enorme geluidsoverlast voor de bewoners torenflat Ierlandstraat 103-197) Busstation ter hoogte van de Nederlandlaan zal ook overlast veroorzaken door rolkoffers van passagiers, hangjongeren, optrekkende- en remmende bussen. Wij hopen spoedig enkele positieve reacties van u te mogen ontvangen en wij willen graag in de verdere ontwikkeling worden meegenomen.	Het bouwvlak in de visie is inderdaad deels geprojecteerd op het direct naastgelegen parkeerterrein. Het exacte bouwvolume en de wijze van realisatie is nu nog niet bekend, dat is onderdeel van de uitwerking op termijn. Bij de ontwikkeling van deze locatie zal ook opnieuw naar de parkeerbalans worden gekeken. Dan zal ook een voorstel worden gedaan voor het vervangen van de bestaande parkeerplaatsen. Bij de oversteek Nederlandlaan-Europaweg zal een waarschuwingslicht komen. Deze waarschuwt voor een passerende bus. Mogelijk komt er ook een geluidsindicatie bij. Hierbij zal een passend geluidsniveau worden ingesteld voor zowel de overstekende voetgangers als de bewoners in de directe omgeving.	Nee



Q.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om te reageren op de conceptvisie voor de ontwikkel-zone Europaweg. De Vogelwerkgroep en IVN Zuid-Kennemerland zijn al vele jaren pleitbezorger voor een groene stad met een hoge biodiversiteit. Verschillende onderzoeken laten zien: Haarlem móet de komende jaren aanzienlijk groener worden (zie onder meer het Rekenkamerrapport 'Meer Waarde met Groen uit 2016). En, er is veel meer aandacht nodig voor het vergroten van de biodiversiteit in de stad. Recent gemeentelijk beleid ten aanzien van groen en biodiversiteit Ook de gemeenteraad heeft zich in het recente verleden herhaaldelijk met nadruk voor deze	Uw aanbod om mee te denken over het concretiseren van de strategie ten aanzien van natuurinclusief bouwen nemen wij graag aan. We zullen u benaderen voor een afspraak over dit thema.	Nee

doelstellingen uitgesproken. Wij verwijzen wat dat betreft in het bijzonder naar de Structuurvisie Openbare Ruimte en naar het Ecologisch Beleidsplan van de gemeente. Reeds in 2013 heeft de raad in het laatstgenoemde plan de volgende visie geformuleerd: <i>De gemeente Haarlem is in 2030 een duurzame, diverse, vitale stad met een hoge ecologische waarde. Hoe gaan we dit bereiken? Door ecologie één van de basis principes bij ruimtelijke planning te maken. Uitgangspunt hierbij is een efficiënte inzet van middelen door de juiste inrichtingsmaatregelen die passen bij de locatie en het tijdig uitvoeren van alle noodzakelijke beheer- en onderhoudsmaatregelen.</i> Ecologische maatregelen in conceptvisie nog slechts globaal aangeduid Met genoegen zien wij dat de conceptvisie voor deze ontwikkelzone – in tegenstelling tot de eerder gepubliceerde visie voor de ontwikkelzone Zuidwest – nadrukkelijk ook aandacht besteedt aan groen en ecologie. De visie spreekt zich duidelijk uit voor een vergroting van de ecologische waarde van groen en water en voor natuurinclusief bouwen. Daarbij worden allerlei mogelijkheden genoemd voor in dit gebied te treffen maatregelen. Op zich kunnen wij dit onderschrijven. Ons bezwaar is dat de genoemde doelstellingen en te treffen maatregelen een veel te vrijblijvend karakter hebben. Nadere concretisering en vroegtijdige strategie		
---	--	--

	over aanpak en taakverdeling essentieel Naar onze stellige overtuiging is meer nodig om daadwerkelijk invulling te kunnen geven aan de opgave voor groen en biodiversiteit conform het door de raad geformuleerde beleid. Al in het begin van het planproces is een meer concrete en samenhangende visie nodig welke maatregelen op welke plek gewenst zijn. Ook is het nodig duidelijkheid te verschaffen wie wat doet en op welk moment van het planproces daarover beslissingen worden genomen. In de samenwerking met marktpartijen is het van belang daarover heldere afspraken te maken. De ervaring leert steeds weer dat anders juist de opgaven voor groen en ecologie in grote bouwopgaven telkens het onderspit dreigen te delven. Wij verzoeken u dan ook om in de eerstvolgende stap, volgend op deze ontwikkelvisie, de aanpak voor groen en natuurinclusief bouwen in de hiervoor genoemde zin nader uit te werken. Wij zijn graag beschikbaar om in dat traject mee te denken.	
--	--	--

R.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Ik heb de borden bekeken in het winkelcentrum Schalkwijk, ben aanwezig geweest op de voorlichtingsavond waarbij u aanwezig bent geweest ten behoeve van de bewoners aan de Muntstraat en tevens het inloopspreekuur bezocht aan de Floris van Adrichemlaan op 11	De tekening waar u naar verwijst is een tekening van de huidige situatie. De suggestie die u doet over het concentreren en combineren ter hoogte van het ziekenhuis is precies datgene waar wij op aansturen in het visiedeel van de visie zie paragraaf 5.2.1.	Nee

	April. Op veel punten kan ik me vinden in de conceptvisie, echter onderstaande punten behoeven de aandacht. <u>Punt 1-pagina 15;</u> Hier is een plattegrond getekend waarbij met name de buslijn met halte en HOV met halte zijn ingetekend. De HOV met halte is ingetekend ter hoogte van de woningen aan de Muntstraat. Mijns inziens is het verstandiger om de buslijn met halte en HOV halte te combineren tegenover de ingang van het nieuw te bouwen ziekenhuis. Ten eerste is het concentreren en combineren van haltes efficiënter in de uitvoering en ten tweede is het overstappen op andere buslijnen veiliger omdat er nu tussen HOV en de gewone bushalte op termijn een rotonde is gepland. Mijn inschatting is dat de ingetekende HOV halte welke pal ligt tegenover de woningen aan de Muntstraat (straks Europaweg) niet met gejuich zal worden ontvangen.		
2.	<u>Punt 2-pagina 24 en 45;</u> U heeft al op onze bewonersavond vernomen dat alle bewoners (op 1 na) van de Muntstraat bijzonder gesteld zijn op het voornemen van de gemeente om het tankstation uit het beeld van de Stadsstraat te halen. Niet alleen is het tankstation op termijn overbodig aan het worden vanwege de	Dank voor uw reactie. De ontwikkelvisie stelt inderdaad voor om het tankstation hier op te heffen	Nee

	energietransitie, maar ook natuurlijk vanwege gezondheids-en veiligheidsredenen de juiste insteek, om maar niet te spreken van stankoverlast en lichtvervuiling als de enorme hoeveelheid licht in de avond aangaat. Deze auto-aantrekkende functie is absoluut niet meer gewenst.		
3	<u>Punt 3-pagina 27;</u> Aan de Schipholpoort bent u met de eigenaar van 3 van de 5 kantoorpanden in gesprek voor de bouw van 400-600 appartementen, de overige twee kantoorpanden kunnen na sloop dan wellicht ook nog 400 appartementen komen. Aan de Toekanweg waar Rijkswaterstaat nu zit heeft u ook gesprekken met de eigenaar voor de sloop en nieuwbouw van 600 appartementen. Deze wellicht 1600 appartementen in totaal maken de druk op infrastructuur in deze hoek wel erg groot, immers blijft het bewonersaantal dan niet steken op 1600 personen. Om maar te zwijgen over wellicht meer dan 1600 voertuigen. Dit in combinatie met de gewenste uitbreiding van het van der valkhotel van 272 kamers naar 372 kamers (+ 100) en dus ook de nodige extra verkeersbewegingen strookt niet met uw uitlatingen van het aantrekkende karakter van de Stadsstraat voor publieke doeleinden. Wellicht is het mogelijk om de ontsluiting van deze twee hoeken met appartementen en het Hotel te laten verlopen via de Schipholweg in plaats van de Europaweg.	Ontsluiting op de Schipholweg is niet logisch omdat de Schipholweg meer een doorstromingsfunctie heeft dan de zijwegen van de Europaweg. Het verkeersonderzoek wijst uit dat de Europaweg in de nieuwe vormgeving dit aankan.	Nee

	Hopelijk kan daar gedegen onderzoek naar worden gedaan.		
4	<u>Punt 4-pagina 44;</u> Plattegrond autoverkeer en parkeren staat met gele vlekken gereguleerd parkeren ingetekend. Wij hebben als bewoners van de Muntstraat aangegeven tijdens de informatie-avond dat we overlast ervaren van parkeerders die de bus nemen naar Haarlem-Centrum, en tevens zijn er parkeerders die de R-net bus pakken naar Schiphol en ook parkeerders die in de omgeving werken. Hierop heeft u aangegeven dat in de kruidenwijk gereguleerd parken zou kunnen worden ingevoerd in overleg met de bewoners zoals beschreven op pagina 45. Graag zie ik een dergelijk overleg met u tegemoet. Tevens is het parkeren aan de Europaweg een uitgelezen kans om daar de parkeerplekken te voorzien van laadpalen voor elektrische voertuigen.	Hierbij wordt ook de door u aangegeven overlast van parkeerders meegenomen en wordt bekeken wat de beste mogelijkheden zijn voor een oplossing voor de omwonenden en voor de OV-reizigers (die de auto gebruiken als voor-en natransportmiddel). We gaan zeker bekijken op welke locaties aan de Europaweg een parkeerplaats voor het laden van elektrische voertuigen gewenst is. Ja, wij gaan initiatief nemen voor dat overleg. Nadat de visie is vastgesteld.	Nee
5.	<u>Punt 5-pagina 46;</u> Hier staat getekend het nieuwe wegprofiel ter hoogte van de Muntstraat. Bij dit wegprofiel wil ik graag de opmerking maken dat als we met u als gemeente overeen kunnen komen dat onze voordeuren aan de Europaweg moeten komen, ik in ieder geval graag zie dat de eventuele contouren van de uitbreidingsmogelijkheid voor de grasdakwoningen er iets anders uit mag zien.	De contour is het maximale dat de gemeente wil toestaan. Over de precieze uitwerking daarbinnen zal overleg gevoerd worden in de fase van ontwikkeling van een eventueel bouwplan.	Nee

	U tekent de uitbreiding in lijn met het schuin aflopende dak, ik zou echter graag zien dat vanaf de huidige daklijn de uitbouw horizontaal doorloopt. Hierdoor creëert de uitbreiding ruimte met normale plafondhoogte op de eerste verdieping van het huis. Het beste aanzicht is overigens een aanzicht dat eenheid uitstraalt voor de nieuwe stadsstraat, met andere woorden de uitbreiding van het gehele huizenblok in overleg met bewoners laten tekenen door een architect, en laten bouwen door een aannemer voor alle huizen. Vraag is dan wel wat te doen met de huidige uitbouw aan die zijde van enkele huizen en hoe we in de kosten tegemoet worden gekomen in ruil voor het opgeven van de groene geluidswal. Een en ander is ook besproken tijdens het inloopspreekuur aan de Floris van Adrichemlaan met uw medewerkers bij de informatieborden.		
6.	<u>Punt 6-pagina 46;</u> Op dezelfde doorsnede van het nieuwe wegprofiel staat de uitbreiding van het van der Valk hotel ingetekend. Hier staan nu 6 bouwlagen ingetekend, echter wordt er gesproken over 5 tot 8 bouwlagen. Mijn zorg is echter dat deze bouwlagen aan het begin van de stadsstraat wel erg overheersend zijn, en in groot contrast staan met de hoogte van de bebouwing aan de Muntstraat. Het evenwicht is hier dan ver te zoeken en mijn insteek zou dan ook zijn om er maximaal 5	De benoemde potentiële uitbreiding ter plaatse van het hotel maakt deel uit van de bebouwingswand aan de oostzijde van de Europaweg, die over de gehele lengte een gemiddelde hoogte van zes lagen krijgt. Gezien het brede profiel van de Europaweg is een dergelijke hoogte passend.	Nee

	bouwlagen van te maken (in hoogte dus ongeveer 18 meter). in deze bouwlagen kan dan ook de gewenste uitbreiding van 100 kamers gerealiseerd worden.		
7.	Punt 7-pagina 53; Quote" Aan de Ierlandstraat wordt het toevoegen van een extra bouwvolume onderzocht dat eveneens aansluit op de hoogte van 7 lagen." Aan de Ierlandstraat staan twee gebouwen met respectievelijk de bouwhoogte van 8 lagen en 12 lagen. Is het de bedoeling dat er dwars op de 8 verdiepingen tellende flat een extra flat wordt gebouwd ?	Nee, bedoeld is dat het toe te voegen bouwvolume een hoogte krijgt van 7 lagen, hetgeen overeenkomt met de voorgestelde hoogte van de bebouwing aan de westkant van de Europaweg. Het nieuwe volume wordt dus niet direct tegen het bestaande flatgebouw aangebouwd.	Nee

S.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Na het prettige voortraject vinden jullie hieronder de formele reactie van Rover op de Concept Ontwikkelvisie mbt Mobiliteit: We zijn blij met de versmalling tot stadsstraat, en de ruimte en aandacht die OV en HOV krijgt conform SOR. Goed dat de vrije busbaan behouden blijft, en goed dat ik ook gelukt is op het stukje Aziweg tussen Europaweg en Amerikaweg. Stedenbouwkundig en vervoerkundig vinden we	Dank voor uw inspirerende bijdrage. Wij ondersteunen het streven naar een prettige, comfortabele en toegankelijke verbinding van de HOV-halte naar het ziekenhuis. De uitwerking hiervan volgt in een latere fase.	Nee

het een heel goed idee om de HOV halte “Spaarneziekenhuis” op te schuiven naar de nieuwe langzaamverkeer-hoofdentree van het nieuwe ziekenhuis (bij “Het Plein”). En om daarbij een extra HOV halte toe te voegen op de kop van de Europaweg, zodat daar de HOV-knoop Buitenrust kan ontstaan. Ook de aandacht voor groen en verblijfskwaliteit spreken ons aan. Daarnaast vragen we nog aandacht voor de volgende vier zaken: Graag zien we een overdekte wandelpromenade vanaf de nieuwe HOV halte “Spaarneziekenhuis” naar de nieuwe hoofdingang van het ziekenhuis (“Het Plein”). Maak hier echt een stedenbouwkundige verbinding die duidelijk uitstraalt dat hier een belangrijke dwarsverbinding is. Wij denken bijvoorbeeld aan een rank, glazen promenade dak: 		
---	--	--

	Zoiets, maar dan natuurlijk wat hoger en groter omdat de auto's op de Europaweg er onderdoor willen.		
2.	Graag zien we de hele route van halte tot voordeur Ziekenhuis zo veel mogelijk gelijkvloers, zodat ook minder invaliden deze route makkelijk kunnen afleggen. Geen steile afschuintjes, maar bijvoorbeeld de weg verhogen met een plateau (met zebra erop).	De toegankelijkheid van bushaltes en de route naar het ziekenhuis wordt bij de uitwerking helemaal bekeken en zo ingericht dat minder-validen deze route uitstekend kunnen gebruiken.	Nee
3.	De HOV haltes uitvoeren volgens het landelijke RNet Handboek: zie bijlage 3 RNet handboek op https://www.rnet.nl/3d-toepassingen/ . Let hier even op, want dit heeft ruimtelijke consequenties.	De ontwikkeling gaat uit van de maatvoering voor de RNet haltes zoals die nu aanwezig zijn. Uiteraard zal bij de uitwerking van de haltes zoveel mogelijk het handboek gevolgd worden, waarbij geldt dat niet zeker is of er voldoende ruimte is om aan alle wensen te voldoen.	Nee

4	Hou tenslotte rekening met voldoende fietsparkeren bij de RNet haltes. Rover gaat uit van factor 4 stijging tot 2030 tov huidig. Mochten er nog vragen zijn, jullie weten me te vinden.	Bij de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij de Rnet-haltes zullen wij rekening houden met het huidige gebruik en met de verwachte groei van het fietsgebruik.	Nee

T.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Ik woon in de Ierlandstraat en loop regelmatig vandaar naar het Winkelcentrum Schalkwijk. De oersaai Europaweg met druk autoverkeer vermijd ik daarbij, ik loop er naar toe via straten	Bij het bepalen van de breedte van de trottoirs spelen meer argumenten een rol dan alleen de hoeveelheid voetgangers. Factoren die ook een rol spelen zijn: • De hoogte van bebouwing aan het trottoir; • De mogelijkheid tot terrassen;	Nee

	met laagbouw en tuintjes Wordt de Europaweg een levendige stadsstraat door het eenbaans met rotondes te maken? Nee, absoluut niet. Het blijft een lange rechte saaie straat met druk autoverkeer en lelijke hoogbouw, waar niets te beleven valt. Om de folder over de levendige stadsstraat kan ik alleen maar lachen. De brede trottoirs zijn daarom volmaakt overbodig. Houd ze maar smal, ze zullen bijna niet gebruikt worden. Het zou ook gaan om een groene straat. Daar is vanzelfsprekend veel voor te zeggen. Bomen helpen een beetje. Veel meer zou het helpen wanneer rijk gemengd bloemzaad zou worden gebruikt. Hier en daar kom ik dat bij wandelingen in ons land tegen. De bedoeling is meestal het tegengaan van de achteruitgang van de bijen. Maar het visuele effect is dikwijls grandioos.	• Het maken van verblijfsruimte.	
--	--	--	--

U.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	Vanuit de wijk Welgelegen is geschokt gereageerd op de ontwikkelingsintentie van de Europaweg! Het idee om van deze brede autoweg een smallere straat te maken met meer groen en minder autoverkeer is voor onze wijk een doorn	Uit een mobiliteitsstudie door Goudappel Coffeng naar de doorstroming op de Europaweg, Aziëweg en Amerikaweg blijkt dat bij de getekende opzet van de versmalde Europaweg: • De doorstroming op de Europaweg in 2030 redelijk tot goed is; • De doorstroming op de Amerikaweg in 2030 goed is. Daarbij is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer, de groei van	Geen

	in het oog. De Europaweg is nu een doorgaande route waar het verkeer, buiten de stad om naar Heemstede en Hoofddorp kan rijden. Bij het autoluw maken van deze route kiest het verkeer een andere route naar Heemstede (en Hoofddorp). Een van de logische routes zal dan over de Rustenburgerbruggen zijn.	Haarlem als geheel en de verwachte bouwproductie in deze zone. Autoverkeer dat op weg is naar Heemstede of Haarlem zal overwegend de Amerikaweg kiezen als alternatief voor de Europaweg. En dat is ook de intentie van de visie. Overigens gaan ook de routes via de Europaweg en de Amerikaweg wel degelijk door de stad.	
2	Bovendien wordt er ook geen rekening gehouden met de plannen die er liggen (o.a. in de SOR) voor een overstap busstation aan de westkant van de Europaweg. Het zogenaamde Buitenrust OV-knooppunt op de kop (westkant) van de Europaweg. Deze plannen zouden een oplossing kunnen zijn voor onze wijk!	Het realiseren van het knooppunt Buitenrust is opgenomen in de visie. Doel van dit knooppunt is dat reizigers gemakkelijker kunnen overstappen tussen HOV-buslijnen. Op deze wijze neemt de kwaliteit van het openbaar vervoer toe en wordt het gebruik gestimuleerd.	Geen

V.			
Nr.	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1	De concept ontwikkelvisie geeft aan dat er binnen de zone geen ruimte is gevonden voor een nieuwe basisschool, maar dat die ruimte wordt gezocht elders in Schalkwijk. Kan het college aangeven waar die ruimte wordt gezocht?	Voor de Floris van Adrichemlaan wordt een stedelijke verkenning opgestart, waarbij toevoegen van een basisschoolvoorziening deel is van de opgave. De noodzaak voor deze extra basisschoolvoorziening volgt uit de studie Groeipotentie.	Geen
2	Het is niet voldoende duidelijk hoeveel groen er bij komt en hoeveel groen er af gaat.	Paragraaf 5.2.2 van de Ontwikkelvisie gaat in op de buitenruimte. In deze paragraaf wordt beschreven dat er substantieel meer ruimte ontstaat voor groen in de zone. Voor zover deze ruimte ontstaat in het profiel van de Europaweg is dit in de visie concreet beschreven. Ook bij de ontwikkeling van deelgebieden zoals bijvoorbeeld Spaarne Gasthuis en Schalkwijk Midden is uitgebreide aandacht voor het creëren van een groen stedelijk milieu. Het maken van een groenbalans op het niveau van de zone als geheel zou op dit moment een schijnnaauwkeurigheid bieden. Uit de ontwikkelvisie blijkt naar mening van het college voldoende de ontwikkeling naar meer ruimte voor groen.	Geen

3	Het college moet keihard vasthouden aan de eis voor 40% sociaal.	In de uitwerking van het woonbeleid heeft het college invulling gegeven aan de ambities voor de woningdifferentiatie die voortvloeien uit het coalitieakkoord. Daarin is ook afgebakend op welke categorieën projecten de 40/40/20 regel niet (zonder meer) toepasbaar is. Voor een aantal projecten in deze zone zijn maatwerkafspraken gemaakt. Hierover is de gemeenteraad geïnformeerd per informatienota van 23 april 2019 (2019/195098). Daarnaast zijn voor enkele andere projecten in deze zone maatwerkafspraken in voorbereiding.	
4	Is de Amerikaweg voldoende als alternatief voor de Europaweg?	Uit een mobiliteitsstudie door Goudappel Coffeng naar de doorstroming op de Europaweg, Aziëweg en Amerikaweg blijkt dat bij de getekende opzet van de versmalde Europaweg: • De doorstroming op de Europaweg in 2030 redelijk tot goed is; • De doorstroming op de Amerikaweg in 2030 goed is. Daarbij is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer, de groei van Haarlem als geheel en de verwachte bouwproductie in deze zone.	Geen
5	Tankstation Europaweg: kun je dat niet beter laten staan en er van uit gaan dat het in de toekomst andere producten levert zoals opladen van elektrische auto's of waterstof?	Het tankstation is een functie die in het verleden goed paste in het concept van de Europaweg als autoweg. Bij het omvormen naar een stadsstraat is een dergelijke functie (levering brandstoffen) niet meer passend. Voor elektrisch opladen is binnen de stad een combinatie met parkeren veel logischer dan de 'drive through' vormgeving van een tankstation langs de weg.	Geen
6	Geen hoogbouw tot 60 meter.	Stedenbouwkundig zijn er goede argumenten om in Schalkwijk op geselecteerde plaatsen hogere gebouwen toe te staan. Hoogte accenten maken van oudsher deel uit van de stedenbouwkundige structuur van Schalkwijk. De visie geeft ruimte op enkele punten voor hoogteaccenten van 40 tot 60 meter. Voor deze locaties zal in lijn met de vastgestelde hoogbouwprincipes, een hoogbouweffectrapportage moeten worden doorlopen.	Geen
7	Is het mogelijk om in eerste instantie parkeerplaatsen te bouwen conform de parkeernorm, waarbij deze parkeerplaatsen later in aantal worden teruggebracht wanneer de beoogde mobiliteitstransitie ze overbodig maakt?	In de visie is opgenomen dat parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein en uit het zicht moeten worden gerealiseerd. Dit laat de mogelijkheid open om (onder voorwaarden ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit) parkeerplaatsen bovengronds te bouwen. Dit is mede in de visie opgenomen omdat bovengrondse parkeerplaatsen betere mogelijkheden hebben dan ondergrondse parkeerplaatsen, om op termijn te transformeren naar andere functies.	Geen
8	Er mist een ruimtereservering voor een OV-	Op pagina 43 van de visie is hierover een passage toegevoegd.	Pag. 43

	verbinding naar de ontwikkelzone Oostpoort.		
9	40% sociaal geforceerd opleggen op elk plan, daar zijn wij niet voor.	In de uitwerking van het woonbeleid heeft het college invulling gegeven aan de ambities voor de woningdifferentiatie die voortvloeien uit het coalitieakkoord. Daarin is ook afgebakend op welke categorieën projecten de 40/40/20 regel niet (zonder meer) toepasbaar is. Voor een aantal projecten in deze zone zijn maatwerkafspraken gemaakt. Hierover is de gemeenteraad geïnformeerd per informatienota van 23 april 2019 (2019/195098). Daarnaast zijn voor enkele andere projecten in deze zone maatwerkafspraken in voorbereiding.	Geen
10	Beter organisch groeien dan een groot plan op de wijk leggen.	De ontwikkelvisie schetst het kader waarbinnen individuele initiatieven tot ontwikkeling kunnen komen. Het is een vorm van toelatingsplanologie, waarbij eigenaren worden uitgenodigd om binnen de kaders ontwikkelingen op te starten. Er is dus ruimte voor de organische groei van de stad, terwijl de overheid juist een actieve rol neemt bij de centrale dragers in het gebied, zoals de aanpassingen aan de Europaweg. In onze ogen sluit de visie dus goed aan op de vraag naar ruimte voor organische groei.	Geen
11	Wat zijn de twee locaties die voor een nieuw zwembad in beeld zijn?	Omdat de eventuele realisatie van een nieuw zwembad een zaak is voor de langere termijn is het prematuur om nu al te speculeren over mogelijke locaties, aangezien dit speculeren mogelijk ongewenste bijeffecten heeft.	Geen
12	Kan de Europaweg ook naar 30 km per uur?	De aanpassing van de Europaweg conform de ontwikkelvisie, leidt tot redelijke tot goede doorstroming van het verkeer op de Europaweg in 2030. Dat blijkt uit onderzoek door Goudappel Coffeng. Wanneer daarboven de snelheid zou worden teruggebracht naar 30 km per uur wordt de capaciteit van de Europaweg kleiner. In die situatie zal de doorstroming onvoldoende zijn. Het invoeren van 30 km per uur is derhalve niet verenigbaar met de gebiedsontsluitende functie die de Europaweg ook bij uitvoering van de visie heeft.	Geen
13	Gaat de gemeente kostenverhaal toepassen om de kosten voor het realiseren van de aangepaste Europaweg te verhalen op de ontwikkelprojecten in de zone?	Ja, de gemeente zal (binnen het geldend juridisch kader) kostenverhaal toepassen bij die projecten waarbij dat mogelijk is.	Geen