



Bestuurlijk opdrachtgever : Floor Roduner
Datum : 17 oktober 2019

1. Aanleiding

De vraag naar woningen in Haarlem is erg groot. De gemeente Haarlem wil tot en met 2025 op diverse ontwikkellocaties 10.000 woningen bouwen met voldoende voorzieningen, werkgelegenheid en een passende infrastructuur. Eén van deze ontwikkelzones is de Europaweg. Binnen deze zone heeft Being Development eind 2017 drie van de vijf kantoorpanden binnen het verouderde kantoorparkje aan de Schipholpoort (Schipholpoort nr. 40-100) opgekocht. In maart 2018 is ook Amvest als partner in het project gestapt. Being wilde alle vijf de kantoorpanden verwerven, maar dit bleek uiteindelijk financieel niet haalbaar.

Being heeft de kantoorpanden opgekocht met de intentie om hier circa 600 huurwoningen te ontwikkelen. Het project, Spaarnepoort genoemd, zal voor 60% bestaan uit woningen in het sociale segment bedoeld voor jongeren (niet-studerend), en voor 40% uit woningen in het middensegment. De woningen in het sociale segment en de middel dure woningen zijn aparte bouwvolumes. Er wordt gedacht aan specifieke voorzieningen voor de doelgroep, zoals een gemeenschappelijke werkplaats, gemeenschappelijk dakterras, een sportkooi buiten, rooftop gardening, fitnessruimte, hobbyruimtes, gameroom en woonkamer.

Vanaf eind 2017 heeft er overleg plaatsgevonden tussen gemeente Haarlem en Being Development (samen met andere initiatiefnemers met initiatieven nabij de aansluiting Europaweg – Schipholweg) over de stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden die de gemeente wenst op te nemen in de 'visie ontwikkelzone Europaweg'. Over deze visie is een participatietraject geweest met de omgeving. De ontwikkeling bij Schipholpoort wordt in deze visie genoemd.

De gemeente is bereid Being te begeleiden bij het verkennen van de mogelijkheden voor realisatie van het woonconcept Urban Community Spaarnepoort aan de Schipholpoort 40-100 als verdere uitwerking van de ontwikkelvisie Europaweg. Conform het Haarlems Ruimtelijk Plan Proces en de afspraken in het coalitieakkoord wordt bij de start van een project een startnotitie voorgelegd aan de gemeenteraad. Hiermee wordt de weg vrijgemaakt om de kansrijkheid van het initiatief verder te onderzoeken.

Plangebied

De locatie (nummer 4 op onderstaande tekening uit de 'visie ontwikkelzone Europaweg') ligt aan de kop van de Europaweg (nabij de aansluiting Schipholweg) en vormt samen met de mogelijke ontwikkeling aan de Toekanweg 7 (nummer 5) de Noordelijke entree van Schalkwijk. Er is ook een samenhang met het perceel van het hotel Van der Valk (nummer 6) voor wat betreft verkeer, parkeren, waterstructuur, fietsparkeren en toekomstige ontwikkelingen. Verder is er een samenhang met de ontwikkelingen op de Schipholweg 1 aan de overkant van Schipholweg.



2. Probleemstelling

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. In de ontwikkelzone Europaweg is de ambitie om minimaal 2750 woningen toe te voegen, met voldoende voorzieningen, werkgelegenheid en een passende infrastructuur. 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. De voorliggende vraag is nu hoe we gezamenlijk met de ontwikkelaar en andere belanghebbenden in het gebied, kunnen komen tot een ontwikkeling bij de Schipholpoort die aansluit bij de ambities uit de 'visie ontwikkelzone Europaweg'.

3. Doel

- Het doorlopen van een planologische procedure met als doel het wijzigen van het bestemmingsplan, zodat bovenstaande ontwikkeling mogelijk wordt.
- Het in samenhang ontwikkelen van de locaties Schipholpoort 40-110, Toekanweg en Schipholweg 1.



- Het herontwikkelen van de locatie Schipholpoort 40-100.
- Het creëren van nieuwe woonruimte en voorzieningen ten einde bij te dragen aan de opgave om 10.000 nieuwe woningen te realiseren voor 2026.
- De ambitie is om evenwichtig te groeien; met genoeg voorzieningen voor de mensen die er komen wonen, werken en de stad bezoeken. Dit kan niet door eenzijdige woongebieden toe te voegen aan Schalkwijk, maar door het creëren van gemengde woonwerk gebieden. De ontwikkeling aan de Schipholpoort moet ook nieuwe voorzieningen en werkconcepten toevoegen aan het gebied.
- Er is in Schalkwijk weinig differentiatie in woonmilieus, zowel in type als in prijssegment. De voorgestelde ontwikkeling van Schipholpoort voorziet in het creëren van geschikte woningen voor doelgroepen (starters) 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.
- Deze locatie dient nadrukkelijk vorm te geven aan het knooppunt Buitenrust als 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.
- Bijdragen aan het creëren van een uitnodigende entree voor Schalkwijk en bebouwing die zich richt op de nieuw in te richten stadstraat Europaweg.
- Een bijdrage leveren aan het creëren van onder meer een fietsstallingsruimte t.b.v. het HOV knooppunt.
- De ontwikkelingen op de kop van Europaweg moeten eraan bijdragen dat dat Schalkwijk meer wordt verbonden met de rest van de stad.
- De initiatiefnemer middels kostenverhaal een bijdrage laten leveren aan de kosten die de gemeente maakt, waaronder ook de herinrichting van de Europaweg.

4. Resultaat

- Er zijn circa 600 nieuwe woningen beschikbaar. 60% sociale huurwoningen bedoeld voor jongeren (een doelgroep die in Haarlem moeilijk een woning kan vinden) en 40% woningen in het middensegment.
- De woningen hebben specifieke voorzieningen voor de doelgroep, zoals een gemeenschappelijke werkplaats, gemeenschappelijk dakterras, een sportkooi buiten, rooftop gardening, fitnessruimte, hobbyruimtes, gameroom en woonkamer.
- De differentiatie in Schalkwijk is toegenomen door het aanspreken van een andere doelgroep met het vernieuwde woonconcept.
- Werkgelegenheid is in de ontwikkelzone gecompenseerd en waar mogelijk uitgebreid.
- Ten behoeve van de evenwichtige groei is vijftien procent (maatschappelijke) voorzieningen gerealiseerd.
- De entree van de bebouwing is gericht op de nieuw ingerichte stadstraat Europaweg.
- Er is door de initiatiefnemer een bijdrage geleverd in de gemeentelijke kosten en de kosten van het realiseren van de Europaweg als stadstraat.



- Een vastgesteld Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de gehele locatie Schipholpoort (alle 5 de kantoorpanden, inclusief bijbehorende ruimte).
- Er is een vastgesteld gewijzigd bestemmingsplan voor de locatie Schipholpoort 40-100, dan wel een andere planologische procedure doorlopen (uitgebreide WABO) op grond waarvan een omgevingsvergunning is verleend aan Being.

5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

5.1 Algemene Juridische, planologische en beleidskaders

- (Concept)visie ontwikkelzone Europaweg (2019)
- Vigerende wet- en regelgeving
- Toekomstvisie Haarlem 2040 (2017)
- Bestemmingsplan Europawijk (2019)
- Structuurplan Haarlem 2020 (2005)
- Coalitieprogramma 'Duurzaam Doen 2018-2022'
- Gebiedsvisie Schalkwijk Midden (2009)
- Nota Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Haarlem (2012)

Het voorstel heeft betrekking op 3 van de 5 kantoorgebouwen aan de Schipholpoort. Het uiteindelijke stedenbouwkundig programma van eisen moet opgesteld worden met inbegrip van de resterende 2 kantoorgebouwen (alsof deze ook getransformeerd worden). Een dergelijk totaalbeeld is van belang om uiteindelijk over het voorliggende plan goed te kunnen oordelen.

Onduidelijk is hoe groot de impact van de voorgestelde bebouwing is op de kleinschalige bebouwing van 1 à 2 lagen met een kap aan de zuidkant van de ontwikkellocatie. Voor het bepalen van de exacte hoogte en positie van de torens zal in een later stadium door de ontwikkelende partij een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) uitgevoerd moeten worden om de precieze impact van de bebouwing te onderzoeken en aan te tonen.

5.2 Wonen

- Raadsbesluit "Kaders en instrumenten voor sociale huur en middelduur" (2019)
- Uitwerking coalitieakkoord woningbouwprogramma (2018)
- Woonvisie Haarlem 2017-2021, Doorbouwen aan een (t)huis (2017)
- Ontwikkeling Ontwikkelzones en woningprogrammering (2016)

Het coalitieakkoord 'Duurzaam doen' introduceerde een nieuw beleidsvoornemen op het gebied van de woningdifferentiatie: de 40/40/20 regel. In het collegebesluit "Uitwerking coalitieprogramma woningbouwprogramma" van 28 augustus 2018 heeft het college vervolgens nader bepaald hoe de beleidsregel moet worden toegepast op projecten. Dit collegebesluit creëert de ruimte om bij projecten die reeds lopend waren voorafgaand aan de publicatie van het coalitieakkoord, en die niet onverkort aan de 40/40/20 regel kunnen voldoen, een maatwerkkader af te spreken waarmee de gemeentelijke doelstellingen zo dicht mogelijk worden benaderd. Het college hanteert daarbij als randvoorwaarde dat binnen de zones als geheel 40% van de nieuw toe te voegen woningen sociale



huurwoningen moeten zijn. Op 20 december 2018 heeft de raad het beleidsvoornemen 40/40/20 geformaliseerd en de kaders en instrumenten voor sociale huur en middensegment huurwoningen vastgesteld. Het project van Being heeft de status van 'lopend project' per 1 juni 2018. Zij waren al met de gemeente in gesprek sinds eind 2017. Er zijn met betrekking tot het woningbouwprogramma maatwerkafspraken gemaakt in de lijn van de informatienota van het college genaamd "Ontwikkelzone Europaweg, drie maatwerkafspraken" d.d. 23 april 2019. De commissie Ontwikkeling heeft hierover op 9 mei 2019 gesproken. Het herzien van de plannen was bij het opstellen van de informatienota nog niet zo ver dat het onderhandelingsresultaat daarin kon worden meegenomen. Zij worden dan ook niet in deze notitie genoemd. Zij hebben echter wel ingesproken in de bovengenoemde commissievergadering. De onderhandelingen met Being zijn inmiddels succesvol afgerond, waardoor hun plannen ook een grote bijdrage kunnen gaan leveren aan de wens naar meer betaalbare woningen.

De belangrijkste afwijkingen zijn:

- De exploitant van de sociale huurwoningen is een commerciële belegger, geen toegelaten instelling. Belegger wijst wel toe via Woonservice, waardoor woningen bij mensen op de wachtlijst terecht komen;
- De minimale woonoppervlakten uit het besluit 'kaders en instrumenten' worden in dit project losgelaten. De grootte van sociale en middeldure huurwoningen in dit project moet vanzelfsprekend wel voldoen aan relevante regelgeving (bouwbesluit en woningwaarderingstelsel). Deze eisen zijn echter lager dan in het besluit 'kaders en instrumenten'.
- De eis dat 70% van de woningen in het sociale segment een aanvangshuur heeft onder de aftoppingsgrens is losgelaten;
- Exploitatietermijn sociale huur en middeldure huur is vastgelegd op minimaal 15 jaar in plaats van minimaal 25 jaar.

5.3 Economische en maatschappelijke voorzieningen

- Economische agenda/visie
- Project groeipotentie

Op economisch vlak wordt ingezet op een menging van functies. Het is belangrijk om niet alleen nieuwe woningen te realiseren maar om een stukje stad te realiseren met een mix van wonen en werken. Dit is belangrijk voor de levendigheid maar ook voor behoud van werkgelegenheid. Ook is het belangrijk dat er (maatschappelijke) voorzieningen worden gerealiseerd. De voorzieningen die nu in het plan genoemd worden lijken vooral gemeenschappelijke voorzieningen voor de bewoners van Schipholpoort zelf te zijn.

Gezien de ligging van deze locatie, in de nabijheid van een (H)OV knooppunt, dient deze locatie een programmatische bijdrage te leveren aan de voorzieningen voor de stad en de wijk.

5.4 Inrichting openbare ruimte

- Beleidsregels parkeernormen op basis van reëel autobezit (2019)
- Technisch Programma van Eisen, gemeenten Haarlem (2018)
- Structuurvisie Openbare Ruimte. Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar; (2017)



- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (2016)
- Ecologisch Beleidsplan 2013-2030 (2013)
- Nota Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Haarlem (2012)
- Verbreed Gemeentelijk RioleringsPlan 2018-2023

In de huidige situatie kent de kantorenlocatie Schipholpoort een sterk intern gericht structuur. Vanuit de gemeente Haarlem wordt er middels de 'visie ontwikkelzone Europaweg' op ingezet om deze structuur binnenste buiten te keren en de verschillende locaties zich juist op de omgeving te laten oriënteren met voorkanten en voordeuren aan de kant van de Europaweg. Dit geldt ook voor de ontwikkellocatie Schipholpoort.

Ten behoeve van de zuidelijke ring van Haarlem wordt er een reservering voor de Kennemertunnel opgenomen. Deze gaat (deels) onder het de ontwikkellocatie Schipholpoort door.

Het parkeren voor auto's wordt volledig ondergronds opgelost (er is een bestaande parkeerbak) en sluit daarmee aan op de uitgangspunten die hierover in het coalitieakkoord zijn opgeschreven. Voor deze ontwikkeling moet, in samenhang met het parkeervraagstuk voor de gehele ontwikkelzone Europaweg, een mobiliteitsplan opgesteld worden. Er moet door de ontwikkelaar (onderbouwd) gegarandeerd worden dat het veranderen en toevoegen van programma op deze locatie geen nadelig effect heeft op de parkeerdruk in de omgeving.

De ontwikkellocatie is gelegen in de directe nabijheid van haltes voor (H)OV. Het perceel waarop Being wilt gaan ontwikkelen heeft een beperkte omvang. Zij hebben dan ook aangegeven op haar perceel geen ruimte te voorzien om bij te dragen aan het fietsparkeren ten behoeve van de (H)OV halte op de Europaweg. Hierover wordt nog verder gesproken met de ontwikkelaar.

De openbare ruimte voor het plangebied is onderdeel van de Hoofdbomenstructuur. Bomen moeten - indien mogelijk - behouden worden, of ze moeten in ieder geval bestaan uit grote bomen in een aaneengesloten structuur. Het doel is dat bomen in de Hoofdbomenstructuur ten minste 80 jaar oud kunnen worden. Mogelijk grenst de locatie aan een ontbrekende schakel in de Hoofdbomenstructuur die is opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte.

5.5 Duurzaamheidskaders

- Haarlem Klimaatneutraal 2030 (2017)
- Versnelling duurzaamheidsprogramma (2017)
- Klimaat adaptatieagenda (2017)
- Aardgasvrije nieuwbouw Haarlem (2017)
- Ecologisch Beleidsplan 2013-2030 (2013)
- Start programma Haarlem circulair 2030 (2016)
- Duurzaamheidsprogramma Haarlem (2015)
- Integraal waterplan Haarlem (2014)
- Handboek duurzaam bouwen
- Handboek natuur inclusief bouwen

Om de biodiversiteit in de stad niet te laten teruglopen maar vergroten, is voor gemeentelijke projecten en voor de ontwikkelzones natuur inclusief bouwen uitgangspunt. Dat geldt ook voor deze



ontwikkeling. Voor ecologie moet ook met de natuurwetgeving rekening worden gehouden. De initiatiefnemer heeft nog geen onderzoeken gedaan op dit vlak.

Binnen de Stedenbouwkundige randvoorwaarden, waaronder het Stedenbouwkundig programma van Eisen, worden de duurzaamheidskaders opgenomen. Daarin wordt verwezen naar het document Richtlijn Duurzaam bouwen in Haarlem.

Aandachtspunten met betrekking tot duurzaamheid zijn:

- gasloos bouwen;
- energiebesparende maatregelen;
- zelf opwekken van energie;
- zorgen voor extra groen t.b.v. natuurlijke koeling en infiltratie regenwater;
- wegwerken pijpen en installaties in de kap;
- bijdragen aan duurzame mobiliteit;
- hoogwaardige isoleren buitenmuren en daken voor de energie zuinigere footprint;
- stimuleer bereikbaarheid te voet, met de fiets en OV.

Deze locatie kenmerkt zich door een sterk versteend karakter en kent slechts in zeer beperkte mate groen en enkele bomen. Desondanks is compensatie en liefst uitbreiding gewenst. Dit kan zorgen voor een groene uitstraling maar biedt ook kansen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van opwarming of hittestress.

5.6 Communicatiekaders

- Participatie en inspraakverordening Haarlem
- Programma Nieuwe Democratie (2019)

Raakvlakprojecten

Binnen en buiten het plangebied lopen verschillende (infrastructurele) projecten waarmee moet worden afgestemd, met als doel een integrale samenhang te bereiken. Dit zijn op dit moment:

- Ontwikkeling van plan Toekanweg 7, Greystar. Hierin worden ter hoogte van Schipholpoort 40-100, de aan de overzijde van de Europaweg 600 appartementen gebouwd;
- Toekomstige ontwikkeling van de Toekanweg 2, Van der Valk.
- De nieuwe waterstructuur naar de Toekanweg
- De ontwikkeling van de locatie Schipholweg 1
- De realisatie van een (H)OV knooppunt op de kop van de Europaweg.
- Het ombouwen van de Europaweg naar een stadstraat;





6. Risicoanalyse

1. De hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in het schetsplan van Being is minder dan de norm. Of desondanks toch wordt voldaan aan de gestelde beleidsregels is nog onduidelijk. Voor deze ontwikkeling moet daartoe, in samenhang met het parkeervraagstuk voor de gehele ontwikkelzone Europaweg, een mobiliteitsplan opgesteld worden. Hierin dient onderbouwd te worden op welke wijze wordt voldaan aan de vigerende beleidsregels voor parkeren. Ook zal in het mobiliteitsplan aandacht moeten zijn voor eventuele parkeerregulering, de inzet van deelauto's en fietsparkeren. Dit mobiliteitsplan is ook nodig om de toets uit te voeren als een omgevingsvergunning wordt aangevraagd in het vervolgtraject.
De kop van de Europaweg is aangewezen voor het realiseren van een bushub. Op de bushub kunnen reizigers overstappen van lokaal op regionaal vervoer. Er moeten goede voorzieningen voor de reiziger aanwezig zijn, waaronder voldoende fietsenstallingen. Van ontwikkelaars in de nabijheid van de hub wordt verwacht dat zij hieraan een bijdrage leveren. Hierover worden in het vervolgtraject verdere afspraken gemaakt.
2. Gemeentelijke eisen (waaronder (fiets) parkeren, financiële bijdrage van de ontwikkelaar aan de herstructurering van de Europaweg, aansluiting op (H)OV, realisatie arbeidsplaatsen en (maatschappelijke) voorzieningen) kunnen ertoe leiden dat er geen haalbaar plan blijkt te ontwikkelen en Being de ontwikkeling stopt.
3. In de 'visie ontwikkelzone Europaweg' wordt de wens uitgesproken om de onderste lagen van de bebouwing naar achter te leggen (daarboven is wel een overbouwing mogelijk). Hierdoor ontstaat perspectief op de Europaweg. Dit betekent een verkleining van het mogelijke bouwvolume van Being en kan leiden tot een niet haalbare business case en beëindiging van de ontwikkeling.
4. Over de wijze en hoogte van verevening van bovenplanse kosten is nog onvoldoende duidelijkheid. Het laat beschikbaar zijn van beleid hieromtrent, kan leiden tot een niet haalbare business case en beëindiging van de ontwikkeling. Momenteel wordt er gewerkt aan een kader, zodat kostenverhaal kan plaatsvinden bij het afsluiten van de anterieure overeenkomst. Als het beleidskader niet op tijd klaar is, zal er met de ontwikkelaar afzonderlijk onderhandeld moeten worden over de bijdrage.
5. Voorzieningen: In de huidige plannen lijkt nog onvoldoende rekening gehouden met (sociaal maatschappelijke) voorzieningen voor de stad die een bijdrage moeten leveren aan een evenwichtige groei van Haarlem.
6. Er is nog onvoldoende duidelijkheid of de uitspraak stikstofbeleid door de Raad van State consequenties heeft voor dit project.



7. Proces en planning

De ontwikkeling doorloopt de fases van het Haarlems Ruimtelijke Planproces. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatieffase afgerond worden. In de definitiefase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. De stappen in het proces zijn globaal als volgt:



Initiatieffase

In de initiatieffase vindt een integrale verkenning plaats van het project waarbij gekeken wordt waar het aansluit bij het vigerende beleid en waar het project mogelijk afwijkt. De startnotitie wordt in deze fase door de raad vastgesteld.

Definitiefase

In de definitiefase worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader gedefinieerd en het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) door de gemeenteraad vastgesteld.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het project uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden. Ook worden vereiste onderzoeken voor de juridisch-planologische procedure uitgevoerd.

Het vaststellen van het Stedenbouwkundig plan is een bevoegdheid van het college. Het betreft een uitwerking van de kaders die in de stedenbouwkundige visie door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan gaat niet de inspraak in, wel wordt het plan betrokken in de participatie. Parallel aan het opstellen van het stedenbouwkundig plan wordt gestart met het bestemmingsplan, dan wel de uitgebreide omgevingsvergunning.

Voorbereidingsfase

In deze fase worden voorbereidingen getroffen om het definitief ontwerp te realiseren. Het stedenbouwkundig plan wordt uitgewerkt tot bouwplan. In deze fase wordt tevens de juridisch-planologische procedure doorlopen.

In deze fase wordt tevens de bestemmingsplanprocedure en het proces tot verlening van een omgevingsvergunning doorlopen.

Realisatiefase

De realisatiefase is gericht op de daadwerkelijke uitvoering van het project. Ook vindt in deze fase overdracht naar beheer plaats.

Globale planning

Onderstaande planning is indicatief en onder meer afhankelijk van het tijdig beschikbaar hebben van capaciteit, het soepel verlopen van de samenwerking met de ontwikkelaar, het besluitvormingsproces en het inspraakproces.





Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)	Startnotitie	Raad	Q4 2019
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	- Stedenbouwkundig programma van eisen - Vrijgeven SPvE voor inspraak - Vaststellen SPvE	- Ambtelijk - B&W - Raad	Q2 2020 Q3 2020 Q4 2020
Ontwerpfase	- Vaststellen Stedenbouwkundig plan van ontwikkelaar - Anterieure overeenkomst	- B&W - B&W	Q3 2021 Q3 2021
Vorbereidingsfase (indien bestemmingsplan)	- Ter visie legging bestemmingsplan - Akkoord ontwerp bestemmingsplan	- B&W - Raad	Q1 2022 Q2 2022
Vorbereidingsfase (uitgebreide omgevingsvergunning)	Instemmen met ter visie legging uitgebreide omgevingsvergunning	B&W/Raad	Q2 2022
	Akkoord omgevingsvergunning	Raad	Q2 2022
Realisatiefase	Uitvoering, participatie en overdracht beheer		2023-2024

8. Participatie en inspraak

De omwonenden en andere belanghebbenden hebben tijdens het inspraaktraject over de totstandkoming van de 'visie ontwikkelzone Europaweg' op diverse bijeenkomsten kennis kunnen nemen van en kunnen reageren op de plannen aan de kop van de Europaweg. Onderwerpen die als belangrijk werden aangemerkt 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

Zorgen waren over of Schalkwijk bereikbaar blijft als de Europaweg een stadsstraat wordt. Ook maakte men zich zorgen over de verkeersveiligheid, de mogelijke nieuwe bebouwing aan de westkant van de Europaweg en de diversiteit van het woningaanbod in Schalkwijk.

Mede met gebruik making van deze reacties is er een participatie- en inspraakplan (PIP) op hoofdlijnen opgesteld voor de ontwikkeling op de Toekanweg. Deze wordt door de ontwikkelaar, in samenspraak met de gemeente, verder uitgewerkt en uitgevoerd.