

Stedenbouwkundig Programma van Eisen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid-verwerking ter inzage legging

Datum: 11 mei 2021

Het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) heeft ter inzage gelegen van 3 februari tot en met 21 maart 2021. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties, het inhoudelijke commentaar op het SPvE 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.

<i>Letter</i>	<i>Naam</i>	<i>Letter</i>	<i>Naam</i>
A	Historische Vereniging Haerlem, werkgroep gebouw en omgeving	Q	Particuliere reactie
B	Platform Groen	R	Particuliere reactie
C	Particuliere reactie	S	Particuliere reactie
D	Particuliere reactie	T	Particuliere reactie
E	Particuliere reactie	U	Particuliere reactie
F	Being Development	V	Particuliere reactie
G	DreefBeheer B.V.	W	Particuliere reactie
H	Bewoners Kruidenbuurt	X	Particuliere reactie
I	Particuliere reactie	Y	Particuliere reactie
J	Wijkraad Europawijk	Z	Particuliere reactie
K	Particuliere reactie	AA	Particuliere reactie
L	Particuliere reactie	AB	MyB
M	Knarrenhof	AC	Provincie Noord-Holland
N	Particuliere reactie	AD	Olympia Haarlem
O	Particuliere reactie	AE	Particuliere reactie
P	Particuliere reactie	AF	Zie H.

A. Historische Vereniging Haarlem, werkgroep gebouw en omgeving			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
	Voordat wij een inhoudelijke reactie geven op het SpvE, vragen wij uw aandacht voor het volgende. Zoals bekend treedt naar verwachting op 1 januari 2022 de Omgevingswet in werking. Wij zijn van mening dat voor ingrijpende projecten, zoals Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, ter vergroting van draagvlak en acceptatie nu al rekening moet worden gehouden met de diverse aspecten van deze nieuwe wet. Aspecten van 'anders werken volgens de Omgevingswet' zijn o.a.: integraal, gebiedsgericht, participatieplicht, samenwerking met initiatiefnemers en belanghebbenden. De aanpak, die de gemeente nu volgt, is te weinig integraal en te versnipperd.	De omgevingswet bundelt bestaande wetten en regels in één nieuwe wet. Zo wordt het omgevingsrecht eenvoudiger en wordt het makkelijker om nieuwe bouwplannen te starten. In dat kader is door de gemeente een integraal Stedenbouwkundig Programma van Eisen opgesteld dat ziet op verschillende thema's in de leefomgeving (zoals bijvoorbeeld wonen, economie, duurzaamheid en verkeer) en samenhang tussen de verschillende projecten in het gebied. De initiatiefnemers zijn nauw betrokken geweest bij het opstellen van het SPvE. Vooraf is er, met input van betrokkenen, een gebiedsverkenning opgesteld, waarbij is gekeken naar wat de komst van een OV knooppunt economisch en planologisch kan betekenen voor dit gebied en hoe er stedenbouwkundig invulling aan kan worden gegeven. Meer informatie daarover vindt u hier: OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid - Gemeente Haarlem In de komende maanden wordt gezamenlijk een gebiedsconcept opgesteld dat ziet op identiteit en functies in het gebied. In een participatietraject voorafgaande aan het concept SPvE is huis-aan-huis een brochure verspreid en er waren verschillende mogelijkheden waarop men kon reageren op de plannen. Ten behoeve van de inspraak is er een goed bekeken Webinar georganiseerd waarbij ook de mogelijkheid was tot het stellen van vragen en aandragen van ideeën; ook per mail of telefoon.	Geen
	We missen een overkoepelende ruimtelijke visie op de stad. Er is nu geen actueel ruimtelijk kader waarbinnen de plannen beoordeeld kunnen worden. De Omgevingswet vereist dat de	De Omgevingswet zal niet vóór 1 januari 2022 in werking treden. Tot die tijd geldt de huidige wet- en regelgeving. Vooruitlopend op de invoering van de omgevingswet werkt de gemeente aan één Omgevingsvisie voor de hele	Geen

	gemeente voor haar gebied een Omgevingsvisie opstelt voor de gehele fysieke leefomgeving (in casu het gemeentelijk grondgebied). In een omgevingsvisie wordt ingegaan op de ontwikkeling, het beheer, het gebruik, de bescherming en het behoud van de fysieke leefomgeving. Zo'n omgevingsvisie is 'beeldvormend'. De wet schrijft voor dat bij het opstellen van de omgevingsvisie sprake moet zijn van participatie. Met participatie kunnen overheden bij inwoners of gebruikers van een gebied perspectieven en toekomstbeelden ophalen. Zo kunnen ze hen actief betrekken bij de visie. Hierbij kunnen overheden bijvoorbeeld situatieschetsen en scenario's gebruiken om toekomstige ontwikkelingen en effecten uit te beelden.	stad. Voor dit traject is al een participatietraject doorlopen en de concept visie wordt t.z.t. ter inzage gelegd. Meer informatie hierover vindt u op www.haarlem.nl/omgevingswet/visie	
	Er worden de laatste jaren voor diverse delen van de gemeente Haarlem plannen ontwikkeld zonder oog te hebben voor de effecten op de stad als totaal. Dat geldt o.a. voor • de effecten op de mobiliteit, • de druk op de openbare ruimte, • het verdwijnen van groen en speelgelegenheid, • het gebrek aan aanvullende voorzieningen en • de gevolgen van hoogbouw op de skyline van Haarlem als geheel. Uiteraard heeft Haarlem een belangrijke woningbouwopgave, maar bij die opgave gaat het niet alleen om de kwantiteit. Voer eerst een discussie met de stad over de Omgevingsvisie. Daarbij is zeker ook ruimte voor hoogbouw maar wel in een goede verhouding tot de omgeving. Juist door serieuze invulling te geven aan de participatie kan draagvlak gecreëerd worden voor de plannen.	Dank voor uw reactie. Het SPvE voorziet juist in die behoefte. De discussie over de omgevingsvisie wordt, ook met de stad, gevoerd maar niet binnen het project voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Zowel voor het voorliggende SPvE als voor de Omgevingsvisie wordt rekening gehouden met gemeentelijke beleidsdocumenten zoals bijvoorbeeld: - het mobiliteitsbeleid - de Structuurvisie Openbare Ruimte - de Nota kaders en Instrumenten sociale huur en middensegment - de Hoogbouwprincipes 'kansen voor hoogbouw in Haarlem' - de economische visie - de ontwikkelvisie Europaweg	Geen
	De noodzaak voor een markante stadentree op deze plek wordt niet beargumenteerd vanuit een overkoepelend verhaal voor de hele stad. De tegengestelde verhalen volgen elkaar in snel	Het plangebied ligt aan een invalsweg de stad in op de plek waar de nieuwe stad de oude stad raakt en waar de beleving van de stad Haarlem voor een belangrijk deel	Extra check uitgevoerd of beleidsdeel

	tempo op. Eerder was sprake van een wijkentree bij de Europaweg. Volgens het SpvE wordt nu aanzienlijk hoger gebouwd dan in de net vastgestelde Visie Ontwikkelzone Europaweg is aangegeven. Wat zijn de recent door de gemeenteraad vastgestelde nota's dan nog waard?	begint. In die zin is sprake van zowel een stadsentree als een stadsdeelentree. Het accentueren van belangrijke plekken in de stad is onder meer vastgelegd in de Nota Hoogbouwprincipes. Voor het gehele gebied is een transformatieregie van toepassing, zoals vastgelegd in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. In de Nota Hoogbouwprincipes wordt over deze regie onder meer gezegd dat hoogbouw kansen biedt voor het versterken van samenhang op een hoger schaalniveau. Deze samenhang bestaat uit een meervoudige entreefunctie, de samenkomst van drie lange lijnen en de toekomstige transformatie met betrekking tot een belangrijk HOV-station. In de Nota Hoogbouwprincipes is verder het plafond van de stad bepaald, waaraan de ontwikkelingen in het SPVE voldoen. De projecten ten zuiden van de Schipholweg maken deel uit van de Ontwikkelvisie Europaweg. Hierin zijn indicatief hoogbouwaccenten aangegeven met een globale ('circa') hoogte. De twee ontwikkelingen aan de zuidkant van de Schipholweg sluiten hierbij aan. Voor de ontwikkeling aan de noordzijde van de Schipholweg is een apart traject doorlopen op basis van een Stadstafel met als resultaat een startnotitie die door de gemeenteraad is vastgesteld. Verdere ontwikkeling vindt plaats aan de hand van de uitgangspunten opgenomen in de startnotitie.	SPvE volledig genoeg is. Daar waar nodig aangevuld.
	Deze grootschalige ontwikkeling vlak aan de rand van de historische stad wijkt sterk af en contrasteert met de fijnmazige omgeving. Hoe dit past binnen een groter verhaal over hoogbouw in de stad blijft onduidelijk. Er is te weinig aandacht op de beïnvloeding van de skyline van de stad.	Er is inderdaad niet gekozen voor het voortzetten van de laagbouwstad aan de oostkant van het Spaarne, maar juist voor het benadrukken van de nieuwe stad die zich vanaf dit punt in oostelijke en zuidoostelijke richting uitstrekt. Een onderbouwing hiertoe is opgenomen in het visiedeel van het SPVE en past binnen eerder geformuleerde kaders zoals de Nota Hoogbouwprincipes	Geen

		en de Ontwikkelvisie Europaweg. De skyline van de stad vormt een belangrijk onderdeel van het SPvE. Hiertoe is een silhouet opgenomen en zijn aanvullende beeldkwaliteitsregels gesteld aan de toekomstige bebouwing. Ook is een onderbouwing opgenomen op de blik vanuit het beschermd stadsgezicht op het nieuw te ontwikkelen gebied.	
1	Voordat er besluitvorming over het SPvE plaatsvindt, dient er eerst een hoogbouweffect rapportage te worden opgesteld. Daarin dient o.a. te worden ingegaan op effecten van de hoogbouw op de beschermde stadsgezichten. Uitgangspunt moet zijn dat het historisch gelaagde stadsbeeld niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.	Een hoogbouweffectrapportage (HER) wordt vereist voorafgaande aan het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure. Een cultuurhistorische effectrapportage is één van de onderdelen van de HER. In het SPvE wordt hier bij het onderdeel ruimtelijke kader al op ingegaan.	Geen
2	Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt niet opgepakt als een integraal plan. Het is een beschrijving van wat er op de afzonderlijke kavels mag, maar dat levert nog geen samenhangende visie op. De openbare ruimte krijgt veel te weinig aandacht.	Er is veel aandacht voor het verbeteren van de openbare ruimte. Daarvoor zijn ambities opgenomen in het voorliggende SPvE. Er wordt een apart SPvE opgesteld voor de mobiliteitshub en inrichting van de Schipholweg. Ook voor de herinrichting van de Europaweg tot stadsstraat wordt een apart traject doorlopen. De ambities in het voorliggende SPvE leveren voor beide projecten een kader dat tussen de procesteams onderling is afgestemd.	Geen
3	We juichen het ontwikkelen van een mobiliteitshub bij de Schipholweg toe omdat daarmee overlast van het busverkeer in de historische stad wordt verminderd. Teleurstellend is echter dat de mobiliteitshub in het SPvE onvoldoende wordt uitgewerkt. Ten onrechte wordt op geen enkele kaart in het SPvE duidelijk gemaakt hoe de mobiliteitshub ruimtelijk wordt ingepast.	De gemeente erkent de samenhang tussen de projecten en daar wordt in het ontwikkelproces ook uitgebreid bij stilgestaan. De ontwikkeling van de mobiliteitshub volgt echter een separaat traject en daarvoor wordt apart een SPvE opgesteld. In een eerdere verkenning is vastgesteld dat de mobiliteitshub wordt ingepast in de openbare ruimte en niet (deels) op de particuliere kavels.	Geen

4	De geschetste ontwikkeling van het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zal leiden tot een zwaardere belasting van de kruisingen Schipholweg/Spaarne en Schipholweg/Europaweg. De doorstroming op de zuidring zal daardoor verder verslechteren. Opstopping op de zuidelijke hoofdroute voor het autoverkeer komt de leefbaarheid in de aanliggende wijken en (rijksmonument) Haarlemmerhout niet ten goede.	Met 10.000 nieuwe woningen in de stad wordt het drukker in Haarlem. Zoals u schetst is de toename van het verkeer een grote uitdaging: hoe gaan al deze mensen zich verplaatsen? De gemeente heeft mobiliteitsbeleid gemaakt, daarover vindt u hier meer: www.haarlem.nl/mobiliteitsbeleid Voor afzonderlijke projecten geldt dat aanvullend verkeerskundig onderzoek daar deel van uit maakt. De doorstroming op Schipholweg en Europaweg wordt gezien in stedelijk en regionaal verband.	Geen
5	Zowel de publiekrechtelijk als privaatrechtelijk vervolgprocedure wordt niet aangegeven. Ook hier vrezen we weer een gebrek aan samenhang. Wij pleiten voor een gebiedsontwikkeling waarin de kosten en baten van het totaal bij elkaar worden gehouden en waarin de herinrichting van de openbare ruimte en de mobiliteitshub onderdeel zijn van de planexploitatie. Voor wat betreft de publiekrechtelijke kant pleiten we voor een samenhangende aanpak (d.w.z. het opstellen van een Omgevingsplan).	Privaatrechtelijke afspraken tussen gemeente en grondeigenaren worden vastgelegd in anterieure overeenkomsten waar het (verplicht) kostenverhaal deel van uit maakt. De gemeente kiest dus niet voor een exploitatieplan voor het verhalen van kosten. Publiekrechtelijk maken de initiatiefnemers zelf een keuze voor de wijze waarop zij de benodigde vergunningen aanvragen en de daaruit volgende procedure. De gemeente stelt één Omgevingsplan op (voor de hele stad) waarin alle gemeentelijke regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zijn opgenomen.	Geen
6	Het SPvE is nog een onvoltooid product. Er zal nog veel uitgezocht en uitgewerkt moet worden voordat besluitvorming over een dergelijke grootschalige ontwikkeling mogelijk is.	Het SPvE bevat de kaders waar de ontwikkelingen aan moeten voldoen en waar plannen aan getoetst kunnen worden. De plannen zijn dus nog niet gereed. In een volgende stap maken de initiatiefnemers een stedenbouwkundig plan, gevolgd door een ontwerp voor de gebouwen een aanliggende buitenruimte. De ontwikkeling van de mobiliteitshub volgt in een separaat traject. Ieder project doorloopt zijn eigen planning, waarbij wel voortdurend onderlinge afstemming plaatsvindt.	Geen
	Zowel top-down als bottom-up		

7	1. Haarlem werkt volgens een bottom-up benadering. Voor allerlei stukjes van de stad wordt een visie ontwikkeld (o.a. voor de Ontwikkelzones) maar een ontwikkelingskader voor de stad als geheel ontbreekt. Straks blijkt dat de optelsom van al de afzonderlijke plannen een stad oplevert met een skyline, waar niemand blij van wordt, en een stad, waarin het verkeer niet goed kan worden afgewikkeld.	Dank voor uw reactie en zie bovenstaande antwoorden.	Geen
	2. Een overkoepelende ruimtelijke visie op de stad ontbreekt op dit moment. Het structuurplan Haarlem dateert alweer uit 2005. Er is nu geen actueel ruimtelijk kader waarbinnen plannen beoordeeld kunnen worden. Wacht daarom op de afronding van de Omgevingsvisie (met daarin opgenomen de toegezegde hoogbouwvisie) en het stadsbrede kader van het mobiliteitsbeleid. Voor de ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid hoeft dat geen tijdverlies op te leveren. Er ontstaat tijd voor de verdere uitwerking van de het OV-knooppunt en de noodzakelijke hoogbouw effect rapportages (zowel voor de torens afzonderlijk als voorhet ensemble van torens). De noodzaak daartoe wordt hieronder toegelicht.	Wachten op de afronding van de Ontwikkelvisie levert een onnodige vertraging op in de vastgoedontwikkelingen. Hoogbouw effect rapportages zijn vereist voorafgaande aan het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure en worden in een volgende stap in het proces uitgevoerd.	Geen
	Onverklaarde schaalsprong		
	3. Er wordt gesproken over de noodzaak van een markante stadsentree. Waarom is dat nodig? Een visie op de stadsentrees van Haarlem is ons niet bekend. Komen er nog meer? Zo ja welke? Een oostelijke entree van de stad verwacht je eerder rond station Spaamwoude of rond de kruising Schipholweg Prins Bernhardlaan.	Het benadrukken van een stadsentree met hoogbouw is niet een standaardwerkwijze, maar hangt nauw samen met de stedenbouwkundige context waarbinnen deze plaatsvindt. In voorliggend geval sluiten maat en schaal aan bij Schalkwijk en de nieuwe delen van Haarlem Oost, bij het brede profiel van de Schipholweg en de toekomstige brandpuntfunctie van de plek in de stad. Op deze plek komen straks veel functies bij elkaar, relatief centraal gelegen in de stad voor wat betreft het verzorgingsgebied en uitstekend bereikbaar door de HOV-	Geen

		mobilitieithub in de toekomst. Daarmee is deze plek in de stedelijke hiërarchie een heel ander soort plek dan bijvoorbeeld de Prins Bernhardlaan.	
	4. Deze grootschalige ontwikkeling vlak aan de rand van de historische stad wijkt sterk af en contrasteert met de fijnmazige omgeving. Het is alsof er een vreemd ruimteschip is neergedaald op de kop van de Schipholweg. Hoe dit past binnen een groter verhaal over hoogbouw in de stad blijft onduidelijk.	Zie antwoord op eerdere vragen.	Geen
	5. Eerder was al sprake van een wijkentree bij de Europaweg. In de Visie Ontwikkelzone Europaweg (2019) worden de kantoorlocaties Schipholpoort en Toekan weg 7 omgebouwd tot een wijkentree ("de toegangspoort tot Schalkwijk") met hoogteaccenten van maximaal 40 en 60 m (zie pg. 52). Dat correspondeert met 12 tot 18 lagen. In de het SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt er nog een schepje bovenop gedaan. Nu wordt er gesproken over 23 en 24 bouwlagen. Bij een gemiddelde verdiepingshoogte van 3,25 m hebben we het dan over een bouwhoogte van maar liefst 75 tot 78 m (de Grote of Sint-Bavokerk is 76 m). Aanzienlijk hoger dus dan eerder is afgesproken in de Visie Ontwikkelzone Europaweg. Wat zijn de recent door de gemeenteraad vastgestelde nota's nog waard? Op de spelregelkaart "ruimtelijk kader" (pag48) ontbreken de maximale bouwhoogtes. Alleen het aantal bouwlagen is aangegeven. Dat kan tot de nodige verwarring leiden. Geef daarom ook de maximale bouwhoogtes aan. Hoe zit het hier met de hoogtebeperkingen die worden opgelegd door Schiphol. Deze zijn landelijk vastgelegd in het 'luchthavenindelingsbesluit. Dit zorgt ervoor dat in grote delen van Schalkwijk niet hoger gebouwd mag worden dan 4lm.	Het effect van de hoogbouw op de beschermde stadsgezichten en de aangrenzende kleinschalige woonbuurten maakt onderdeel uit van de HER. Het luchthavenindelingsbesluit heeft voor de plannen zoals ze nu voorliggen geen beperking.	Geen

	Wij hebben grote zorgen over de effecten van de hoogbouw op de beschermde stadsgezichten en de aangrenzende kleinschalige woonbuurten. We dringen er op aan om bij de noodzakelijke HER's nadrukkelijk aandacht te besteden aan de hieronder genoemde punten. Hoogbouw moet op alle schaalniveaus kloppen (kavel, wijk, stad). Kijk dus niet alleen naar de plek zelf maar ook naar het effect op de rest van de stad.		
	10. Hoogbouw heeft een enorme impact op de omgeving. Hoogbouw springt echt in het oog en moet dus architectonisch van hoge kwaliteit zijn en een verrijking van het stadsbeeld opleveren.	Mee eens. Hoogbouw heeft de verplichting bijzondere architectuur en programmering op te leveren. Bovendien moet het juist vanwege de schaal een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de openbare ruimte rondom het gebouwde volume.	Geen
	11. Uitgangspunt zou moeten zijn het behoud en versterken van het Haarlemse stadsbeeld (waaronder ook het silhouet of, anders gezegd, de skyline). Bij plaatsing van nieuwe hoge elementen in de stad dient nadrukkelijk acht geslagen te worden op de beïnvloeding van de hele skyline van de stad.	Dit punt van zorg vormt onderdeel van het SPVE en is meegewogen in de totstandkoming. Het silhouet is bestudeerd en er is rekening gehouden met zowel zicht van buiten de stad (A208) en vanaf het Spaarne zowel binnen als buiten het beschermd stadsgezicht. Onze conclusie is dat de skyline zal worden verrijkt zonder dat dit ten koste gaat van traditionele hoge elementen in de stad. Dit wordt bereikt door concentratie van hoogbouw op één plek, samenhang in de opgaande lijn richting Spaarne en voldoende gepaste afstand vanaf het beschermd stadsgezicht.	Aangezichten zijn aangepast en toegevoegd
	12. Voor de historische stad is het vooral van belang dat de bestaande accenten goed zichtbaar blijven. Het beleid dient gericht te zijn op het vrijhouden van het zicht op de bestaande torens.	Dank voor uw reactie, de gemeente hecht veel waarde aan historische kenmerken en accenten in de stad.	Geen
	13. Het effect van hoogbouw op aangrenzende kleinschalige buurten kan groot zijn. Het effect van de toevoeging van hogere en grotere gebouwen in een bestaande kleinschalige omgeving is dat de bestaande omgeving extra wordt verkleind. Open ruimten en gebouwen die oorspronkelijk als groot worden	De gemeente Haarlem erkent de mogelijke effecten van hoogbouw op de omgeving. Een Hoogbouweffectrapportage maakt daarom onderdeel uit van het vervolgproces.	Geen

	ervaren lijken plotseling klein. Dat kun zien bijvoorbeeld zien aan het effect van De Pionier (bouwhoogte 52 m) op de aanliggende Patrimoniumbuurt (onderdeel Rijksbeschermd gezicht Haarlem-Noord).		
	14. Bij hoogbouw moet de schaalsprong (de verknoping van de kleine aan de grote schaal) goed opgelost worden. Het effect op de aangrenzende kleinschalige buurten (Slachthuisbuurt en Rozenprieel) moet nadrukkelijk worden meegewogen. Met het introduceren van een “tussenniveau” ben je er niet.	Het tussenniveau is bedoeld als overgang naar bestaande buurten. Het niveau is bedoeld als schaaltrap vanaf de onderbouwgedeelten van de bebouwing (5-8) lagen naar 4-6 lagen grenzend aan de bestaande buurt. De tussentrap is dus niet bedoeld als overgang van de hoge torens naar de buurt. In het SPVE wordt betoogd dat de torens op het schaalniveau van de stad waarde hebben als markers en de onderbouwgedeelten van de bebouwing hun nut hebben als stedenbouwkundige begeleiding van aangelegene wegen en straten. Een schaalsprong van 5-8 lagen via een tussenniveau van 4-6 lagen naar het gemiddelde van 2-3 lagen in aangrenzende buurten is vanuit stedenbouwkundig oogpunt een acceptabele overgang.	Geen
	15. Hoogbouw die zichtbaar wordt vanuit het beschermd erfgoed (Rijksbeschermd gezicht Haarlem, Rijksbeschermd gezicht Haarlem Zuid, Rijksbeschermd gezicht Haarlem Zuidwest, Rijksbeschermd gezicht Haarlem-Noord) moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt zou moeten zijn dat het historisch gelaagde stadsbeeld niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.	Dit onderdeel is meegenomen in de afwegingen die zijn gemaakt. In het SPVE wordt hier op pagina 30 bij stilgestaan en wordt onder meer de situatie in Amsterdam aangehaald ter referentie om duidelijk te maken dat zicht vanuit het beschermd stadsgezicht op een hoogbouwcluster niet ten koste gaat van de aantasting van het erfgoed. E.e.a. zal bovendien nader worden belicht in de op te stellen hoogbouweffectrapportage.	Geen
	16. Hoogbouw mag geen waardevolle zichtlijnen verstoren. Het mag geen waardevolle zichten blokkeren. Geef met 3D modellen en fotomontages een ruimtelijk inzicht in de (on)zichtbaarheid van de nieuwbouw	In bijlage II van het SPVE is een aantal zichten vanuit de stad opgenomen om het ruimtelijk inzicht te vergoten, evenals een kaartje met daarop ingetekend de gebruikte zichtlocaties.	Aangezichten zijn aangepast en toegevoegd

	17. Hoge woongebouwen hebben invloed op het klimaat rond het gebouw. Torens leveren windhinder en grote schaduwvlakken op. Hoogbouw mag er niet toe leiden dat de omliggende kleinschalige woningen in de schaduw komen te staan.	Dat klopt en daarom wordt een Hoogbouweffectrapportage gemaakt. De eisen rondom schaduw en windhinder zijn opgenomen in het SPvE.	Geen
	18. De aanhechting van hoge gebouwen aan het maaiveld is van essentieel belang. Hoogbouw moet ook op straatniveau ruimtelijk een verrijking zijn voor zijn omgeving.	Mee eens. Er is veel aandacht voor de beleving van de hoogbouw op straatniveau. Een belangrijk bijdrage hierin is dat de hoogbouw aan de Schipholpoort en Schipholweg op een ruime onderbouw wordt geplaatst waardoor deze gebouwen gevoelsmatig op een kleinschaliger niveau interacteren met de omgeving en een voor mensen prettig verblijfsgebied ontstaat. Bovendien is uitgebreid de functie van de plint meegenomen in het SPvE met daarin minimale hoogtematen en de stelling dat de inrichting van de openbare ruimte de werking van de plinten moet versterken.	Geen
	19. Hoogbouw mag de continuïteit van de openbare ruimte niet verstoren. Het gebouw mag de een bestaande openbare (groene) ruimte niet aantasten. Hetzelfde geldt voor het netwerk van langzaam verkeersroutes.	In het SPvE is veel aandacht besteed aan het verbeteren van de verbindingen tussen de openbare ruimtes, ook voor langzaam verkeer. Het ontbreken van aantrekkelijke openbare ruimte, heldere looproutes en dwaalmilieus is één van de grote gebreken van het gebied zoals het er nu bij ligt. Gemeente Haarlem wenst dit op te lossen met de ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Aan het SPvE wordt nog een groenparagraaf toegevoegd.	Toevoegen groenparagraaf
	Mobiliteitshub en beperking verkeershinder in de historische stad		
	20. We juichen het ontwikkelen van een mobiliteitshub bij de Schipholweg toe omdat daarmee overlast van het busverkeer in de historische stad wordt verminderd. Bovendien ontstaan er	Dank u.	Geen

	meer mogelijkheden om het historische statenpatroon te herstellen bij de herinrichting van het stationsgebied van Haarlem.		
	21. Teleurstellend is dat de mobiliteitshub in het SPvE zo weinig aandacht krijgt. Ten onrechte wordt op geen enkele kaart in het SPvE duidelijk gemaakt hoe de mobiliteitshub ruimtelijk wordt ingepast. Op de ambitieschets openbare ruimte (pg.40) komt de hub zelfs helemaal niet voor terwijl een OV knooppunt toch een groot beslag zal leggen op de openbare ruimte.	Voor de mobiliteitshub wordt op een ander moment een apart SPvE gemaakt. De ambities uit het voorliggende SPvE worden daarin meegenomen.	Geen
	22. Voor de mobiliteitshub wordt in het SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid alleen een zoekgebied aangegeven. De begrenzing is precies om de bouwlocaties heen getrokken waardoor de ontwikkelmogelijkheden voor een volwaardige mobiliteitshub sterk worden beperkt.	Het zoekgebied is vastgelegd in het raadsbesluit d.d. 26 november 2020 .	Geen
	23. De nota OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, verkenning mogelijke locaties (sept. 2020) schets verschillende varianten voor een busstation bij de Schipholweg. De nota concludeert dat de locaties A (kop Schipholweg) en B (sportvelden) zonder meer moeten worden uitgewerkt en dat variant C (Schipholpoort) het minst kansrijk is. Door de krappe begrenzing van het zoekgebied in het SPvE blijft in feite alleen locatie B als mogelijkheid over.	Gemeente Haarlem ziet zowel optie A als B als kansrijk.	Geen
	24. Wij zijn van oordeel dat je de OV-varianten A en B verder moet uitwerken in het kader van het SPvE. Dat kan alleen in samenspraak met de ontwikkelaars van de naastgelegen gebouwen. Immers een mobiliteitshub is veel meer dan een busstation.	De bedoeling is inderdaad dat de mobiliteitshub meer is dan een aantal bushaltes bij elkaar. De varianten voor de mobiliteitshub worden uitgewerkt in samenhang met het voorliggende SPvE. De ontwikkelaars zijn daarom ook betrokken bij het project van de mobiliteitshub. En in het SPvE is rekening gehouden met niet-woonfuncties in de onderste lagen van de nieuwbouw.	Geen

	25. Een mobiliteitshub is dé plek in de wijk waar verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar komen. Een centrale plek waar het openbaar vervoer samenkomt met voorzieningen voor (deel)fietsen en elektrische deelauto's, eventueel aangevuld met K&R en taxi's. Dat vraagt veel ruimte.	Dank voor uw reactie, we nemen uw suggestie mee in de verdere uitwerking.	Geen
	26. Als je reizigers wilt verleiden om naar dit knooppunt te fietsen, moetje ook zorgen voor goed bereikbare, overdekte en/of bewaakte stallingen. Die ruimte zal ook in de gebouwen gevonden moet worden. Dat geldt ook voor aanvullende voorzieningen die het comfort en de verblijfsfunctie van de mobiliteitshub versterken en een veelzijdig gebruik mogelijk maken. Kortom zie de ontwikkeling van een mobiliteitshub als onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling en beperk je niet tot het aangeven van een zoekgebied.	Het is zeker de bedoeling dat de vastgoedontwikkelingen gaan bijdragen aan de behoefte aan overdekte stallingsmogelijkheden en aan de voorzieningen voor de mobiliteitshub. Er is daarom in het SPvE rekening gehouden met niet-woonfuncties in de onderste lagen van de nieuwbouw.	Geen
	27. Meermaals is in de gemeenteraad gesproken over de Haarlemse Ring. Het streven is om de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regio-ring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208) te verbeteren. Hoe dat moet blijft onduidelijk. De ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zal de doorstroming verder beperken. Hoe past dat in mobiliteitsbeleid van de stad als totaal?	De ontwikkeling van de mobiliteitshub is ook opgenomen in het Haarlemse mobiliteitsbeleid. Meer over het mobiliteitsbeleid vindt u op haarlem.nl/mobiliteitsbeleid Bij uitwerking van de mobiliteitshub en het ruimtelijk programma daaromheen streven we naar een goede balans tussen inpassing van de mobiliteitshub inclusief aan- en afrijroutes, verblijfskwaliteit en doorstroming op de N205.	Geen
	28. De capaciteit van de kruisingen op de Schipholweg is bepalend voor de doorstroming op het zuidelijk tracé. Het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zal leiden tot een zwaardere belasting van de kruisingen Schipholweg/Spaame en Schipholweg/Europaweg. De doorstroming zal verder verslechteren. Opstopping op de zuidelijke hoofdroute voor het autoverkeer komt de	Zie 27, met de toevoeging dat er in het Stedelijk Mobiliteitsbeleid niet meer wordt uitgegaan van een Kennemertunnel in de N 205.	Geen

	leefbaarheid in de aanliggende wijken en (rijksmonument) Haarlemmerhout niet ten goede.		
	Openbare ruimte ondermaats		
	29. De aandacht in het SPvE is vooral gericht op de maximale benutting van de bouwkavels. Dat levert nog geen goede stedenbouw op. De openbare ruimte krijgt veel te weinig aandacht.	De huidige locatie kent geen of een kwalitatief weinig aantrekkelijk openbare ruimte. Met het SPvE wordt een ambitie bepaald voor een toekomstige inrichting van de openbare ruimte van de Schipholweg en Europaweg. Het SPvE geldt als uitgangspunt voor de projecten voor de mobiliteitshub en herinrichting van de Europaweg. Een groenparagraaf wordt nog toegevoegd aan het SPvE.	Toevoegen groenparagraaf
	30. Degenen die hier (al dan niet noodgedwongen) “stedelijk” gaan wonen in kleine wooneenheden willen ook wel eens naar buiten (denk ook aan het toenemende thuiswerken). Zeker met kinderen is er behoefte aan groen in de directe woonomgeving. Waar is dat hier te vinden? Met een paar winderige daktuinen op grote hoogte los je dat niet op.	Dank voor uw reactie, we nemen uw suggestie mee in de verdere uitwerking. Overigens zijn het Spaarne, het Engelandpark, de Haarlemmerhout en het Reinaldapark hier om de hoek! In een vervolgtraject kan worden onderzocht hoe Spaarne en Engelandpark via een recreatieve route gemakkelijk bereikbaar gemaakt kunnen worden voor wandelaars en mogelijk ook fietsers.	Suggesties meenemen in uitwerking
	31. De groene ruimte die gecreëerd wordt ten zuiden van de Schipholweg heeft weinig gebruikswaarde. De drie torens van de Schipholpoort zijn vrij willekeurig over het terrein verspreid. De openbare ruimte wordt daardoor versnipperd en heeft daardoor weinig gebruikswaarde. Door de ligging t.o.v. de doorgaande verkeersroute (slechte luchtkwaliteit, geluidshinder) en de windhinder tussen de geprojecteerde torens is ook de verblijfskwaliteit hier matig tot slecht.	De nieuwbouw komt zo veel mogelijk tegen de noordelijke kavelgrens aan. De breedte van het totale profiel van de Schipholweg blijft gelijk. Binnen het project wordt dus geen (extra of groene) ruimte gecreëerd ten zuiden van de Schipholweg. Wel is in het SPvE een ambitieschets voor de openbare ruimte opgenomen. Deze laat zien dat door het bundelen van rijbanen er meer (samengevoegde) ruimte ontstaat die beter bruikbaar is voor groen en langzaam verkeer. Daarnaast wordt de gebruikswaarde en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte mede bepaald door de functies in de bebouwingsplinten.	Toevoegen groenparagraaf
	32. Waarom niet gekozen voor een andere invulling van de Schipholpoort? Kies voor afschermdende bebouwing langs de Schipholweg en de Europaweg en creëer daardoor een grote	Er zijn in principe verschillende invullingen mogelijk op de betreffende plek. Er is gekozen voor een luchtiger model zodat meer zicht en interactie ontstaat tussen de	Ja, inspraakreactie Being geeft

	aaneengesloten groene beschutte ruimte in de oksel van de bebouwing (aan de zonnige zuidkant). Met die haakse bebouwing wordt ook de wens voor een wijkentree naar Schalkwijk bij de Europaweg beter gestalte gegeven (zie visie Europaweg).	stedenbouwkundige hoofdruimte (Schipholweg en Europaweg) en het achtergelegen gebied in de tweede lijn. De keuze hiertoe hangt samen met de wens om te benadrukken dat de zuidkant van de Schipholweg en de westkant van de Europaweg een minder strakke rooilijn hebben en poreuzer zijn dan de noordkant. Kijkend naar nieuwe ontwikkelingen langs Schipholweg en Europaweg, wordt dit onderscheid in de toekomst verder versterkt. Dit model speelt hierop in. Wel wordt momenteel onderzocht wat de mate van luchtigheid zou moeten zijn. Wellicht volstaat een model dat uit twee hoofdvolumes bestaat in plaats van drie volumes ook waarmee op het kruispunt Schipholweg/Europaweg meer wandvorming optreedt en tegelijk de interactie met de tweede lijn in stand blijft.	invulling aan deze opmerking en wordt verwerkt in het SPvE
	33. Met de ambitieschets openbare ruimte (pg.40), waarop de mobiliteitshub helemaal niet voorkomt draai je de lezers van het SPvE een rad voor ogen. Er blijft veel minder groene ruimte over dan wordt gesuggereerd.	Het gaat om een ambitieschets die als uitgangspunt wordt meegenomen in het project voor de ontwikkeling van de mobiliteitshub. Hiervoor wordt op een later moment separaat een RPvE opgesteld.	Geen
	34. Als je de ontwikkeling van een mobiliteitshub serieus neemt en voor de bewoners voldoende gebruiksgroen wilt maken ontkom je er niet aan dat je voor de sportvelden ten zuiden van de Schipholweg een plan ontwikkelt als onderdeel van deze gebiedsontwikkeling. Dan zal ook blijken dat de geprojecteerde wandel- en fietspaden verlegd moeten worden.	Het SPvE gaat over de drie particuliere kavels en niet over de mobiliteitshub. Er wordt een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het sportpark, zowel ten gunste van het gebruik door sporters als recreanten. Zo ver is het nu echter nog niet.	Starten onderzoek sportpark
	35. Conclusie: het SPvE is nog een onvoltooid product. Er zal nog veel uitgezocht en uitgewerkt moet worden voordat besluitvorming over een dergelijke grootschalige ontwikkeling mogelijk is.	In het SPvE staan de kaders waaraan de ontwikkelingen getoetst kunnen worden. De volgende stap is dat de ontwikkelende partijen een stedenbouwkundig plan en vervolgens gebouwontwerp opstellen, waarmee zij gaan aantonen aan deze kaders te voldoen.	Geen

		Voor de mobiliteitshub en Schipholweg wordt een apart SPvE gemaakt.	
	Vervolgstappen niet duidelijk		
	36. Hoe gaat het verder? Zowel de publiekrechtelijk als privaatrechtelijk vervolgprocedure wordt niet aangegeven. Wordt er gekozen voor een gebiedsontwikkeling waarin de kosten en baten van het totaal bij elkaar worden gehouden of gaat elke ontwikkelaar per kavel aan de slag en draait vooral de overheid op voor de herinrichting van de openbare ruimte? Voor wat betreft de publiekrechtelijke kant pleiten we voor een samenhangende aanpak (d.w.z. het opstellen van een Omgevingsplan).	Privaatrechtelijke afspraken worden vastgelegd in anterieure overeenkomsten waar het (verplicht) kostenverhaal deel van uit maakt. De gemeente kiest niet voor een exploitatieplan. Publiekrechtelijk kiezen de grondeigenaren voor een te volgen procedure. De gemeente stelt één omgevingsplan op (voor de hele stad) waarin alle gemeentelijke regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zijn opgenomen.	Geen

B. Platform Groen			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Samenvatting advies Hoofddoel van dit project is de realisering van circa 1.600 woningen met aanvullende voorzieningen op drie deellocaties langs de kop van de Schipholweg. Het concept SvPE erkent dat het bouwen van zo veel woningen – qua woningaantallen haast een hele nieuwe wijk - vraagt om meer groen en verblijfskwaliteit. De ruimte daarvoor wordt vooral gevonden door versmalling van de weginfrastructuur. Op het oog lijkt daardoor nog een behoorlijk groen gebied te ontstaan. Toch maakt het Platform Groen (PG) zich zorgen over deze ontwikkeling: 1e Meer en beter groen (vooral ook gebruiksgroen) is noodzakelijk voor dit grote aantal woningen.	Dank voor uw reactie en suggesties voor het vervolg.	Geen

	2e Het plan bestaat bijna uitsluitend uit relatief smalle stroken groen met bomen langs verharding, met geringe gebruikswaarde. 3e De hoeveelheid groen zal in werkelijkheid wel eens aanzienlijk minder zijn dan de verbeelding doet voorkomen. 4e Een visie op de beoogde functies van het nieuwe groen ontbreekt (gebruiksgroen, min of meer verharde peel/verblijfsruimte, bomenstructuur, ecologie). Hieronder lichten we onze bedenkingen toe en dragen we vijf op elkaar afgestemde oplossingsrichtingen aan die echter extra onderzoek vereisen. Het Platform is van mening dat extra onderzoek en daarmee aanpassing van dit SPvE nodig is om de beoogde kwaliteitsimpuls voor de stad op deze plek werkelijkheid te laten worden e.e.a conform visie Schipholweg, OV-knooppunt Nieuw Zuid en Europaweg. <i>(plaatje weggelaten)</i>		
2	Oplossingsrichting 1: De situering van de gebouwen bepaalt de nuttige oppervlakte en de functionaliteit van het groen Meer en beter groen is noodzakelijk voor dit grote aantal woningen. De bouw van 1.600 woningen brengt een flink aantal nieuwe bewoners in dit gebied. Ook bewoners van starterswoningen hebben behoefte aan gebruiksgroen en een gezonde woonomgeving. Er is geen gebruik gemaakt van de Gebiedsverkenning OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid dat architectonische hoogwaardige gebouwen en inrichting voorstelt ipv deze matige architectuur en inrichting zonder busstation. Wij hebben de indruk dat de situering van de gebouwen vrijwel uitsluitend op grond van stedenbouwkundige en programmatische overwegingen voor het wonen is bepaald. De motivering daarvoor ontbreekt helaas. De belangen van groen hebben daarbij, naar het lijkt, geen zichtbare rol gespeeld. Tijdens het PG-overleg werd uitgelegd dat de rooilijnen voor de	De gebiedsverkenning waaraan u refereert is een van de uitgangspunten geweest op basis waarvan het SPVE is opgesteld. De groene ambitie die is neergelegd in de gebiedsverkenning is dan ook als ambitie overgenomen in het SPVE. De gevels zijn inderdaad, zoals u voorstelt, dicht langs de Schipholweg geplaatst (op de erfgrans). Een van de doelen is het creëren van een prettigere en groenere omgeving dan in de huidige situatie. Het doel wordt bereikt door het realiseren van groene collectieve binnenterreinen, private, collectieve en openbare daktuinen en groene gevels binnen de private ontwikkelingen. Binnen de ontwikkeling aan de Toekanweg 7 wordt ook een waterpartij gerealiseerd. De ambities voor de openbare ruimte worden binnen	De relatie tussen gebiedsverkenning en SPvE is duidelijker opgenomen

	gebouwen al in een eerder stadium zouden zijn bepaald en door de raad zouden zijn vastgesteld. Uit andere nota's blijkt dat langs de Schipholweg een stadsstraat met gevels langs de weg wordt voorzien met daarachter de groenvoorzieningen. <i>(plaatje weggelaten)</i> Dus gebruiksgroen niet langs de Schipholweg ivm verkeerslawaaï, CO2 en fijnstof en niet aan de noordzijde van gebouwen omdat daar altijd schaduw is met deze hoge gebouwen. Maar gebruiksgroen zodanig gesitueerd dat alle functies in de openbare ruimte daar optimaal gebruik van kunnen maken. Een speel-, sport- en verblijfsplein met een parkje in de zon. Een waterpartij met een op de zon gerichte ecologische oever om water te zuiveren. Een groene ruimte met optimale functies voor mensen en flora/fauna. Woningen die profiteren van de indirecte zonnewarmte. Advies Plaats de gevel langs de Schipholweg en de groene ruimte aan de zuidzijde van de gebouwen voor optimaal gebruik door mensen, flora en fauna. Situeer ramen van huiskamers zodanig dat ze zonne-energie wordt benut.	het proces voor de mobiliteitshub en Schipholweg en op een later tijdstip uitgewerkt in een separaat SPvE. Door het bundelen van rijbanen ontstaan ook kansen voor het bundelen van groen en daardoor het realiseren van verblijfsgroen, zoals u aanbeveelt. Het is naar onze mening niet realistisch om te verwachten dat een speel-sport- of verblijfsplein wordt gerealiseerd op de Europaweg of Schipholweg. Daarnaast is het zo dat de ontwikkelingen dichtbij het Spaarne, het Engelandpark, het Reinaldapark en de Haarlemmerhout liggen. Mogelijk kan in de toekomst worden onderzocht of een directe recreatieve verbinding voor wandelaars (en mogelijk ook fietsers) van het knooppunt naar het Spaarne en Engelandpark mogelijk kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld binnen een nog op te starten proces voor optimaler gebruik van het sportpark.	Starten onderzoek sportpark
3	Oplossingsrichting 2: Breng de risico's op minder groen in beeld Het plan bestaat bijna uitsluitend uit verharding met relatief smalle stroken groen met bomen langs verharding. Of dit beperkte groen met beperkte gebruikswaarde daadwerkelijk gerealiseerd kan worden is zelfs nog onzeker. Het platform ziet daarvoor twee relevante risico's: A. Het netwerk aan wegen, busbanen en paden neemt nu in het gebied een dominante plaats in. Om de verblijfskwaliteit te verhogen zet het concept SPvE in op een meer efficiënt/compacte ruimtegebruik voor het auto- en	Voor de mobiliteitshub en Schipholweg wordt op een later moment een apart SPvE opgesteld. Een verkeerskundig onderzoek zal daaraan ten grondslag liggen. De ambitie is meer ruimte voor groen en langzaam verkeer, bijvoorbeeld door het bundelen van rijbanen. In het voorliggende SPvE worden daarvoor ambities meegegeven inclusief (nog indicatieve) routes voor voetgangers en fietsers. De mobiliteitshub komt in de openbare ruimte, niet in een van drie gebouwen.	Geen

	busverkeer. Dat streven ondersteunen wij uiteraard. Het is echter onduidelijk of de in het SPvE geschetste verkleining van de verkeersruimte daadwerkelijk haalbaar is. Met name op de Schipholweg moet volgens het SPvE de doorstroming van het drukke auto- en busverkeer met afslagen gehandhaafd blijven. Er is geen informatie gegeven over een verkenning/schetsontwerp van de toekomstige verkeersruimte waarmee aan beide doelstellingen – handhaving doorstroming én minder verharding – wordt voldaan. B. In het gebied is bovendien een mobiliteitshub gepland. Nergens blijkt wat daar precies onder wordt verstaan en welke ruimte daarvoor noodzakelijk is. Laat staan dat er al een beeld wordt gegeven (evt. in varianten) hoe zo'n mobiliteitshub ingepast kan worden in deze omgeving of in de gebouwen. Bij voorbaat moet worden verondersteld dat voor zo'n mobiliteitshub een aanzienlijk extra verhardingsoppervlak nodig is op gronden die nu als groen zijn aangeduid. Advies Verken de realistische mogelijkheden om de Schipholweg te versmallen en de mobiliteits-hub te realiseren. Beoordeel op grond daarvan of het programma en de stedenbouwkundige opzet gehandhaafd kunnen blijven als de kwaliteit van de leefomgeving uitgangspunt is. Breng anders de HUB onder in één van de gebouwen. Geef aan van waar functionele verbindingen voor voetgangers en fietsers noodzakelijk zijn voor zo min mogelijk verharde paden.	De stedenbouwkundige opzet zoals voorgesteld in het SPvE wordt als uitgangspunt meegenomen in het proces voor de mobiliteitshub. Een eerste verkenning met globaal beeld van de mobiliteitshub kunt u zien op www.haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid	
4	Oplossingsrichting 3: Geef groen een volwaardige plaats in het SPvE De hoeveelheid groen zal in werkelijkheid wel eens aanzienlijk minder zijn dan de verbeelding doet vermoeden. Vanwege de krappe beschikbare ruimte kan niet goed worden beoordeeld	In de definitieve versie van het SPvE is een Groenparagraaf opgenomen. Daarin wordt inzichtelijk gemaakt welk bestaand groen kan worden gehandhaafd en welk groen en bomen moeten wijken als gevolg van de ontwikkeling van de drie particuliere kavels. Uw	Toevoegen Groenparagraaf

	welke groene kwaliteiten daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. Ook blijft vooralsnog onduidelijk welk bestaand groen (waaronder bomen) kan worden gehandhaafd en welk waardevol groen en bomen moeten wijken. Het concept SvPE erkent dat voldoende groen en verblijfskwaliteit voor de bewoners noodzakelijk is. Het spreekt voor zich dat het ontwerp zich daarbij laat leiden door behoud van bestaande bomen en waardevol groen. Visie op de groene functies voor mensen Een duidelijke visie op de beoogde functies van het (hopelijk) te realiseren groen is nog niet aanwezig. Het gebruik is alleen in mooi ogende referentiebeelden aanwezig maar heeft in het ontwerp geen ruimtelijke plek gekregen. • ruimte voor alle leeftijden (gebruik naar doelgroepen onderscheiden) • dagelijks blokje om (verbinding naar groter groengebied) • bewust bewegen (ongeorganiseerd sporten op sportvoorzieningen bv trapveld, calisthenics) • georganiseerd sporten (verbinding naar het sportveld) • groene pluktuinen (beheerd door ? of struiken/bomen met eetbare vruchten/noten) • hardloopvriendelijk (schakel in een groter netwerk om hard te lopen) • city-lounging in de zon (luwe plekken bv zuidzijde van de gebouwen) • ruimte om te spelen (doelgroepen conform speelruimte beleid) • Lunchen in de zon (picknicset) • centraal plein om te ontmoeten (ontbreekt) • Hondenuitlaatplek (ontbreekt) Advies	overige suggesties nemen we mee in de verdere uitwerking.	
--	---	--	--

	Onderzoek de vitaliteit en waarden van het bestaande groen en bomen. Geef met een QuickScan aan welke fauna aanwezig is of, na aanpassing, er kan zijn. Formuleer op grond van het groene beleidskader van de gemeente duidelijke doelen voor het groen in de nieuwe situatie: bomenstructuur, gebruiksgroen, min of meer verharde verblijfsruimte (en ook ecologie, zie hierna). Breng daarbij op hoofdlijnen in beeld welke gevolgen de ontwikkeling heeft voor het bestaande groen en hoe de doelen kunnen worden gerealiseerd. Situeer net als de gebouwen ook de groene functies die ruimte vergen. Geef de minimale oppervlakte aan die noodzakelijk zijn voor speel-, sport- en verblijfsruimten. Houdt daarbij rekening met andere ruimteclaims, van kabels, leidingen en de opvang van extreme neerslag. Bereken de te verwachte hittestress. Beoordeel op grond daarvan of het programma en de stedenbouwkundige opzet gehandhaafd kunnen blijven met behoud van een voldoende kwaliteit van het groen.		
5	Oplossingsrichting 4: Optimalisering sportvelden Op de verbeelding van het ruimtelijk kader staat een wat vage groene aanduiding op het terrein van de sportvelden ten zuiden van de Schipholweg met als legenda 'optimalisering sportvelden', lees: verkleining ruimtegebruik sportvelden ten gunste van openbaar groen. Bezien vanuit de belangen van de toekomstige bewoners zou dit inderdaad een optimale plek zijn om het gewenste extra groen ten behoeve van de nieuwe bewoners te realiseren. Tijdens het PG-overleg werd ons echter uitgelegd dat de haalbaarheid van een herinrichting van de sportvelden nog niet is onderzocht. Advies Verken met voorrang de mogelijkheden om de sportvelden compacter in te richten ten gunste van	Dank voor uw suggestie. Er wordt een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het sportpark, zowel ten gunste van het gebruik door sporters als recreanten. Zo ver is het nu echter nog niet.	Starten onderzoek sportpark

	extra openbaar groen om op deze wijze te voorzien in de behoefte aan (o.a. gebruiks)groen van de nieuwe bewoners.		
6	Oplossingsrichting 5: Natuur-inclusief bouwen en inrichten Aan ecologie lijkt in dit concept SPvE nog helemaal geen aandacht te zijn besteed. Ook de mogelijkheden van natuur-inclusief bouwen worden nauwelijks in beeld gebracht. Het platform acht dat in strijd met het geldende gemeentelijk beleid (ecologisch beleidsplan en collegeprogramma). Juist in bouwprojecten in hoge dichtheden en dus weinig openbaar groen - is het van belang om ook groene oplossingen op, in en aan gebouwen een extra bijdrage leveren voor de kwaliteit van de woonomgeving én voor het verhogen van de biodiversiteit. Groene daken, groene gevels, geveltuinen etc. kunnen een belangrijke extra aanvulling vormen op het schaarse groen in de openbare ruimte. Advies Geef op grond van het geldende en in voorbereiding zijnde beleidskader (ecologisch beleidsplan, houtskoolschets) aan waar rekening moet worden gehouden met ecologisch groen en de dieren die daar gebruik van maken (met name ecologische verbindingzones langs Spaarne, Schipholweg en Europaweg). Benoem de minimale m2 die noodzakelijk zijn voor het beoogde gebruik in dit SPvE. Betrek ook mogelijkheden van natuur-inclusief bouwen en inrichten expliciet in dit SPvE.	De ontwikkelende partijen hebben natuurinclusief bouwen in de ontwerpen opgenomen. Daarin worden de daken en binnentuinen in de groen-ecologische ontwerpogave meegenomen. De Haarlemse stadsecoloog zal geraadpleegd worden om de het noodzakelijke kwantitatieve groen te bepalen voor de ecologische verbindingzones.	Geen, stadsecoloog wordt betrokken
	Een gezonde stad is ... 1. een stad die in een gezonde gebouwde omgeving voorziet. (Ruim, hygiënisch, respect voor cultureel erfgoed) 2. een stad waarin je op een gemakkelijke en gezonde manier door de stad kan bewegen. (Fietsvriendelijk,	Dank voor uw reactie.	Geen

	voetgangersvriendelijk, dekkend OV netwerk, verkeersveilig) 3. een stad die een gezonde buitenruimte creëert om in te spelen en te verblijven. (Buitenspelen, met groen om in te spelen, creëren van luwe plekken, zichtbaar groen) 4. een stad die gericht is op een gezond milieu. (Luchtkwaliteit, geluidsoverlast en hitte stress) 5. een stad met een gezonde gemeenschapszin en ruimte voor sociale interactie. (Veiligheid, ontmoeting, verleiding tot bewegen)		
--	--	--	--

C.			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Opmerkelijk is dat veel reacties zijn: meer bomen, planten en groen en buiten sportfaciliteiten en wandelpaden. Daarom blijf ik verbaasd over de gekozen plek voor de mobiliteitshub/busstation/fietsenstallingen en eventuele tramhaltes! Een natuurlijke strook groen met sportvelden die mooi gelegen zijn langs de oever van het Spaarne wordt opgeofferd voor een busstation. Dit komt ook tegenstrijdig over: enerzijds moet er groen gecreëerd worden, anderzijds verdwijnt een bestaand stuk groen en sportvelden voor een busstation met de nodige vervuiling, drukte/herrie.	Het voorliggende stuk gaat over de ontwikkeling van de drie gebouwen op particulier terrein. Voor de mobiliteitshub wordt een ander proces met een eigen planning doorlopen. Op dit moment zijn nog drie posities voor het busstation in beeld. Aan het SPvE is een groenparagraaf toegevoegd.	Toevoegen groenparagraaf
2	Er is vast wel een geschiktere plek te vinden voor een busstation (bijv. in de buurt van het Reinaldapark?)	Meer over de keuze van de plek en de mobiliteitshub kunt u vinden via www.haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid . Onder het kopje documenten kunt u de besluiten inzien die hierover genomen zijn.	Geen
3	Ik begrijp dat de woontorens net zo hoog gaan worden als de huidige Mariatoren. Maar worden het fantasieloze gebouwen? Of wordt er ook aan een creatieve vormgeving gedacht?	Gezien de hoogte van de gebouwen verwacht de gemeente van de ontwikkelaars dat de architectonische waarde groot moet zijn. De ontwikkelaars delen deze ambitie. In het SPvE in een beeldkwaliteitsplan	Geen

	Zodat het imago van Schalkwijk verandert in een spannendere stadswijk, waar geen karakterloze woningen en flats uit de grond gestampt worden zoals in het verleden is gebeurd.	opgenomen dat daarop toeziet. De ontwerpen van de betrokken architecten worden door een supervisorteam en de ARK (Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) getoetst aan het beeldkwaliteitsplan.	
--	--	--	--

D.			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Mijn vraag is over de hoge bebouwing hoek europaweg, schalkwijkerstraat , in hoeverre neemt dat de zon weg bij de reeds bestaande bebouwing in de gouwstraat? Is dat hoog, zodat de huizen met tuinzijde daar zon door verliezen? dus nu door de folder in mijn brievenbus, dacht ik ja en nu hoeveel zon zal er wel dan niet wegvallen voor de huizen in de Gouwstraat.	Als gevolg van hoogbouw kan er sprake kan zijn van afname van het aantal zonuren bij woningen/tuinen in de omgeving. De gemeente stelt eisen aan het minimaal aantal bezonningsuren en toetst de ontwerpen daaraan. Daarvoor maken de ontwikkelaars een bezonningsstudie. De ontwikkelaars hebben vooruitlopend daarop laten weten te kunnen voldoen aan de gestelde eisen. De bezonningsstudie maakt als onderdeel van een Hoogbouweffectrapportage die door de ontwikkelaars moet worden gemaakt voordat een procedure voor de benodigde wijzigingen van de bestemmingsplannen door de gemeente gestart zal worden.	Geen

E			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wij kregen in de brievenbus informatie over het knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Wij willen ons graag voor een huurwoning inschrijven. Nu is mijn vraag aan u. Krijgen wij ook te zijner tijd informatie over welke bedrijven de woningen gaan verhuren?	Deze informatie komt t.z.t. beschikbaar op de websites van betreffende ontwikkelaars. De sociale huurwoningen worden via Woonservice aangeboden.	Geen

F. Being Development			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing

	Omdat het project voorafgaand aan de totstandkoming van het coalitieprogramma 'Duurzaam doen' is opgestart is er met gemeente Haarlem intensief overleg geweest om te komen tot een maatwerkkader waarmee de beoogde ontwikkeling zo veel mogelijk aansluit bij de gemeentelijke doelstellingen zoals opgenomen in het coalitieakkoord. Gaande het (ontwerp)proces hebben we met enige regelmaat met de gemeente om tafel gezeten om ons ontwerp af te stemmen op de uitgangspunten zoals opgenomen in het concept SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid d.d. 01-2021 (SPvE). Het schetsontwerp van Schipholpoort is echter door voortschrijdend inzicht aangepast. Nieuwe ontwikkelingen t.a.v. de kwaliteit van de verblijfsplekken rond het gebouw, de inpassing van de gebouwen op locatie (geen versnippering), de impact van geluidhinder in de binnentuin, en de wenselijke doorzichten tussen de torens vanuit de wijk, hebben er voor gezorgd dat het nieuwe ontwerp afwijkt van een aantal uitgangspunten die zijn aangehouden in het concept SPVE.	Dank voor uw reactie. Deze is vooraf door u afgestemd met onze stedenbouwkundige en stadsarchitect.	Geen
1	<i>Teruglegging van de hoeken op maaiveld</i> De plekken onder de overhangende hoeken definiëren een transitie van de openbare ruimte naar de commerciële plint functies. Het terugleggen van de plintlagen op de hoeken zorgt voor bijzondere overdekte verblijfsplekken in de openbare ruimte. Een soort kleine stadspleintjes met ieder een eigen karakter en zon oriëntatie. Bijvoorbeeld aan de noordzijde waar de connectie met het Sportpark nu meer definitie krijgt doordat een commerciële functie in de plint onder de overkraging de openbare ruimte kan versterken. Daarnaast levert de teruglegging ook een positieve bijdrage aan de algehele doorwaadbaarheid om en door het gebouw. Men ervaart beter wat er aan de andere kant van het gebouw gebeurt, waardoor het gebouw op maaiveld niveau makkelijker	In het SPVE zijn op verschillende plekken in het plangebied mogelijkheden opgenomen voor het realiseren van overhangende elementen. Voor het betreffende project is dit het geval op de hoek Europaweg/Schipholweg en het hoekje Schipholpoort/Schipholweg. In het eerste geval zorgt het terugleggen van de plint voor een betere zichtrelatie met de Europaweg vanaf de Schipholweg voor met name voetgangers en fietsers. In het tweede geval is een overhangend element onontkoombaar vanwege de wens de hoofdbebouwing door te zetten boven een stuk grond waarop zich de aantakking bevindt naar het dwaalmilieu van de tweede lijn. Het SPVE hoeft op dit punt niet te worden aangepast. Dat geldt ook voor de	Nee, het SPVE is voldoende flexibel om dit punt op te vangen

	als alzijdig wordt ervaren i.p.v. een gebouw met een voor- en achterkant.	teruglegging op de hoek Europaweg/Schipholpoort. Ook hier is, gezien de deels flexibele rooilijn geldend voor dit deel van het plangebied, geen nadere aanpassing nodig.	
2	<i>Onderbouw</i> De nadrukkelijke wens van de eindgebruiker is om de bewoners van het starterconcept één gezamenlijke entree en corridor te geven. Daarom is de onderbouw van de twee aan de oostelijke zijde gelegen bebouwing samengesteld. De commune ervaring van de bewoners wordt door middel van gemeenschappelijke ruimtes versterkt. Niet alleen de ervaring van de bewoners maar ook de uitstraling van deze commune-typologie van het gebouw is nu voor de passant duidelijk herkenbaar door de aaneenschakeling van de volumes. De onderdoorgang op maaiveld vanaf de Europaweg blijft open en daarmee blijft de connectie naar de binnentuin van Schipholpoort behouden. De mogelijkheid tot dwalen om en door het gebouw wordt hierdoor versterkt. Het dempen van geluid is een andere reden om de onderbouw met elkaar te koppelen. De koppeling van de twee volumes vermindert het geluid dat tussen de gebouwen door komt en het gebouw schermt eventuele geluidshinder voor de binnentuin af. Door deze afscherming ontstaat er een beter en gezonder verblijfsklimaat aan de zuidzijde en binnentuin.	Vanuit de gemeente is er nadrukkelijk de wens om dit deel van de Europaweg in een bepaalde mate poreus te houden, met toegangen tot het achtergelegen groene dwaalmilieu in de tweede lijn. Aan de andere kant onderkent de gemeente het belang van voldoende stedenbouwkundige begeleiding in de zin van voldoende wandvorming ter afbakening van het brede profiel van de Europaweg. Deze laatste wens is ook elders in inspraakreacties naar voren gebracht. De voorgestelde oplossing voldoet aan beide wensen en vormt daarmee een passende nadere invulling op de locatie. Het SPVE zal hier tekstueel op worden aangepast.	Ja, in de tekst en eventueel beelkwaliteitplan. Kaart hoeft niet te worden aangepast
3	<i>Positie torens</i> Een belangrijk verbeterpunt in relatie tot de omliggende wijk is de nieuwe positie van de torens. Door de torens naar de uiterste hoeken op de onderbouw te schuiven worden de hoeken van het plan extra benadrukt. Deze verschuiving resulteert in grotere afstanden tussen de torens onderling waardoor de doorzichten vanuit de wijk worden verbeterd. Middels een (visueel) terugliggende verdieping tussen de onderbouw en de torens wordt de opeenstapeling van de volumes beter gedefinieerd en het onderscheid tussen de	In het visiegedeelte van het SPVE is een onderbouwing opgenomen over de positie van de torens. Deze dienen een zinvol en herkenbaar ensemble te vormen als bakens in de stad en tegelijkertijd op logische plekken te staan op het lagere schaalniveau van de aanliggende stedelijke ruimte. Het voorstel doet geen afbreuk aan de het uitgangspunt van een helder oplopende lijn van het hoogbouwensemble richting Spaarne. Het voorstel zorgt er op een lager schaalniveau voor dat de hoeken en	Ja, op de hoofdkaart en op onderliggende kaarten indien nodig. Ook is aanpassing nodig van de 3d-perspectieven in de bijlage

	onderbouw en torens beter benadrukt. Daarnaast wordt door deze onderbrekingen de hoogte relatie van de onderbouw met de bestaande bebouwing versterkt.	bochtpunten in de lange lijnen Europaweg/Schipholweg beter worden benadrukt. Hiermee ontstaat een duidelijkere begeleiding van de lange lijnen. Voorts is van belang op te merken dat het voorstel tot gevolg heeft dat er aan de zijde van de Schipholpoort meer lucht en ruimte ontstaat omdat de torens op grotere afstand van elkaar worden geplaatst. Met het oog op het effect op de bestaande woonbebouwing in de aangelegen Kruidenbuurt, kan worden gesteld dat het effect nihil is: de hoogbouwelementen komen niet dichterbij of verderaf maar bewegen zich parallel ten opzichte van de bestaande bebouwing. Vanaf het Kruidplein ontstaat bovendien een nieuw oriëntatiepunt vanuit de buurt richting het Knooppunt. Het voorstel leidt vanuit stedenbouwkundig oogpunt tot een verbetering van de ruimtelijke structuur en past goed in de uitgangspunten die gelden voor het creëren van bijzondere hoeken, het maken van herkenbare plekken en het beter begeleiden van lange lijnen. Het SPVE wordt op dit punt aangepast.	
4	<i>Overkraging Schipholweg en Europaweg:</i> Op pagina 60, bullet 4, van het PvE wordt aangegeven dat de bovenbouw maximaal 1,5 meter mag overhangen t.o.v. de onderbouw en de onderbouw maximaal 1,5 meter mag overhangen t.o.v. de plint. Met een hogere plint van 7 meter is de verhouding van de overkraging, die tevens als beschermer dient t.a.v. weersinvloeden, niet afdoende. In het aangepaste ontwerp is er daarom gekozen voor een betere verhouding t.a.v. de overkragingen en een ruimere opzet van de privé buitenruimtes.	De overkraging is in opzet niet bedoeld als droogloop tijdens slechte weersomstandigheden. Dit in ieder geval geen stedenbouwkundig uitgangspunt. Wel is een mogelijkheid opgenomen om delen van gebouwen te laten overhangen vanwege de krapte ten opzichte van de perceelsgrens en de interne opzet van de woongedeelten van de gebouwen. In de beeldkwaliteitparagraaf van het SPVE is vermeld dat gebouwen stevig op de plint/grond staan. Een vrijheid van overkraging van 3 meter doet afbreuk aan dit uitgangspunt. Een maat van ca. 1,5 is denkbaar als	Geen

	In het nieuwe ontwerp bedraagt de overkraging aan de Schipholweg van onderbouw tot bovenbouw, ca. 1,65 meter en voor de onderbouw t.o.v. plint ca. 1,24 meter. Voor wat betreft de overkraging aan de Europaweg zijde bedraagt de maximale overkraging op het breedste punt in totaal ca. 1,9 meter. Graag zouden we in het SPvE voor beide type overkragingen een maximale overkraging (bovenbouw t.o.v. plint) van 3 meter willen voorstellen (conform bestaand uitgangspunt) waarbij ontwikkelaar vrij is, uiteraard in overleg met stedenbouwkundige, binnen die 3 meter te schuiven met overkraging plint/onderbouw en onderbouw/bovenbouw.	maximum. Een grotere maat kan zorgen voor een galerij die weer apart moet worden ondersteund door kolommen waardoor de plint verder komt liggen van en moeilijker zichtbaar wordt vanuit de openbare hoofdruimte. Een maat met een maximum van ca. 1,5 voorkomt dit.	
5	<i>Maximale gevellengte</i> Op pagina 60, bullet 5, van het SPvE wordt aangegeven dat de maximale individuele gevellengte van de bouwstroken 75 meter bedraagt. In het nieuwe ontwerp hebben de bouwstroken (onderbouw) een maximale individuele gevellengte van 85 meter. Deze gevellengte is aangepast omdat: • de onderbouw nu beter past bij de maat en schaal van de Europaweg; • de onderbouw het plein beter omlijst i.p.v. een versnipperde onderbroken plein wand; • de onderbouw de Europaweg nu visueel beter begeleidt naar de kruising met de Schipholweg; • er een sterkere werking en relatie met het, aan de overzijde gelegen, project van OZ wordt gecreëerd.	Dank, we passen het SPvE aan overeenkomstig uw opmerking.	Gevellengte bouwstroken wijzigen van 75 naar 85 meter.
6	Met de aaneenschakeling van de onderbouw ligt de focus nu op de twee uiterste bijzondere hoeken resp. Schipholweg en	Dank voor de toelichting.	Nee

	Europaweg/Schipholpoort. Dat is een verbetering t.o.v. het SPvE waar de focus is versnipperd door de twee losse bouwblokken. In de visuele expressie van de onderbouw benadrukt het nieuwe volume de twee samengestelde kortere volumes. Door de verschillende gebouwhoogtes en de knik wordt de schaal van de gevel opgebroken tot een menselijke maat. De ambitie is om in de gevelexpressie juist de lengte als een positieve eigenschap te omarmen voor een visueel sprekend effect. Wij gaan er vanuit dat de verbeterpunten t.a.v. de teruglegging van de hoeken op maaiveld, de onderbouw en de positie van de torens binnen de uitgangspunten van het SPvE vallen. Voor de verbeterpunten t.a.v. de maximale gevellengte en de overkraging aan de Schipholweg en de Europaweg gaan we er vanuit dat de onderbouwing voldoende is om dit te wijzingen in het SPvE.		
--	--	--	--

G. DreefBeheer B.V.			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het bevreemdt ons dat wij als partij niet onderdeel zijn geweest van dit proces. Met de gemeente hebben wij hier nooit mee gesproken over onze ambities en in de spve krijgen we restricties opgelegd voor eventuele herontwikkeling. Wij zullen betrokken dienen te worden in het spve en ook akkoord moeten gaan. Zoals ook al aangegeven is de Begane grond voor ons het meest belangrijke deel van een eventuele sloop nieuwbouw ontwikkeling. Kijkend naar de locatie die wij in eigendom hebben, zullen wij de volledige begane grond nodig dienen te hebben om een acceptabele supermarkt te realiseren. Dus wij zijn in beginsel niet akkoord met de doorsteek die op onze grond gerealiseerd gaat worden.	Inmiddels zijn wij in gesprek over het SPvE en de effecten daarvan op de kavel van Dreef Beheer. Net als de gemeente Haarlem ziet u kansen voor een ontwikkeling die aansluit bij het SPvE.	Geen, gemeente is in gesprek met Dreef Beheer

H. Bewoners Kruidenbuurt			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
	Wij wonen in de Kruidenbuurt, het meest noordwestelijke stukje Schalkwijk in de voormalige Romolenpolder. Een kleinschalige wijk met veel grondgebonden woningen en enkele wooncomplexen. De wijk is indertijd als MW2-wijk opgezet in het kader van de Vierde Nota RO – Mens en Milieuvriendelijk Wonen en Werken. De bedoeling van de plannenmakers en besluitvormers was om een tegenwicht te bieden tegen de grootschaligheid van Schalkwijk en een verantwoorde overgang te bieden naar de kleinschaligheid van het Centrum van Haarlem aan de overkant van het Spaarne. Lijken me waardevolle overwegingen om te betrekken bij het ontwikkelen van plannen tussen deze beide stadsdelen. Nu ligt er een concept Stedenbouwkundig Plan van Eisen voor invulling van de gebied van/direct rond de kruising Schipholweg-Europaweg. Dit gebied is in de loop van de planvorming uitgebreid met het gebied van de honkbal/softbalvelden.	Het voorliggende SPvE gaat over de herontwikkelingen op de drie kantorenkavels. De sportvelden maken onderdeel uit van het plangebied maar er zijn nog geen concrete plannen voor de sportvelden, maar deze worden wel verwacht. Op pagina 33 van het SPvE staat een korte paragraaf over het sportpark. De sportvelden zullen mogelijk betrokken worden in de keuze voor een locatie voor de mobiliteitshub. Dit is een apart proces met een eigen tijdspad.	Starten onderzoek sportpark
1	OPENBAARVERVOERKNOOPPUNT De benaming van het gebied en de invulling in het SpvE is met name gestoeld op het feit dat hier een openbaar vervoer knooppunt moet worden gerealiseerd. Op de plankaart zijn 3 locaties aangegeven waarbij wordt gesuggereerd, dat het om een paar haltes gaat langs/in het midden van de Schipholweg. De gedegen studie van Bureau Goudappel en Coffeng (BGC) heeft het over héél andere benodigde ruimte-investeringen. Het knooppunt op deze plek betekent, dat je de infra voor autoverkeer moet verminderen. Dat is ook wat je ziet op het prachtige plaatje van een mogelijk toekomstig ov-station. Alleen, waar blijft dan dat autoverkeer, niets van te zien op dat mooie plaatje!? Enkele citaten uit het SpvE over dat autoverkeer:	Voor de mobiliteitshub en de inrichting van de Schipholweg wordt een apart proces doorlopen en wordt op een later moment een SPvE opgesteld. In het voorliggende stuk zijn ambities opgenomen voor de openbare ruimte. Dit zijn uitgangspunten die in het proces voor het ontwikkelen van de mobiliteitshub worden meegenomen. De studie die Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente en provincie heeft gemaakt voor de mobiliteitshub heeft als basis gediend voor het aanwijzen van de drie locaties. Aan deze studie wordt door gemeente en provincie nu een vervolg gegeven. Het doel is om zowel de doorstroming voor autoverkeer	Geen

	Gezocht wordt naar manieren om de dominantie van het autoverkeer op de Schipholweg te verminderen en de barrière voor langzaam verkeer te slechten. Dit is een opgave die op stedelijke en regionale schaal doorwerkt. (...) Ringfunctie en openbare ruimte Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ligt aan de belangrijkste hoofdinvalsweg van de stad voor autoverkeer. Als onderdeel van de toekomstige Haarlemse Ring blijft de plek een belangrijke verkeersfunctie voor de auto behouden. Dat neemt niet weg dat de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers moet verbeteren. We zorgen dat het autoverkeer kan blijven doorstromen, maar gebruiken de vrijgekomen ruimte om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Met meer ruimte voor het langzame verkeer. Hierdoor schudt de Schipholweg het anonieme ‘snelwegkarakter’ van zich af. (...) Onder Beleid en opgaven • de doorstroomfunctie van de Schipholweg voor het autoverkeer behouden als onderdeel van de Haarlemse hoofdwegenstructuur. <i>(plaatje weggelaten)</i> Bovenstaande plaatjes hebben ongeveer dezelfde schaal > de ruimte van het ‘wit’ van de Schipholweg is drastisch afgenomen – dus de Schipholweg kan blijkbaar de helft zo smal!	te behouden als de kwaliteit van de openbare ruimte voor fietsers en voetgangers te verbeteren.	
	In de ‘Structuurvisie Openbare Ruimte’ wordt de oplossing geboden: in de nota staat • aanleg van de Kennemertunnel als onderdeel van de RegioRing ... maar óók: • profiel van 2x2 rijstroken Schipholweg In ons SpvE wordt dit keurig vermeld, dit is wel de eerste en laatste keer dat de tunnel wordt vermeld. Dit betekent dus dat	Een profiel van 2x2 rijbanen voor de auto, het inpassen van een busstation en het creëren van een aantrekkelijker verblijfsruimte met een groene uitstraling blijven uitgangspunten van het SPVE. Er zijn veel verschillende mogelijkheden om aan de uitgangspunten te voldoen – onder andere door verschillende maaiveldhoogten te gebruiken, het	Geen

	wanneer hier een ovhub van enige importantie moet worden gerealiseerd, dat het ingetekende groen langs de Schipholweg in het Ruimtelijke Kader zal sneuvelen en dat er geen 2 rijstroken per richting overblijven voor het autoverkeer – en zeker geen afslagstroken. Nu schiet me ook te binnen hoe is omgegaan met het Openbaar vervoer programma-onderdeel tijdens het Webinar van 3 maart: dit werd ongeveer afgedaan met: we kunnen hier nog niet veel over zeggen en zijn nog in gesprek met de provincie Noord-Holland. Niets over de studie van BGC. In een (allereerste!) gesprek van de gemeente met sportmensen half maart werd aangegeven, dat het gaat om 3 varianten maar dat het onwaarschijnlijk is, dat de realisering van het knooppunt ten koste gaat van de sportvelden. Hoe dan!? Zo wordt een essentieel programma-onderdeel zeer marginaal behandeld. De bouwplannen gaan gewoon door en het openbaar vervoer wordt het kind van de rekening. De argumentatie om in dit deel van de Schipholweg (voor Haarlem extreme) hoogbouw te verwezenlijken was vooral gelegen in het samengaan met de realisatie van een ov-knooppunt!? En nu blijkt, dat er ‘nog overleg met de provincie moet plaats vinden’ terwijl de bouwplannen al goeddeels zijn uitgewerkt... !? Omdat het hier ook écht niet gaat om de “entree van Haarlem” (zie ook hetgeen is beschreven in een eerdere inspraakreactie - bijlage 1) komt de argumentatie om hier tot 70 meter te bouwen helemaal in de lucht te hangen... En dan – het is toch eigenlijk ongelooflijk dat je heel Schalkwijk gaat ontkennen door de Entree van de stad te plaatsen tussen Schalkwijk en de Binnenstad...	autoverkeer deels onder de pleinruimte door te leiden of verschillende rijbanen te bundelen waardoor er ruimte overblijft voor meer aaneengesloten groen. De wijze waarop dit wordt uitgewerkt betreft een ontwerpogave, die onderdeel is van het project mobiliteitshub. In het SPVE is een ruimtereservering opgenomen voor de drie varianten uit de studie waaraan u refereert. Het uitwerken van de varianten hebben een verschillende impact op de ruimte. Daar wordt op dit moment door de gemeente, provincie Noord-Holland en opdrachtnemer Sweco hard aan gewerkt in een apart proces waarvoor verschillende actoren, waaronder de wijkraden van omliggende buurten, zijn benaderd. Inmiddels is een eerste overleg geweest waar de varianten nader zijn toegelicht. De ‘entree van Haarlem’ is een breder begrip dan alleen de plaatsmarkering van de overgang tussen bebouwd en onbebouwd gebied. Het gaat om het aangeven van de plek in Haarlem waar het stedelijk leven echt begint. Hiervoor is het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid uitermate geschikt, zoals in het SPVE nader wordt betoogd. Dit is de plek waar verschillende elementen (zoals een HOV-hub) Haarlem een unieke kans bieden een hoogstedelijk leefmilieu te creëren. De entree van Schalkwijk wordt hierdoor van een duidelijke identiteit voorzien. Het stadsdeel wordt beter aan de stad gehecht, er ontstaat een interessant brandpunt als toegang tot het stadsdeel en de transformatie van de Europaweg tot stadsstraat wordt op deze plek bekroond.	
--	---	--	--

		Wij herkennen ons dan ook niet in de stelling dat de entree tot het stadsdeel Schalkwijk wordt ontkend.	
2	WONINGBOUWPLANNEN De gemeente heeft allerlei nota's geproduceerd over waar hoogbouw in Haarlem zou kunnen komen en aan welke hoogtes je dan kan denken. Uit één van deze nota's ("hoogbouwprincipes"): 3. Principes niveau stad (waar) 3. Principes niveau stad [WAAR] Wanneer zijn hogere gebouwen wenselijk? Hoogbouw kan een versterking van de bestaande stad zijn en een mogelijkheid bieden voor verdichting. Hoogbouw past echter niet overal. Een goede aansluiting op de bestaande karakteristiek van de stad is daarom belangrijk. Het toepassen van accenten is maatwerk. Voor de verschillende stadsdelen (zoals beschreven in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit) is aangegeven waar, globaal gezien, ruimte kan zijn voor hoogbouw en waar deze ruimte er niet of beperkt is. Om een beeld te krijgen welke kansen hoogbouw biedt, wordt ingegaan op de manieren waarop met hoogbouw de ruimtelijk / functionele structuur van de stad versterkt kan worden. De mate waarin er kansen zijn voor hoogbouw wordt bepaald aan de hand van een matrix, gebaseerd op de drie regieniveaus uit de NRK en de hieronder beschreven zeven hoogbouwprincipes. De principes gelden voor gebouwen hoger dan 30 meter buiten de beschermde gebieden en gebouwen hoger dan 20 meter binnen de beschermde gebieden.		
	<i>(plaatje weggelaten)</i> Dus, omdat – de kans reëel is dat er geen of nauwelijks hoogwaardige ov-knooppuntvoorzieningen komen, – er geen sprake is van een 'Entree-gebied' naar de stad, – de locatie op een precair punt ligt wat betreft de regieniveaus van de stad (en de 75 m hoge nieuwbouw komt op de grens van kwetsbare gebieden) is geen sprake meer van beleidsinhoudelijke argumentatie om hier hoogbouw te realiseren. Ook dat de hoogbouw een schakel zou	Het accentueren van belangrijke plekken in de stad is onder meer vastgelegd in de Nota Hoogbouwprincipes. Voor het gehele gebied is een transformatieregie van toepassing, zoals vastgelegd in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. In de Nota Hoogbouwprincipes wordt over deze regie onder meer gezegd dat hoogbouw kansen biedt voor het versterken van samenhang op een hoger schaalniveau. Deze samenhang bestaat uit een meervoudige entreefunctie, de samenkomst van drie lange lijnen en de toekomstige transformatie met	Geen

	kunnen vormen tussen de binnenstad en Schalkwijk komt wel erg 'gezocht' over – daarvoor zij verwezen naar hetgeen in de 4e Nota Ruimtelijke Ordening is beschreven, zie de Inleiding van deze reactie.	betrekking tot een belangrijk HOV-station. In de Nota Hoogbouwprincipes is verder het plafond van de stad bepaald, waaraan de ontwikkelingen in het SPVE voldoen. De projecten ten zuiden van de Schipholweg maken deel uit van de Ontwikkelvisie Europaweg. Hierin zijn indicatief hoogbouwaccenten aangegeven met een globale ('circa') hoogte. De twee ontwikkelingen aan de zuidkant van de Schipholweg sluiten hierbij aan. Voor de ontwikkeling aan de noordzijde van de Schipholweg is een apart traject doorlopen op basis van een Stadstafel met als resultaat een startnotitie die door de gemeenteraad is vastgesteld. Verdere ontwikkeling vindt plaats aan de hand van de uitgangspunten opgenomen in de startnotitie. In de ontwikkelvisie worden hoogtes tot 60m genoemd. Hiermee is de principiële keuze gemaakt hoogbouw te staan in dit gebied. Het ruimtelijke effect van het verhogen van de meest westelijke toren aan de Schipholpoort van ca. 60 meter naar ca. 70 meter is nihil. Het gaat om het geheel van ensemblewaarde, programmeerbaarheid, stedenbouwkundige structuur, etc. Samen met de provincie werkt de gemeente aan de ontwikkeling van de mobiliteitshub aan de Schipholweg. Deze is nodig om de groei van het busverkeer op te vangen. De specifieke ligging van de locatie Schipholpoort en de nabijheid van een concentratie van openbaar vervoershaltes voor stadbussen en regionale bussen biedt de aanleiding om voor deze locatie uit te gaan van een sterke concentratie en hogere bebouwing.	
--	---	---	--

		Aanvullend hierop vormt de hoogbouw een herkenbare markering van het begin van de Stadsstraat Europaweg die eindigt bij Winkelcentrum Schalkwijk waar hoogteaccenten van ca. 70 meter hoogte de beëindiging van de stadsstraat markeren. Het plangebied ligt aan een invalsweg de stad in op de plek waar de nieuwe stad de oude stad raakt en waar de beleving van de stad Haarlem voor een belangrijk deel begint. In die zin is sprake van zowel een stadsentree als een stadsdeelentree. Het accentueren van belangrijke plekken in de stad is onder meer vastgelegd in de Nota Hoogbouwprincipes. Voor het gehele gebied is een transformatieregie van toepassing, zoals vastgelegd in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. In de Nota Hoogbouwprincipes wordt over deze regie onder meer gezegd dat hoogbouw kansen biedt voor het versterken van samenhang op een hoger schaalniveau. Deze samenhang bestaat uit een meervoudige entreefunctie, de samenkomst van drie lange lijnen en de toekomstige transformatie met betrekking tot een belangrijk HOV-station.	
	Blijft over het argument van het oplossen van de woningnood. Dat daarvoor het bouwen van nieuwe woningen de enige oplossing is, wordt steeds meer in twijfel getrokken. Het verbouwen van kantoren en bedrijven, de bestaande woningvoorraad beter benutten, woningcorporaties meer instrumenten geven om de doorstroming te bevorderen (bijv. afschaffen van de gehele verhuurdersheffing). Maatregelen in de belasting- en financieringssfeer kunnen ook bijdragen tot een beter gebruik van de bestaande woningen Een andere wijze van omgaan met het	De behoefte aan woningen in Haarlem vraagt om een scala aan maatregelen om wonen in Haarlem betaalbaar en bereikbaar te houden. Het bouwen van woningen draagt, net als andere door u genoemde voorbeelden, bij aan het oplossen van deze woningnood.	Geen

	woningtekort is nodig omdat nieuwbouw al snel stuit op stikstofgrenzen.		
	Voor de gemeente moet vanzelfsprekend zijn dat nieuwbouwwoningen niet ten koste mogen gaan van het woongenot van de eigen bewoners. Dit betekent dat de nieuwbouw ten minste voldoen aan de vereisten van een Menselijke schaal. Dat is onderzocht. We hebben getracht om te verbeelden, wat de impact is voor de Kruidenbuurt indien langs de Schipholweg woningbouw van 75 m wordt gerealiseerd. Zoals de gemeente ook al aangaf, kan de Mariatoren als voorbeeld worden genomen. Deze is geprojecteerd op de nieuwbouwlocaties met inachtneming van brandpuntafstanden etc. We hebben moeten werken met Google Maps en Fotoshop, een professionele verbeelding is zeker nodig! <i>(plaatjes weggelaten)</i> Het is duidelijk, dat nieuwbouw van deze afmetingen een enorme impact heeft op het leef- en woonklimaat van de Kruidenbuurt. Teneinde toch tegemoet te komen aan de wens tot het bouwen van nieuwe woningen, is ons voorstel om met de hoogte aan te sluiten bij wat in Schalkwijk maximaal wordt gehanteerd: 12 tot maximaal 15 lagen. Dit is een hoogte die aansluit bij de menselijke schaal – wat duidelijk blijkt uit onderstaande beeldcompositie. <i>(plaatje weggelaten)</i>	In de bijlage van het SPVE (Bijlage II) zijn verschillende verbeeldingen opgenomen om het inzicht in de ruimtelijke uitgangspunten visueel te vergroten. Het realiseren van nieuwe hoogbouw in een bestaand stedelijk weefsel heeft altijd impact en daar zijn we ons goed van bewust. Dat betekent echter niet dat er geen mogelijkheden zijn om ook binnen de bestaande ruimtelijke context plannen te ontwikkelen met een hoogbouwcomponent. U geeft aan de hoogbouw zou moeten aansluiten bij het huidige plafond van Schalkwijk op 12 tot maximaal 15 lagen. U gaat hierbij voorbij aan het feit dat op Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid de hoogbouw niet een toevalligheid is, maar juist heel bewust wordt ingezet om een hoogstedelijke omgeving te creëren op een van de weinige plekken in de stad waar dat mogelijk is. Daar hoort een andere expressie bij die zich in dit geval vertaalt in een ander bouwvolume met een grotere hoogte. Om de overgang tot bestaande buurten tot stand te brengen, is in het SPVE expliciet een tussenschaal van 4-6 lagen opgenomen, zodat er een soepele overgang in schaal ontstaat.	Geen
3	TOT SLOT De inspraak en samenspraak is gebaat bij een eerlijk verhaal. De getoonde beelden in het SpvE beloven een werkelijkheid die in de praktijk nooit zal optreden. Hierboven wordt al gewezen op de onjuiste weergave van de ruimte voor autoverkeer in de plaatjes. De hoeveelheid groene ruimte die resteert na realisatie van de bouw betreft alleen maar snippergroen – afgezien natuurlijk van de sportvelden, die al groen zijn – of zijn die nodig voor	Het staat buiten kijf dat het knooppunt Europaweg/Schipholweg in de huidige situatie kwaliteit ontbeert voor met name de fietser en de voetganger. In het SPvE is voor de openbare ruimte een ambitie geformuleerd. Deze ambitie wordt meegenomen in het later op te stellen SPvE voor de mobiliteitshub en Schipholweg. De bedoeling is om, door het bundelen van rijbanen, meer ruimte te creëren voor de wandelaar en fietser en voor kwalitatief beter groen. De gemeente is	Toevoegen groenparagraaf

	de ovhub..!?), welke afspraken zijn er al gemaakt met de projectontwikkelaars??, et cetera	van mening dat er juist/ook in de huidige situatie langs de Schipholweg er sprake is van snippergroen. Met de projectontwikkelaars worden afspraken gemaakt over de inrichting van de private kavels.	
	Er is dus geen aanleiding om op déze plek een Stadsentree te realiseren waardoor de motivatie om bovenmatig uit te pakken met bebouwing, vervalt. Vandaar een dringende oproep: Betracht matigheid met de hoogte en de volumes van de nieuwbouw, zorg voor een zorgvuldige inpassing in ons stedelijke weefsel en houd de menselijke schaal in het oog. Betrek de aangrenzende woongebieden in de planvorming en kijk wat deze gebieden voor randvoorwaarden stellen aan nieuwbouw. De gemeente zou toch al voldoende geleerd moeten hebben van het planvormingsproces rond de Appelaar...	De ambities die zijn neergelegd voor de ontwikkeling van knooppunt Haarlem Nieuw- Zuid zijn allesbehalve matig. De combinatie van stads- en wijkentree, een moderne regionale mobiliteitshub, de samenkomst van drie belangrijke lange lijnen door de stad en de aangelegen mogelijkheden tot herontwikkeling bieden de kans op een nieuw stedelijk brandpunt. Dat is een unieke kans die op deze plek concreet vertaald kan worden. De gekozen schaal, hoogte en volumes benadrukken de bijzonderheid van de plek en zorgen voor een programma dat past bij een bruisende plek, die ook voor de Kruidenbuurt een dynamische stedelijke plek binnen handbereik brengt.	Geen
	We hebben ergens gelezen dat er vanuit het Rijk geld beschikbaar is gesteld voor ontwikkelingen in Schalkwijk. Er zijn nog allerlei locaties in dit stadsdeel waar het woningaantal verhoogd kan worden. Als je van de Europaweg een mooie stadstraat wilt maken (zie ook het plaatje op de laatste pagina van de folder Woningbouw ronde kop Europaweg en Schipholweg), is het nodig om de straatwanden op te vullen met bebouwing. Betrek de bebouwing aan de overkant van de Schipholweg (aansluitend aan het kantoorgebouw op de hoek met de Schalkwijkerstraat) ook in de plannen. Daar heb je nu 3,5-laagse bebouwing waar al de nodige stappen gezet worden voor vervanging. Ophogen naar 6 lagen op een plint levert ook al veel winst (maar let wel op mogelijke overlast door windhinder)!	Er is door het Rijk inderdaad geld beschikbaar gesteld voor ontwikkelingen in Schalkwijk, binnen de zone Europaweg. Het opvullen van de straatwanden aan de Europaweg (Oostzijde) is opgenomen in de Ontwikkelvisie Europaweg. Voor de bebouwing aansluitend aan de Schipholweg 1 ontwikkelen de private eigenaren plannen. Hiermee is rekening gehouden in het SPvE.	Geen

	Over voorzieningen kunnen we kort zijn. Stem de nieuwe voorzieningen af op de (gecorrigeerde!) woningaantallen en zorg dat ze geen concurrentie zijn voor het stadscentrum of het winkelcentrum Schalkwijk. Kleinschalige horeca, sport, openbare toiletten..., kortom voorzieningen die bijdragen aan de levendigheid van dit stukje stad en een duidelijk pluspunt voor deze locatie vormen. Overigens is het een reële vrees dat de windhinder – hoe hoger de bebouwing, hoe erger de overlast – een aangenaam verblijf in de weg staat.	Er wordt de komende maanden een gebiedsconcept opgesteld waarin uitspraken worden gedaan over functies en voorzieningen in het gebied. Hierbij worden ook de omwonenden van het knooppunt betrokken. Niet concurreren met centrum Schalkwijk en stadscentrum is één van de randvoorwaarden voor het gebiedsconcept.	Geen, duidelijkheid volgt uit het gebiedsconcept
	Deze inspraak wordt afgesloten met een weergave van enkele reacties op het bovenstaande uit de buurt. Daarna zijn ook nog eens afgedrukt de reacties op het eerste verhaal in januari van dit jaar over Ideeën over de plannen. Deze zijn nog steeds waardevol voor de plannenmakers en bestuurders en zeker het lezen waard. Helaas is aan deze bijdragen door de gemeente geen aandacht geschonken, daarom hierbij nogmaals. We gaan ervan uit dat de gemeente dit keer zorgvuldiger om gaat met de inspraak en elke reactie afzonderlijk zal beantwoorden! Nog steeds blijken diverse wijkbewoners niet goed te beseffen wat de plannen concreet zullen betekenen, of als ze er al van weten, geen idee hebben wat hen boven het hoofd hangt: dagelijks worden geconfronteerd met gebouwen die 20 etages boven de andere woningen uit stijgen, mensen die op balkons zitten en alles kunnen zien wat je doet in huis en tuin. Toon de bevolking het échte beeld en vraag dan nog een keer of ze er nog steeds achter staan dat in het studiegebied 1600 woningen gerealiseerd worden! Enkele reacties uit de buurt op bovenstaande inspraakreactie dd 21 maart 2021	Dank voor de inspraakreacties. Deze zijn nog steeds terug te vinden op onze website via www.haarlem.nl/knooppunt-haarlem-nieuw-zuid Dank voor de reacties.	Geen

	A: Heel erg blij met het verhaal! Al de tijd die erin is gestoken. En word nu al verdrietig bij de gedachte van de roepende in de torenhoge woestijn van aankomend Schalkwijk. Jullie geven het heel verschrikkelijk weer, met de plaatjes, hoe het eruit gaat zien. En haalt mijn benauwdheid direct weer naar boven, juist omdat de of mijn menselijke maat volledig ontbreekt. L: Wat goed en uitgebreid gedaan. Hier sta ik helemaal achter M: Uitstekend, helder verhaal en wat een werk! Dank daarvoor! A: Goed stuk. Daar is veel onderzoek aan vooraf gegaan, dankjulliewel! Hier kan de gemeente niet omheen, zou je denken... A: Uitstekend, helder verhaal J: Bedankt voor de inzet. Ook ik (woongroep Lavendelstraat) vind het ...hoog! S: Wat een werk is er gedaan voor deze inspraakreactie! Zoals ik al eerder heb laten weten sta ik er helemaal achter. Goed dat er foto's zijn gemaakt met de Mariatoren als voorbeeld. Dan krijg je een idee hoe het eruit komt te zien. En dat is schrikken! Veel te hoog! Ik hoop dat de gemeente op andere gedachten komt, ook wat de plek voor het busstation betreft. P: Ik ben voor het stimuleren van meer mensen in het huidige woningbestand J: Wat een uitstekend en goed gedocumenteerd verhaal!		
--	--	--	--

	P: Mijn complimenten voor de grondige bestudering van deze stedenbouwkundige 'invulling' zo dicht op het Spaarne. Het lijkt mij steeds meer een onzalige ingreep te worden aan de kop van de Schipholweg: Manhattan aan het Spaarne. Eigenlijk wordt deze kwetsbare plek, zo dicht bij de fijnmazigheid van de 'oude stad' en de natuurlijke aanwezigheid van het (historische) water, visueel belast met deze hoogvliegerij en OVHub. Om kort te gaan: houd bestaande bouwhoogtes aan en zoek een andere OVhub -plek. K: Er is veel werk ingestoken. Ik kan me er in vinden. I: Als ik de uiteenzetting doorneem dan bekruipt mij wel het gevoel dat het ook een beetje vechten tegen de bierkaai is, maar laten we optimistisch blijven. Wie weet kunnen we toch nog door de heldere uiteenzetting + de inzichtgevende foto's de aandacht vestigen op de menselijke maat. Ik vind dat heel helder in het verhaal naar voren komen. Dank! J: In grote lijnen vind ik dat de goede punten benoemt worden. Het stuk blijft nu weg uit de sfeer van 'not in my backyard', dat vind ik fijn. Ik mag dus als mede-ondertekenaar opgenomen worden. M: Wat is er grondig onderzoek gedaan, en wat is dat ook op een aansprekende manier verbeeld. Grote complimenten hiervoor. J. en ik hebben in de groepsapp de huisgenoten gevraagd persoonlijk te reageren op je brief, met daarbij de aantekening dat we onder de indruk waren van je brief. J: Prima stuk. (Suggestie om de huidige parkeerterreinen van het ziekenhuis en van der Valk uit de tekst verwijderd)		
--	--	--	--

	G: Dit is op de valreep, maar ik wil zeggen dat er mooi werk is geleverd! Ik heb geen op-of aanmerkingen, het komt op mij gedegen over. Ik hoop dat de gemeente er goed naar kijkt en ervan leert! Dank voor de inspanning.		
	Reacties op de eerdere inspraakbijdrage Ideeën Concept-SpvE HKNZ dd jan 2021 Terwijl ik begin van dit jaar aan het nadenken was over het reageren op de folder, bleek dat praktisch niemand in mijn omgeving zich hiermee bezig hield. Ik heb wat rondgeappt en gefacebookt en er bleek veel behoefte te bestaan aan informatie – over de plannen, over het vervolgtraject, over het maken van bezwaar etc. Naast positieve reacties over het vervangen van de gebouwen op Schipholpoort door woningbouw vanwege de grote tekorten op de woningmarkt en een verbetering van het water en het groen zijn velen erg bevreesd dat de nieuwbouw een zware negatieve stempel gaat drukken op het wonen en verblijven in de Kruidenbuurt. Hieronder geef ik een aantal reacties weer die ik sinds afgelopen zaterdag heb ontvangen (ik heb alleen de 1e letter van de voornaam vermeld, de gehele reactie heb ik op mijn pc opgeslagen; met zwart ideeën). Vóór verzending van het 1e concept 11 jan om 22 u: A: (...) Ik had pas geleden al van die verschrikkelijke gedachten... wij ingebouwd tussen allemaal hoge torens. Ik kreeg het er behoorlijk benauwd van. (...) M: (...) Ik heb geen folder in de bus gekregen. Alleen toevallig bij de overbuurvrouw ingezien. Er staat ons dan wel heel wat te wachten de aankomende jaren, maar dan wel op ons ruimtelijk gevoel toch (...)		

S: (...) Ik ben tegen de hoogte van de gebouwen en waarom zo veel? Minder en meer groen. Ik vind de plek voor de mobiliteitshub/busstation, ook slecht! Zo dicht bij het Spaarne! Zo'n busstation veroorzaakt veel lawaai en viezigheid! Het lijkt er ook op dat de sportvelden ten koste van het busstation zullen verdwijnen. Kortom een slecht plan! M: (...) Ik sta in principe positief tegenover de plannen, goed er er sociale huurwoningen komen en speciale aandacht voor appartementen voor jonge Haarlemmers en mensen met vitale beroepen. Maar wil me natuurlijk ook verdiepen in kritische geluiden. Geeft lijstje met aanvullingen: -groene gevels (dus met verticale beplanting bv) -een ambitieus bomenquotum -ruimte voor activiteiten (buurtcoöperatie) -een winkel zoals Santé, met werk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt -horeca zoals 'Zuivere Koffie' (vanuit gevangenis Zaandam) -andere kleinschalige projecten organiseren die passen bij de grens tussen de oude stad en Schalkwijk C: (...) Eerlijk gezegd ben ik erg enthousiast door de plannen geworden en ervaar het als een upgrade van de omgeving en buurt. Met mogelijkheden voor nieuwe initiatieven, horeca, winkels en groenvoorzieningen. J: We houden ons hard vast voor de hoogbouw. L: Het gaat druk worden in de buurt. L: (...) Ik vraag mij wel af of de hoogbouw hoger wordt aan de Schipholweg dan aan de Kamillevaart. Ik vind het prima dat er sociale huurwoningen bij komen want die zijn hard nodig. I:(...) Ik schrok zo van de tekening en was geërgerd door het kleine lege vakje dat wij/ik mocht invullen om zgn. 'mee te denken' dat ik		
--	--	--

	de brochure (die ook wel wat gekost heeft), linea recta naar de papierbak heb 'gefiled' Reacties op het 1e concept ontvangen 12 jan K: (...) Ik vind het belangrijk dat de bouwontwikkelingen aansluiten bij de wijk er om heen. Ik wil graag weten wat ze qua hoogte in gedachte hadden. Wat er nu staat prima maar niet hoger dan dat. M: (..) Ik heb je mail gelezen over de bouw plannen. Ik ben blij dat jij zo oplettend bent, ik moet bekennen dat ik dat soms niet ben in deze zaken! J,M: Hierbij de brief die ik ga mailen aan de gemeente. (...) Jouw brief heeft in elk geval voor een goeie stimulans gezorgd! G: (...) Maar mijn vrees is ook dat er te hoog gebouwd gaat worden en mogelijk ook te dicht op elkaar. Ik ben ook bang dat onze wijk geheel 'in de schaduw' komt te liggen. Wat de hub van het openbaar vervoer betreft begrijp ik de aangewezen plek niet goed. De doorgang over de brug verandert erdoor. Voor de plek van de Watermeterfabriek wil de gemeente voor de hoogste prijs gaan, vanwege de locatie aan het Spaarne. Dat rijmt niet erg met een busstation (tram??) aan het Spaarne, lijkt mij. Hoe dan ook: ik steun je bezwaren en vrees voor het geplande resultaat en de herrie en hinder die er tijdens de bouw zal zijn. A: (...) Het is een lang, persoonlijk verhaal, maar ik ben het eens met de strekking - geformuleerd op het eind bij de ideeën (vetgedrukt). J: Heel goed dat je er zo diep inhoudelijk op in bent gegaan. Ik onderteken het graag. B, J: Vooralsnog weten we niet goed wat we van de plannen vinden. Het heeft voors en tegens. Het wordt drukker in deze hoek maar er is ook een fors woningtekort. Ik begrijp de gemeente wel, er moet gebouwd worden. En het moet de hoogte in omdat er geen ruimte is. Beperk de hoogte uit behoud van het karakter en		
--	--	--	--

	aangezicht van deze buurt. Wat we een issue vinden is de ovhub...wanneer dat ronkende fijnstof bussen zijn is dat wel een probleem. Dat moet elektrisch. Wat we jammer vinden is wanneer de Kruidenbuur aan alle kanten ingebouwd gaat worden. Maar we zien dit toch ook als de vaart der volkeren. (...) A: (...) Helemaal eens met je verhaal en mooi geschreven!! Als ik het lees word ik er triest van. Ik vraag mij af hoeveel stem wij hebben. Aan de andere kant mobiliseert het kracht. (...) Houd een gemeente rekening met burgers als het om dit soort plannen gaat? M: (...) Een gedegen verhaal, echt erg jammer dat het in zo'n laat stadium van de ontwikkeling komt... Het dempt mijn optimisme over de plannen, juist door de gedetailleerde beschrijving (50-75 meter hoog, echt? Dat is heftig - zou dat wel graag precies willen weten) die je biedt van de mogelijke impact. Goed dat je ook met alternatieven komt. (...) M: (...) Je voelt je toch als burger van Haarlem, behoorlijk in het nauw gedreven met al die plannen, die via zo'n folder, bij je op de deurmat valt. Ik hoop, dat ons als burger, gelegenheid wordt gegeven om met de gemeente, alsnog in gesprek te gaan. Uitbreiding is prima , maar niet ten koste van, toch? S: (...) Goed stuk om naar de gemeente te sturen. Misschien kun je nog extra benadrukken dat de hele buurt achter je reactie staat. Laten we hopen dat het helpt! H,L: (...) Even reageren op jouw actie over de woningbouw, verschrikkelijk vinden wij dit ook wij schrokken bij het inzien van de folder. De gemeente wilde van het imago betonstad Schalkwijk af, als je woningruil wil doen nee wij willen niet wonen in Schalkwijk. Nu met deze plannen bereiken ze dit niet, er zou niet verdicht worden nu ik zie het geheel gebeuren. Het benauwd mij verschrikkelijk kom je de A9 af je weet niet wat je ziet. Dit wordt een 2e Bijlmer, en niet te betalen 1000 euro huur komt eerst. En de plannen komen nu nog dichterbij ons af de		
--	--	--	--

	Romolenpolder wordt geheel ingebouwd, en al het verkeer en al die auto's waar laten zij dat?? De huishoudens hebben tegenwoordig al 2 auto's, wat overal al een groot probleem geeft. Dit is wat ook bij ons het gesprek steeds is voller en voller, dichter en dichter, hoger en hoger, waar gaat dit naar toe.		
	Reacties op het 2e concept ontvangen 13 jan Wijkberaad Europawijk: (...) Wij vinden het fijn dat ook omwonenden hun visie geven op de gemeentelijke plannen. Als u de brief op persoonlijke titel definitief verstuurt ontvangen wij graag een kopie. Wordt de omgeving voldoende bevraagd? Let op de periferie van projecten. Bijv. Kruidenbuurt is nooit betrokken. (...) M: (...) Ook ik snap dat we het oude karakteristieke karakter van onze stad niet willen kwijtraken. Toch sluit ik mij aan bij het tegengeluid. Op democratische wijzen hebben we in de gemeente besloten zoveel mogelijk groen in en rondom onze stad te behouden, dit is goed, dit willen we allemaal, echter zorgt dit wel voor ruimtegebrek met betrekking tot de woningbouw. Een tekort van 1 miljoen huizen die alsmaar oploopt, wat door middel van schaarste zorgt voor bespottelijke prijzen, die onbetaalbaar zijn voor deze en de toekomstige generatie. Uiteindelijk moeten we ons realiseren dat er nog voldoende ruimte is, de ruimte omhoog. K: (...) Ziet er prima uit. Ik ben wel nog heel benieuwd of dit al “de plannen zijn” of dat het nog om ideeën gaat en dat we mee mogen denken. Anders moeten me officieel bezwaar gaan maken lijkt mij. De vraag vanuit mijn kant is daarom ook hebben we nog inspraak op het hele plan of moeten we al bezwaar gaan maken?		

	A, F: (...) Belangrijk om een tegengeluid te laten horen. (...) Kinderen zouden dolgraag in Haarlem willen wonen. De oudste (...) komt niet voor een huurwoning in aanmerking. (...) Jongere kinderen gaan komende jaren uit huis en hebben ook recht om een start te kunnen maken op de woningmarkt. M: (...) Je angst en toekomstbeeld is duidelijk (...) Heel veel succes en nogmaals dank voor het initiatief.		
	Reacties op het 'def'-exemplaar 14 jan V: Veel succes gewenst. Zet hem op I: Dankjewel Al. Voor je zorgvuldige uitgebreide reactie, ik kan me er helemaal bij aansluiten . Nu afwachten of het resultaat oplevert.		

I.			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Laat ik beginnen met dat het goed is dat het gebied ontwikkeld wordt en geschikt wordt gemaakt voor de toekomst. Echter vind ik dat dit met weinig respect naar de omgeving gebeurt. De impact is immers immens voor de omgeving. Een entree naar de binnenstad. Dit is niet de plek! Daarnaast zijn er nog zoveel meer projecten die gestart zijn of binnenkort starten. Verandering is goed maar mensen moeten wel binding houden met hun wijk. Het moet niet te veel worden. En als dit het nu was maar heel subtiel wordt er dan ergens een blokje ingetekend in een presentatie over nieuwbouw, zoals het blokje bij van der Valk. Als ik er dan naar vraag wordt er gezegd. 'Oh misschien komt daar ook nog wat want ja de Europaweg moet een stadsstraat worden'. Ja maar het is ook onderdeel van het bomenstructuurplan, dus bomen en groen!	De potentie van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is groot. Er ligt een unieke kans om van de plek een hoogstedelijke plek te maken. Dat kan maar op heel weinig plekken in Haarlem. Daarom ligt de ambitie hoog. We zetten vol in op de realisatie van een mobiliteitshub, maar daarmee zijn we er nog niet. Om het geheel goed te laten werken, is een dynamisch stedelijk milieu nodig, dat we creëren op de manier zoals in het SPVE wordt voorgesteld. En daarmee sluiten we inderdaad niet aan bij de kleinschalige stad, maar zoeken we aansluiting bij een grotere schaal die bij de nieuwe plek past. De lat ligt hoog en dat geldt ook voor het creëren van aantrekkelijke openbare ruimten met een groene uitstraling. Ook dat is een belangrijk kenmerk van een hoogstedelijk leefmilieu.	Geen

	Verder is het niet eerlijk om nu een presentatie te geven, met de meest 'prachtige' aanzichten van de projecten, zonder dat er een definitieve locatie is ingetekend voor de Mobiliteits hub in de plannen. Ik krijg het idee eerst dit er doorheen en dan later de Mobiliteit hub. Vanwege een vervolg studie samen met de provincie is er nog geen duidelijkheid hierover welke van de drie locaties het gaat worden. Dit terwijl de hub een gigantische invloed heeft op de uitvoering en het aanzicht van zeker twee projecten. Zie ook de gedegen studie van Bureau Goudappel en Coffeng (BGC). Deze studie geeft aan dat het over héél andere benodigde ruimte-investeringen gaat. Onbegrijpelijk!	We begrijpen uw zorgen. Het SPvE geeft echter een duidelijk kader waaraan de ontwikkelende partijen op hun kavels aan moeten voldoen. De mobiliteitshub komt in de openbare ruimte. Daarvoor wordt een apart proces met een eigen planning doorlopen en er wordt daarvoor op een later tijdstip een SPvE gemaakt. Een globale indruk van en eerdere besluitvorming over de mobiliteitshub kunt u terugvinden via www.haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid	Geen
	In de plattegrond is een gedeelte van de sportvelden omkaderd, waarom? Omdat er wellicht toch veel meer ruimte nodig is om al deze ambitieuze plannen een plek te geven INCLUSIEF een OV Hub? Één van de drie Hub-varianten is gelokaliseerd op de rand van de sportvelden. In de praktijk betekent dit dat deze sportvelden gedeeltelijk of in zijn geheel verdwijnen. Of zijn er nog andere plannen voor dit gebied? Wees hier duidelijk in! En is dit ook wel nodig?	Het deel van de sportvelden is omkaderd als onderdeel van het plangebied. Op pagina 33 van het SPvE staat een paragraaf over het sportpark dat binnen het plangebied valt. Er zijn op dit moment nog geen concrete plannen voor de sportvelden. Mogelijk komen die er wel in het kader van het proces voor de mobiliteitshub of een nog op te starten traject om het optimaliseren van het sportpark te onderzoeken.	Starten project sportpark
	Daarnaast is mij niet duidelijk wat de toegevoegd waarde is van zo'n mobiliteitshub en de plek. Duidelijk is dat de haltes langs de Schipholweg steeds voller staan met fietsen. Maar is het juist niet beter om die druk van geparkeerde fietsen te verdelen over meerdere haltes en daar de juiste voorzieningen te treffen? Een idee zou zijn om een tweede kleinere 'hub' te realiseren bij de Schipholweg/Amerikaweg. Want zijn mensen bereid om hiernaar toe te komen in plaats van naar de huidige haltes zoals nu? Daarnaast komen veel mensen vanuit Haarlem centrum of noord en nemen de bus richting Amsterdam. Kunnen deze dan niet via een nieuwe hub bij de Oostpoort? Dan kan het aantal bussen door het centrum daadwerkelijk verminderd worden. Beter is dus om de druk op deze hub te verdelen door een tweede	Het busverkeer in Haarlem en de regio Haarlem groeit tot 2040 met 2% per jaar en onderzocht wordt in hoeverre het mogelijk is een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door de binnenstad her te verdelen over de stad Deze groei wordt opgevangen door nieuwe busroutes en een mobiliteitshub aan de Schipholweg. Deze groei wordt opgevangen door nieuwe busroutes en een mobiliteitshub aan de Schipholweg. Meer over de mobiliteitshub en de keuze voor de locatie langs de Schipholweg kunt u lezen in (raadsstuk etc.) via www.haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid	Geen

	mobilitieithub bij Oostpoort te realiseren. Deze geplande Hub op de schipholweg wordt veel te groot voor zijn omgeving! Deze plek kan geen groei aan. Het is nu al passen en meten.	Ook in de huidige situatie zijn er nabij de kruising Schipholweg/Europaweg veel bushaltes. Deze liggen nogal uit elkaar wat de overstap van de ene halte naar de andere lastig maakt.	
	Nog maar niet te spreken over de Kennemertunnel. Het tracé in het rapport (Bureau Goudappel en Coffeng (BGC) waar ik naar verwijs, loopt onder de sportvelden door. Klopt dit en waar zou dan het begin van de Kennemertunnel komen? Jullie willen wel heel veel! Ik neem aan dat jullie dat hebben meegenomen in de huidige ontwikkeling van het gebied. Door het intensiveren van de bebouwing in dit gebied zou het zo kunnen zijn dat door komst van de Kennemertunnel in combinatie met deze ambitieuze plannen kan leiden tot een negatieve leefomgeving? Uit eerdere rapporten is gebleken dat bij de komst van deze tunnel het verkeer toeneemt met ruim 15%. Kan u daar mij iets meer over vertellen?	De kans dat de Kennemer tunnel er ooit gaat komen is zeer klein. In het besluit van B&W (9 februari 2021) om het mobiliteitsbeleid vrij te geven voor inspraak, staat dat de Kennemertunnel niet is opgenomen in het mobiliteitsbeleid, omdat in dit beleid wordt ingezet op de mobiliteitstransitie, op maatregelen die voor de voetganger, fiets en het openbaar vervoer het meeste effect hebben. Zo blijft de stad bereikbaar per auto, en niet door het aanleggen van grootschalige auto-infrastructuur. Daarbij is ook het oplossend vermogen van de tunnel voor de stedelijke bereikbaarheid beperkt en is cofinanciering vanuit de provincie en het rijk niet reëel gebleken (vanwege de specifieke binnenstedelijke auto-oplossing).	Geen
	In jullie folder wordt gesteld dat er veel gevarieerd groen op en om de gebouwen zal komen. Waar dan precies? De aangewezen locaties zullen tot elke meter worden volgebouwd. Er is een prachtige maquette gemaakt met heel veel bomen rond de nieuwe gebouwen. Echter waren er geen wegen ingetekend en geen mobiliteithub. Waar zou dan eventueel nog een parkje kunnen worden aangelegd als wij dat zouden willen? Niet bij de sportvelden want daar komt met grote waarschijnlijkheid de hub.	Er zal groen komen op de daken en in de binnentuinen van de nieuwe bebouwing. In de ontwerpopgave van de mobiliteithub biedt het nieuwe profiel van de Schipholweg kans voor groen aan de noord- en zuidzijde van de Schipholweg. Dit onderzoek loopt momenteel. De Europaweg wordt teruggebracht tot stadsstraat. Dat betekent dat er minder ruimte is voor asfalt en meer ruimte voor groen. Meer groenoppervlak en ruimte voor bomen komt er aan de oost en westzijde van de Europaweg. Kansrijke gebieden voor meer bomen: Toekanweg, ruimte tussen de huidige Rijkswaterstaat en het noordelijke gebouw van Van der Valk, de noordelijke groenstrook van de Schipholweg ter hoogte van de geplande nieuwbouw van Elan Wonen.	Geen

		Nog een parkje aanleggen is kansrijk als [nieuwe] hoofdentree van het sportpark thv kruising Schipholweg Noord Schalkwijkerweg. Deze locatie is zichtbaar op de plankaart van het SPvE.	
	En hoe zit het met de bomenstructuurvisie waar de Europaweg en Schipholweg onderdeel van maken? Gaan er nu echt eens bomen komen op de Europaweg aaneengesloten. Blijft er genoeg ruimte over om dit te realiseren? Wees eerlijk!	De bomen langs de Europaweg en Schipholweg maken deel uit van de hoofdbomenstructuur. De Europaweg wordt heringericht naar stadsstraat. Daarvoor wordt een apart traject met eigen planning en participatiemomenten doorlopen. Aan het SPvE wordt een groenparagraaf toegevoegd om beter inzichtelijk te maken wat de effecten van de bouwplannen op het bestaande groen zijn.	Toevoegen groenparagraaf aan SPvE
	En als laatste wil ik nog even de bouwhoogte van dit plan mijn mening geven. Ik weet niet of de schets op de voorzijde van de folder de daadwerkelijke bouwhoogte aangeeft van toekomstige plannen, maar dit getuigt van weinig respect voor de directe omgeving. Wij zijn als bewoners van de Kruidenwijk al redelijk omringd met hoogbouw. En dit wordt nog hoger in de plannen! Dit is niet de plek voor zulke extreme hoogbouw. Kijk naar de omgeving! Een beetje respect voor de mensen (en hun privacy) die in de directe omgeving wonen kan geen kwaad! Ook gezien de bouw van het toekomstige nieuwe ziekenhuis en eventuele bebouwing bij van der Valk. Doe dat laatste vooral niet. Geef de omgeving een beetje lucht! Willen jullie hier rekening mee houden zodat wij niet totaal worden omringd door volledige hoogbouw vanuit de Kruidenbuurt? En zeker niet zo hoog als de Mariatoren of Bavo. Er wordt gezegd dat dit past in de omgeving. Met welke argumentatie? Onze wijk heeft verder een redelijke open groene verbinding met de Europaweg ter hoogte van de Schipholpoort en van der Valk. Laat dat zo, sluit ons niet op!	De gemeente heeft in de ontwikkelvisie Europaweg de ambitie neergelegd om de komende jaren de Europaweg te transformeren van de brede anonieme autoweg naar een aantrekkelijke stadsstraat. De belangrijkste bouwstenen van de transformatie zijn de aanpassing van het wegprofiel en een betere stedenbouwkundige begeleiding van de Europaweg. Dat laatste wordt tot stand gebracht door nieuwe gebouwen langs de Europaweg te plaatsen met een gemengd programma, een hoge beeldkwaliteit en vooral het richten van voorkanten en entrees van de gebouwen naar de Europaweg. In die lijn vindt de herontwikkeling plaats van het ziekenhuisterrein en passen ook het voortzetten van de bebouwing op het Van der Valkterrein tot uiteindelijk de projecten aan weerszijden van de kop van de Europaweg, zoals in het SPVE opgenomen. De potentie van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is groot. Er ligt een unieke kans om van de plek een hoogstedelijke plek te maken. Dat kan maar op heel weinig plekken in Haarlem. Daarom is de ambitie hoog. We zetten vol in op	Geen

		de realisatie van een mobiliteitshub, maar daarmee zijn we er nog niet. Om het geheel goed te laten werken, is een dynamisch stedelijk milieu nodig, dat we creëren op de manier zoals in het SPVE wordt voorgesteld. En daarmee sluiten we inderdaad niet aan bij de kleinschalige stad, maar zoeken we aansluiting bij een grotere schaal die bij de nieuwe plek past. De hoogte die bij de begeleiding van die schaal past, is globaal al neergelegd in de Ontwikkelvisie Europaweg en nader onderbouwd in het SPVE. Het klopt dat, afgezet tegen het grootste deel van de bestaande oude wijken, het verschil in maximale hoogte fors is. Dat wil echter niet zeggen dat hoogbouw op de voorgestelde plek niet mogelijk of zelfs wenselijk is. Ten opzichte van de Kruidenbuurt worden geen negatieve effecten voorzien in bezonning of windhinder. De ontwikkeling ligt voor het grootste deel op grotere afstand van de buurt en komt op het dichtstbijzijnde punt bijna 30 meter van de bestaande woonbebouwing in de Kruidenbuurt te liggen, hetgeen vanuit stedenbouwkundig oogpunt een acceptabele situatie oplevert en aansluit bij de afstand van de torenflat aan de Venkelstraat ten opzichte van de tegenovergelegen woningen van twee lagen met een kap. De overgang tot de bestaande buurten (ook aan de noordkant richting Slachthuisbuurt) wordt verder gereguleerd via een tussenschaal van 4-6 bouwlagen om het hoogteverschil naar de laagbouwbuurten zorgvuldig te overbruggen. Ter vergelijking: in de Kruidenbuurt komt bebouwing voor tussen de 2 en 4 lagen. We zijn van mening dat met de in het SPVE opgenomen maatregelen de hoogbouw via de genoemde tussenschaal in voldoende mate aansluiting vindt bij de bestaande laagbouwwijken rond de nieuwe ontwikkelingen.	
--	--	--	--

	En als laatste: hoe de gemeente met bewoners omgaat in deze inspraakprocedure. Het was toch wel heel netjes geweest als de antwoorden op alle vragen, die zijn gesteld tijdens de Webinar van 3 maart jl., op tijd hadden beantwoord. Dan hadden wij dit kunnen meenemen in onze zienswijze. Daarnaast is het ook heel moeilijk om op deze manier in gesprek te gaan omdat je niet direct kunt reageren en jullie bepalen welke vragen er worden beantwoord die avond. Conclusie: Het beeld wat nu geschetst wordt en de inspraak hierop is niet EERLIJK, NIET VOLLEDIG en spiegelt de directe bewoners in deze omgeving een heel ander beeld voor. De werkelijkheid zal anders zijn en voor heel veel bewoners niet te accepteren zijn!	De vragen die tijdens het webinar zijn gesteld zijn allen beantwoord en gepubliceerd op de website van de gemeente. Daarnaast was er de gelegenheid om vragen te stellen per telefoon en e-mail. Vanwege de maatregelen rondom Corona was een fysieke bijeenkomst helaas niet mogelijk.	Geen
--	---	---	-------------

J. Wijkraad Europawijk			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
	Allereerst vinden wij de benaming 'Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid' zeer verwarrend omdat het gaat over nieuwbouwprojecten in 3 verschillende wijken, Slachthuisbuurt, Boerhaavewijk en Europawijk. Bij knooppunt wordt er gedacht aan een verkeerssituatie en de beoogde OV-hub zit niet in dit plan. Dat is een separaat project.	Het OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is de (werk)naam voor het gebied rondom de nieuwe mobiliteitshub. Met het voorliggende SPvE wordt een kader geschetst voor de drie nieuwbouwontwikkelingen. Voor de mobiliteitshub wordt op een later moment een SPvE gemaakt.	Geen
	Steeds meer plekken in en rondom Schalkwijk worden de laatste tijd als Haarlem (Nieuw) Zuid door gemeente en projectontwikkelaars benoemd. Dat vinden wij naast verwarrend ook onwenselijk. Het heeft er alle schijn van dat de identiteit en het imago van Schalkwijk ('Scalc-wijk') hiermee wordt verdoezeld. Wij zien dit graag rechtgezet.	Dank voor uw reactie.	Geen

	We kunnen constateren dat met de grootschalige nieuwbouwplannen aan de Schipholweg, maar ook aan de Europaweg een forse stap wordt gezet om de woningnood onder verschillende doelgroepen in onze stad te verkleinen en dat is een goede zaak. De plannen die nu voorliggen zullen echter het Haarlemse stadsbeeld drastisch gaan veranderen en grote impact hebben op onze wijkbewoners. Bij u (en ons) ligt de verantwoordelijkheid een succes te maken van deze grote opgave. Wij gaan ervan uit dat u zult luisteren naar de wensen en zorgen van de bewoners uit onze wijk.		
1	Natuur-inclusief en biodiversiteit & Groenplatform Voor ons als wijkraad is het van groot belang dat de grootstedelijke woningbouwontwikkeling in Europawijk en de aangrenzende Boerhaavewijk en Slachthuisbuurt onder meer gestalte krijgt middels natuur-inclusief bouwen zodat de biodiversiteit wordt versterkt en de kwaliteit van de leefomgeving wordt vergroot. In de geschetste plannen van de betrokken architecten zien we hier al elementen van terug zoals de groene daken en gevels, waterpartijen en de groene aankleding van de buitenruimten rondom de woongebouwen. De armetierige versteende aanblik van de Schipholweg en de aangrenzende gebouwen moet ons inziens drastisch op de schop en een aantrekkelijke plek worden om te wonen en elkaar te ontmoeten. Een plek met meer allure als entree van de stadsstraat Europaweg en entree naar het centrum van de stad. Wij willen u nadrukkelijk meegeven de ideeën van het Groenplatform te betrekken bij de plannen en een landschapsarchitect in de arm te nemen om de groendoelstelling en de groene aankleding in de ontwerpen te kunnen borgen.	Bij de projecten zijn landschapsarchitecten betrokken van zowel de gemeente (openbare ruimte) als de initiatiefnemers (private kavels). De reactie van het platform Groen is betrokken in deze nota van beantwoording. Aan het SPvE wordt een groenparagraaf toegevoegd.	Geen Toevoegen groenparagraaf aan SPvE
2	Groene Zoom / Sportpark	Dank voor uw reactie. Er wordt een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het sportpark, zowel ten	Geen

	De entree van de Groene Zoom in Schalkwijk - op de hoek van de Schipholweg en de sportvelden - kan een stuk aantrekkelijker en levendiger worden gemaakt met meer groen en voorzieningen om elkaar te ontmoeten. Dit is een bijzondere plek waar verblijfskwaliteit kan worden toegevoegd. Wij zullen met een kritische blik kijken naar uw uitwerking van het sportparkgebied in relatie tot de eventuele positionering van de mobiliteitshub grenzend aan deze locatie. Schalkwijk breidt uit en dat betekent ook een forse toename van het aantal sporters. Er kan niet beknipt worden op het huidige volume van de sportvelden en het openbare groen.	gunste van het gebruik door sporters als recreanten. Zo ver is het nu echter nog niet. In het voorliggende SPvE is wel, zoals u aanbeveelt, de wens uitgesproken om de entree naar zowel sportpark als Spaarne te verbeteren.	
3	Mobiliteitshub Over de locatie van de mobiliteitshub is ons inziens nog geen enkele conclusie te trekken omdat de uitslag van het locatie-onderzoek door Goudappel/Coffeng er nog niet is. Daarbij gaat onze voorkeur niet uit naar de meest zuidelijke optie voor deze hub, maar meer naar de midden- of noordelijke locatie. Ook geven we nogmaals aan dat een integrale aanpak van alle ontwikkelingen in dit gebied noodzakelijk is. De mobiliteitshub, de nieuwbouw en de openbare ruimte dienen een hoogwaardig architectonische uitstraling te hebben en te passen in de omgeving. De vraag is hoe? Want er moet op 1 plek een combinatie komen van: het behoud van de Groene Zoom, hoogwaardig sporten, hoogwaardig wonen en eventueel hoogwaardig OV. Een hele grote uitdaging waarbij wij met zijn allen moeten voorkomen dat dit op een deceptie uitloopt en er de komende 30 jaren spijt van hebben.	Het onderzoek door Goudappel Coffeng is reeds afgerond en vastgesteld door het college en de gemeenteraad. Het zoekgebied voor de mobiliteitshub is daarmee beperkt tot de Schipholweg tussen het Spaarne en de aansluiting met de Europaweg. In een vervolgstap wordt toegewerkt naar een voorkeurslocatie en -model binnen dit zoekgebied voor de mobiliteitshub. Dit betreft een apart proces met een eigen planning. Op een later moment wordt een SPvE opgesteld voor de mobiliteitshub en Schipholweg. Uiteraard worden de SPvE's op elkaar afgestemd. De gemeente onderkent het belang van hoogwaardige architectuur op deze plek. daarom is in het voorliggende SPvE een beeldkwaliteitplan opgenomen en een supervisor gaat toezien op de architectonische kwaliteit van het gebied.	Geen
4	Leefomgeving Een fijne leefomgeving kan door hoogbouw onder druk komen te staan. Enorm hoge nieuwbouwtorens zullen van invloed zijn op het welbevinden van de bewoners van de Kruidenbuurt. Wij stellen een meer menselijke maat voor door het aantal	Er wordt een hoogbouw effect rapportage gemaakt in het vervolg proces voor deze ontwikkelingen. Onderdeel daarvan zijn een onderzoek naar schaduw en windhinder.	Geen

	verdiepingen te verlagen met 8 etages (van 23 naar 15!). Verder vragen wij u gedegen onderzoek te doen naar de effecten van hoogbouw op het woongenot voor alle omliggende (en toekomstige) bewoners voor wat betreft schaduwwerking en windhinder. Wellicht zijn er ervaringsgegevens uit andere steden met vergelijkbare projecten die van nut kunnen zijn. Tot slot benoemen wij dat de parkeerdruk door de nieuwbouw niet mag toenemen, eerder verminderen.	De ontwikkelingen voorzien op eigen terrein in de parkeerbehoeftes van hun bewoners.	
	PS: In bovenstaande brief hebben wij input meegenomen die wij in een digitaal wijkraadoverleg met omwonenden (onder meer Kruidenbuurt) hebben opgehaald. Wij verwijzen u graag naar hun eigen individuele zienswijzen; de wijkraad is op de hoogte van de kern van enkele van hun zienswijzen en onderschrijven die op grote lijnen van harte. Wij wensen u veel succes met deze enorme complexe opgave en zijn altijd bereid met u in gesprek te gaan hierover	Dank u.	Geen

K.			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<i>Hoogbouw met name Schipholweg 1:</i> Blz. 4, Samenvatting, sleutelbegrippen 6e aandachtspunt: De architectuur van de nieuwbouw van Schipholweg 1 verbindt zich in het geheel niet met de omgeving. Er dient rekening te worden gehouden met de bestaande laagbouw aan de Gouwstraat. Een te kleine smalle en te hoge (max. 6 lagen) middenschaal verbindt niet zoals het zou moeten en blijft een obstakel voor de laagbouw met een tuintje van ong. 8 m. tot aan de hoogbouw. Op blz. 57 waarin de beeldkwaliteit van de verschillende ontwikkelingen wordt gevisualiseerd, ontbreekt nu juist de	In het SPVE is een tussenschaal benoemd van 4-6 lagen om een overgang te maken tussen de hoogbouwprojecten langs de Schipholweg naar de aanliggende buurten. Naar onze mening is een overgang van 8 lagen via een tussenschaal van 4-6 lagen naar de bestaande bebouwing van 2-3 lagen acceptabel, gelet op de stedenbouwkundige setting, het programma en de haalbaarheid. In het SPVE hebben we vermeld dat de torens als markering een belangrijke rol spelen op een hoger schaalniveau en onderdeel gaan uitmaken van het stadssilhouet. De lagere delen van de gebouwen (tot 8	Geen

	overgang van de middenschaal met de bestaande bouw. Dat is nu net belangrijk en dient alsnog te worden gevisualiseerd. De 24 en 15 laags hoogteaccenten van Schipholweg 1 zouden juist veel lager moeten zijn om met het Spaame en binnenstad te verbinden. Een realistische 3D projectie, met vooral de bestaande omgeving erin opgenomen, is van groot belang om een goed en juist beeld te krijgen wat de enorme impact van de nieuwbouw-plannen, met name voor Schipholweg 1, tot gevolg heeft. Hoogbouw is ingegeven om veel woningen te bouwen en om een hogere opbrengst te genereren maar een beetje minder zal ongetwijfeld ook een haalbaar en meer passend plan opleveren zodat de bestaande bewoners er minder last van hebben. Hoogteaccenten van Schipholpoort en Schonenvaert zijn gezien de directe omgeving en bezonning te begrijpen.	lagen) zijn belangrijk voor de stedenbouwkundige begeleiding van lange lijnen zoals Europaweg en Schipholweg. De tussenlaag van 4-6 doet hetzelfde voor achterliggende straten. Hiermee ontstaat een duidelijke hiërarchie tussen schaalniveaus en stedelijke ruimten die voor structuur en samenhang zorgt in het plangebied. Voor de directe impact van de hoge delen van het project Schipholweg 1 met betrekking tot mogelijke windhinder en bezonning hebben we in het SPVE het toetsingskader en de te hanteren toetsingsnormen benoemd. Als de plannen verder worden uitgewerkt, hanteren we deze normen om de plannen aan te toetsen. De locatie aan de Schipholweg 1 is door de gemeente als locatie aangewezen waar een hoogteaccent kan komen. (Zie ook “Notitie hoogbouwprincipes” uit november 2018). Met het introduceren van meerdere volumes met verschillende hoogte beoogt de ontwikkelaar (met de architect) bij Schipholweg 1 een bepaalde mate van luchtigheid en doorlaatbaarheid te bewerkstelligen.	
2	Blz. 10 en 11, Visie: Er wordt geschreven over de wijkentree van Schalkwijk. Een weinig serieus te nemen visie die bij andere toegangen naar Schalkwijk niet terug komt of in ieder geval niet op die wijze. Er wordt gesproken over meer verblijfsgebied voor fietsers en voetgangers en ruimte voor winkels en horeca. Mijn mening is dat hier mensen niet verblijven maar zich verplaatsen. Zie ook de andere nieuwbouw aan de Schipholweg. Winkels zijn daar in de plint ook geen succes. Men gaat gewoon naar het gezellige centrum in plaats van op het Spaarneplein te verblijven, wat door lawaai, uitlaatgassen, drukte van een mobiliteitshub en uitzicht op 2 maal 2 rijstroken van de belangrijke toegangsweg van Haarlem, geen fijn verblijfsgebied is.	De stadsentree is een gevolg van het plaatsen van de mobiliteitshub op deze plek. Dit is de plek waar het echte stedelijke leven begint. Een figuurlijke entree dus en iets anders dan het bordje ‘Welkom in Haarlem’ staat. Het station is bijvoorbeeld ook een stadsentree, omdat hier mensen van modaliteit wisselen en vanaf deze plek de stad pas beleven. Er komen minstens 2000 nieuwe inwoners bij in het gebied Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Gemeente Haarlem zet erop in voor hen een goed voorzieningenniveau te creëren met veilige langzaam verkeer routes en een prettige openbare ruimte.	Geen

	Er wordt geschreven dat de recente bebouwing langs de Schipholweg een logisch vervolg krijgt in het plangebied, waardoor er meer samenhang ontstaat. De openbare ruimte van blok 1 t/m 8 laat zeer te wensen over. Het is hier niet prettig lopen, er is niet genoeg ruimte voor voetgangers. Een logisch vervolg is daarom niet wenselijk. Er wordt gesuggereerd dat, door de barrière van de Schipholweg weg te nemen, Schalkwijk beter wordt verbonden aan Haarlem-Oost. Dit klopt niet, de barrière kan helemaal niet weggenomen worden en zal altijd blijven. Sterker nog, de belangrijkste en meest gebruikte verbinding met Schalkwijk-West en Schipholpoort ten westen van kruispunt Schipholweg-Europaweg wordt voor voetgangers en fietsers opgeheven. Hierdoor moet er meerdere malen onnodig en onveilig worden overgestoken, zodat de barrière alleen nog maar groter wordt. (Denk aan scholieren van en naar de Rudolf Steinerschool, sporters van de vele sportverenigingen en de toekomstige mobiliteitshub) Is er trouwens bij deze genoemde oversteek een fietsentelling uitgevoerd?	De inrichting van de openbare ruimte is iets anders dan het stedenbouwkundig voortzetten van de structuur van stedelijke blokken. Voor de continuïteit van de lange lijn Schipholweg is het belangrijk dat de stedenbouwkundige structuur van het begeleiden van de Schipholweg wordt voortgezet. Voor de inrichting van de openbare ruimte ligt de lat binnen het plangebied hoger dan elders op de Schipholweg. Waar mogelijk worden routes voor langzaam verkeer routes verbeterd. De uitwerking hiervan valt niet binnen de kaders van het SPVE, maar de ambitie die in het SPVE is neergelegd met betrekking tot het verbeteren van deze routes is wel een van de uitgangspunten die wordt gebruikt bij de variantenstudie naar een mobiliteitshub. Het klopt dat ook op korte termijn aanpassingen bij de kruising Schipholweg met Europaweg gepland zijn. Deze zijn bedoeld om op korte termijn de vrije doorgang voor bussen te verbeteren. Vragen hierover kunt u binnen de participatiemogelijkheden van het project voor herinrichting van de kruising stellen.	Geen
3	Er wordt ook geschreven over een stadsentree, onzin, de stadsentree ligt 3 km eerder bij het binnenkomen van de stad aan de Schipholweg. Ook andere stadsentrees zijn elders bij binnenkomst van de stad niet aanwezig	Een stadsentree is iets anders dan de formele grens van de bebouwde kom. Met stadsentree bedoelen we een betekenisvolle plek waar de stad in zijn volle kracht wordt beleefd. Voor busreizigers wordt dit bijvoorbeeld de plek waar zij uit- of overstappen waardoor zijn vanaf dit punt bezoekers worden van de stad. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor Station Haarlem. Ook deze plek ligt niet aan de rand van de stad, maar vormt wel degelijk een stadsentree.	Geen

	Er wordt heel mooi gesproken over "Gezondheid" e.d. maar als je ontwikkelaars hun gang laat gaan, houdt men nadat voor hun alle belangrijke functies zijn ingevuld (bouwmassa's) in de praktijk weinig ruimte over voor onze gezondheid. Stel eisen hiervoor op, maak het concreet, geef een minimale hoeveelheid "functioneel" groen aan anders ben je het kwijt en heb je een heel "mooi" versteend gebied met bomen. Maakt van het groen geen restgebied. Het moet toch ook een belangrijk onderdeel zijn van je groene hoofdstructuur.	Op de percelen van de ontwikkelaars is niet veel openbare ruimte. De ontwikkelaars moeten voldoen aan de eisen uit het SPvE. Ook als het gaat om groen, klimaatadaptie, duurzaamheid en natuur-inclusiviteit. De gemeente toetst de bouwplannen van de ontwikkelaars daaraan.	Toevoegen groenparagraaf aan SPvE
4	Blz, 24, Nota Hoogbouwprincipes: In hoeverre heeft dit document status en is het gecommuniceerd met en gedragen door de bewoners van Haarlem waarvoor we het allemaal doen. Graag ontvang ik de nota.	De notitie hoogbouwprincipes is door de gemeenteraad vastgesteld op 20 december 2018, Raad 20 december 2018 19:30:00, Gemeente Haarlem.	Geen
5	Blz 30, Ruimtelijk kader, bestaande hoogteaccenten aan het Spaarne: In de tekst wordt verwezen naar Koningstein en het Droste-complex als zijnde een lange traditie die je in ere moet houden? . Koningstein is wel een erg ongelukkig voorbeeld van hoogbouw. Deze foeilelijke toren werd, door denk ik elke Haarlemmer, genoemd als een doom in het oog aan het waterkant van het Spaarne. Het verpeste elke vakantiefoto van het waterzicht over het Spaarne. Het Droste- complex is van een heel ander kaliber, omgeving e.d. en is ook weinig gelukkig gekozen. Er wordt gesproken dat een compositie waarbij een opgaande lijn opgezocht wordt langs de Schipholweg, het uitgangspunt is. Verstedelijking neemt in westelijke richting toe, maar aan het Spaarne ontstaat een abrupte overgang naar de lage bebouwing aan de overzijde van het water. Er wordt gesproken om in de toekomst deze wel hele scherpe schaalsprong beter op te vangen. Waarom deze schaalsprong niet nu al verkleinen?	Een kleinere schaal maakt het functioneren van de plek als hoogstedelijk leefmilieu veel lastiger, omdat daarmee essentieel programma om het stadsleven op gang te brengen zou ontbreken. Voor de maximale hoogte is daarnaast gekeken naar wat een passende nieuwe toevoeging zou zijn om enerzijds het nieuwe gezicht van de stad op een onderscheidende manier te laten zien, zonder dat dit afbreuk doet aan de kwaliteit van de oude stad. Ook is er gekeken naar hoe een hoogbouwensemble zich kan onderscheiden van de manier waarop hoogbouw is toegepast als ordeningselement aan het Noorder Buiten Spaarne. Het ensemble met het volume en de plaatsing zoals nu wordt voorgesteld, brengt voldoende contrast, zorgt voor eigenheid, garandeert een dynamische stedelijke plek en ligt op voldoende gepaste afstand van de historische binnenstad.	Geen

	Er wordt genoemd dat voor de mobiliteitshub een eigen programma van eisen wordt opgesteld. Waarom is dit en wordt dit los gezien van het SPvE knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid? Mijns inziens is de mobiliteitshub een belangrijk onderdeel van het plan en voor de consequenties van de ontwikkeling. De planvorming van de mobiliteitshub zal hierdoor integraal in het SPvE knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid meegenomen moeten worden. Dit wordt bevestigd op pag. 5 "keuzes maken". (De haalbaarheid van de (mobiliteits)transitie van de Schipholweg is afhankelijk van het proces voor de mobiliteitshub en verkeerskundige keuzes)	Het voorliggende SPvE ziet voornamelijk op de private kavels. Voor de openbare ruimte zijn in het SPvE ambities opgenomen. Deze worden, op een later moment, als uitgangspunten meegenomen bij het opstellen van een SPvE voor de mobiliteitshub en Schipholweg. De vier projecten volgen allen hun eigen proces en planning. dat betekent niet dat de verschillende onderdelen los van elkaar worden gezien. De afzonderlijke plannen binnen het gebied worden inhoudelijk uiteraard op elkaar afgestemd zodat samenhang in het gebied gegarandeerd wordt.	Geen
6	Sportpark Er wordt op blz. 13 heel summier ingegaan op het sportpark. Het lijkt mij toch een hele belangrijke factor in de ontwikkelingen. Is het terrein van het sportpark beschikbaar, kan de gemeente daar iets mee, wat zijn er voor mogelijkheden en wanneer? Is er ruimte voor een P+R, beperkte woningbouw met behoud van de groene structuur langs het Spaarne? Begin januari vroeg de gemeente aan burgers om mee te denken over o.a. "extra" groen in dit plan en niet over de invulling en gebruik van al reeds bestaand groen. Alle groen- en recreatie mogelijkheden worden nu even in het al bestaande sportpark ingetekend, zonder dat er daadwerkelijk extra groen bij komt, is dit realistisch?	Mogelijke toekomstige ontwikkelingen op en rond het sportpark maken geen deel uit van dit SPvE. Hiervoor zijn nu nog geen plannen en dit is ook niet ingetekend in het SPvE. Mogelijk volgen dergelijke plannen in relatie tot de ontwikkeling van de mobiliteitshub. Daarnaast wordt een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het sportpark, zowel ten gunste van het gebruik door sporters als recreanten. Zo ver is het nu echter nog niet. Er zijn geen plannen voor een P&R op deze locatie. Dergelijke voorzieningen zijn in de ogen van de gemeente meer passend aan de rand van de stad. Er zijn op het moment ook geen plannen voor woningbouw aan het Spaarne of binnen de Groene Zoom. In ieder geval is grootschalige woningbouw binnen de groene zoom uitgesloten. Dat er als gevolg van deze ontwikkelingen ruimte voor groen en recreatie bij komt is niet waarschijnlijk. Wel ligt het voor de hand te kijken naar het optimaliseren van de kwaliteit van bestaand groen en bestaande recreatiemogelijkheden.	Starten onderzoek Sportpark
7	Duurzaam en toekomstbestendig bouwen	Dank voor de tip.	Geen

	Op blz. 26 is hier een mooi verhaal over opgesteld. Maak het concreet richting de ontwikkelende partijen!		
8	Doorgaande voetgangers/fietsverbindingen Op blz 36 wordt geschreven dat de hoofdfietsroutes direct aan de lange lijnen Spaarne, Schipholweg en Europaweg gekoppeld blijven. Op bijgaande tekening "gewenste verbindingen fietsverkeer" is er geen vervolg van het fietspad (t.h. van het Spaanplein) Schipholweg richting oude stad getekend. Waarom niet? Dit is een belangrijk bestand en verbindend fietspad naar de omliggende stadsdelen. Via de Hamelinkstraat ontstaat een kleinschalige doorbraak naar de achterliggende Slachthuisbuurt. Hoe?, waarom?, realistisch? Op blz. 57 is een verbinding, onderdoorgang getekend. Worden hiervoor een paar huizen gesloopt? Mijns inziens zijn er voldoende doorsteken naar de achterliggende Slachthuisbuurt opgenomen in het ontwerp openbare ruimte Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o.	De SOR [structuurvisie openbare ruimte] is als onderlegger gebruikt voor de kaart 'gewenste fietsverbinding fietsverkeer' op p.36. De dikst gedrukte fietsroute maakt onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk. Verschillende hoofdfietsroutes sluiten daarop aan, waaronder de genoemde route over het Spaarne naar de binnenstad. De tekening zal verduidelijkt worden. De doorbraak maakt het mogelijk het langzaam verkeer van de Slachthuisbuurt beter te verbinden met de mobiliteitshub, sportpark en de Spaarne-oever. Het zou ook vreemd zijn als we allerlei nieuwe stedelijke functies en een nieuw busstation zouden realiseren zonder de bereikbaarheid vanuit de bestaande buurten te verbeteren. Met de indicatieve doorsteken verbetert de bereikbaarheid van het HOV vanuit de buurt en nieuwe stedelijke functies komen binnen handbereik van bestaande bewoners. Hierdoor slaat de kwaliteit van de plek die we creëren over naar bestaande buurten en verbetert de leefbaarheid. Over de doorgang van Hamelinkstraat naar achterliggende buurt is de gemeente in gesprek met de betrokken grondeigenaren.	Geen
9	Parkeren	De bewoners en gebruikers van de nieuwbouw maken gebruik van de parkeerplaatsen die op eigen terrein worden aangelegd.	Geen

	Wat de parkeerdruk betreft moet het uitgangspunt zijn dat de bestaande bewoners minder parkeerdruk krijgen door de nieuwbouw. De parkeerdruk is zoals bij de gemeente bekend veel te hoog. De nieuwbouw moet dus in ieder geval de parkeerdruk niet verhogen. De vraag is of je dat met de voorgestelde lage parkeemormen gaat lukken. Nu al parkeren er mensen in de bestaande wijk die hier vandaan de stad ingaan, of er parkeren om verder van het OV gebruik te maken. Ook bewoners van het Rozenprieel en noordelijk deel van de Slachthuisbuurt, die in een geregleerde parkeerbuurt wonen, maar hiervoor niet willen betalen, parkeren hier. Belanghebbenden parkeren (geregleerd) kan dit oplossen, maar dan moet de gemeente dit project veel breder trekken en de gehele ruime omgeving erbij betrekken. Daar is nu wel de tijd en gelegenheid voor. In principe moeten de toekomstige bewoners van de nieuwbouw en de werknemers die in de nieuwbouw werkzaam zijn, binnen de nieuwbouw parkeren.	Om de huidige parkeerdruk in de wijk te verlichten kan worden overwogen om geregleerd parkeren in te voeren. Het concept mobiliteitsbeleid zegt hier momenteel het volgende over: Door de verdichting in de ontwikkelzones dient de toekomstige parkeervraag inpandig opgelost te worden in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit (zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie). Ook in de bestaande wijken moet ruimte gemaakt worden voor deze stedelijke kwaliteit. Hierom wordt stadsbreed ingezet op terugdringen van het autobezit en daarmee de ruimtevraag voor geparkeerde auto's door het gefaseerd invoeren van parkeerregulering. De gemeente wil in de loop van 2021 komen tot een nieuw beleid rond Bouwen en Parkeren, waarbij ook aandacht wordt besteed aan hoe om te gaan met parkeren op en rond grotere ruimtelijke ontwikkelingen zoals degene die hier voorligt.	
10	Bezonning en windhinder Uit onafhankelijke onderzoek(en) moet blijken dat daar geen sprake van is, of dat dit voor de bestaande bewoners acceptabel is. Een heel belangrijk aspect voor de bestaande bewoners is bezonning en windhinder. Er wordt aangegeven dat er voldaan moet worden aan de gangbare lichte TNO norm. Er wordt niet gesproken over bezonning en windhinder t.o.v. de huidige situatie en in hoeverre er sprake is voor de bewoners van onrechtmatige	Hoogbouw effect rapportages zijn vereist voorafgaande aan het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure en worden in een volgende stap in het proces uitgevoerd. Een belangrijk onderdeel daarvan zijn een bezonnings- en windstudie. Vooruitlopend daarop hebben de ontwikkelaars aangegeven te kunnen voldoen aan de in het SPvE gestelde normen. Ter verduidelijking: deze norm geldt dus voor bezonning van bestaande bebouwing in de omgeving, dus de huidige situatie (op het moment van de procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning). Dit betekent overigens niet dat er geen sprake is van afname	Geen

	hinder. Hierbij komt ook het kokereffect ter sprake. Uit onafhankelijke onderzoek(en) moet blijken dat daar geen sprake van is, of dat dit voor de bestaande bewoners acceptabel is.	van bezonning maar wel dat de afname binnen de in het SPvE gestelde normen moet blijven.	
--	--	---	--

L.			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Vraag 1 Professionals in het ruimtelijke domein hebben naar antwoorden gezocht hoe nieuwe gebiedsontwikkelingen zo ingericht kunnen worden dat we allemaal ouder en gelukkiger worden. De conclusie is dat we daarvoor niet alleen naar de technische/harde aspecten van bouwen moeten kijken (milieu, circulariteit, mobiliteit en natuur en biodiversiteit) maar ook naar wat mensen gezonder maakt (community, gezonde voeding, beweging en zingeving & ontspanning). Waarom wordt geluk en gezondheid in de marge genoemd en niet als uitgangspunt?	In het SPvE heeft de gemeente eisen opgenomen op het gebied van economie, mobiliteit, wonen, stedenbouw, groen en duurzaamheid. Geluk en gezondheid ziet de gemeente als onderdeel (en gevolg van) een duurzame leefomgeving en wordt niet benoemd als apart uitgangspunt voor de gebouwontwikkelingen. Het creëren van communities is één van de dragers van de plannen aan de Schipholpoort en Toekanweg. Andere door u genoemde zaken zoals gezonde voeding, beweging en zingeving & ontspanning zijn ook belangrijk. Het SPvE voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is echter niet het middel waarmee deze doelen bereikt kunnen worden. Dit betreft andere beleidsvelden en persoonlijke keuzes van mensen.	Geen
2	Vraag 2 Als eerste stap heeft de gemeente een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de drie gebouwen gemaakt. Daarin staat aan welke voorwaarden en eisen de nieuwbouw straks moet voldoen. Bijvoorbeeld het bouwvolume en de hoogte, de parkeereisen, duurzaam bouwen, de inrichting van de buitenruimte rondom het gebouw en de architectuur. Waarom is niet als eerste stap aan de raad de keuze voorgelegd van het conflicterende woonbeleid versus het beleid voor de	Voor alle drie de ontwikkelingen is een startnotitie met uitgangspunten opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad.	Geen

	openbare ruimte zoals mobiliteit, verharding en de eco-systeemdiensten van groen? Bij het civiele planproces wordt dit de startnotitie genoemd. Had niet eerst een andere situering (Schipholwegvisie), lage parkeernorm, ondergrondsparkeren of minder woningen als keuze aan de raad voorgelegd moeten worden? <i>(plaatje weggelaten)</i> Het motto van de Omgevingswet is: 'ruimte voor ontwikkeling, waarborgen voor kwaliteit'. De wet is gericht op het in onderlinge samenhang: a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.		
3	Vraag 3 Bij de presentatie van het concept SPvE werd de situering van de gebouwen, de oppervlakte van de gebouwen en de hoeveelheid woningen (x parkeernorm = de oppervlakte voor parkeerruimte) maatgevend genoemd. Op basis van welk besluit is deze claim voor woonbeleid gebaseerd?	De uitgangspunten voor de drie projecten zijn vastgesteld met de afzonderlijke startnotities. Daarin is de wens uitgesproken om op deze plek in de stad een aanzienlijk aantal woningen te realiseren.	Geen
4	Vraag 4 De omgevingswet (op grond van het omgevingsrecht) zal haar intrede doen (01-01-2022 ??) . Deze wet stelt geheel andere eisen aan ontwikkelingen. Waarom is niet vooruitlopend met deze eisen rekening gehouden?	De omgevingswet bundelt bestaande wetten en regels in één nieuwe wet. Zo wordt het omgevingsrecht eenvoudiger en wordt het makkelijker om nieuwe bouwplannen te starten. De wet stelt geen nieuwe of andere eisen aan ontwikkelingen. Afhankelijk van het moment dat de initiatiefnemers hun vergunningen aanvragen (en het moment waarop de nieuwe wet in werking treedt) zullen de plannen onder het ouder regime van de Wro vallen of onder het nieuwe regime van de Omgevingswet.	Geen

M. Knarrenhof			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Met interesse hebben het concept voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid doorgenomen. Zoals u inmiddels ongetwijfeld weet, maken wij deel uit van de Haarlemse trekkersgroep van de landelijke Stichting Karrenhof. In dit concept zien wij zeker mogelijkheden voor een Knarrenhof, met name in project Schipholweg 1 waar voor verschillende doelgroepen gebouwd gaat worden. Met deze zienswijze vragen wij aandacht voor de doelgroep senioren met individuele en collectieve zelfbouwinitiatieven. Stichting Knarrenhof In Haarlem is de trekkersgroep Knarrenhof Haarlem namens ruim 350 huishoudens op zoek naar kansrijke locaties en samenwerkingen om een woonhof voor senioren te realiseren. Een woonhof voor en door inwoners van Haarlem, waarbij de stichting de CPO-begeleiding (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap) op zich neemt. Hun ervaring zorgt voor vaart in het proces: de bouw van een woonhof in een of meer bouwlagen waar sociale cohesie, burenhulp en gezamenlijke verantwoordelijkheid belangrijke pijlers zijn. Daarbij zien wij ook kansen voor een hof met andere doelgroepen, zoals starters, jongeren en studenten. Een mix van verschillende generaties biedt voor alle partijen louter voordelen, zo is in de praktijk al gebleken. Blik op de toekomst	Deze objecten zijn in handen van particuliere eigenaren en worden door hen ontwikkeld. Gemeente Haarlem heeft uw inspraakreactie overgebracht aan de betreffende ontwikkelaars. Zoals vaker met u besproken staat de gemeente Haarlem positief achter uw ideeën voor het realiseren van een Knarrenhof. Het is echter niet zo dat de gemeente u (of andere particuliere woningzoekenden) actief ondersteund in het zoeken naar een plek in de stad of grond daarvoor beschikbaar heeft of stelt. Daarvoor verwijst de gemeente u naar de particuliere markt.	Geen

	Een miljoen nieuwe woningen in tien jaar! Dat beoogt een monstercoalitie van diverse partijen op de woningmarkt in de 'Actieagenda Wonen', die onlangs is gepresenteerd. Daarin wordt specifiek de bouw van meer woningen voor senioren genoemd. Niet alleen goed voor senioren, maar ook voor de nodige doorstroming. Bovendien pleit men voor een minister van Wonen, Ruimte en Leefomgeving in het nieuwe kabinet. Een ministerie met overzicht over de landelijke woningproductie. Een goede zaak! Regelmatig wordt ook aandacht besteed aan het huizenprobleem in verschillende actualiteitenprogramma's op de televisie, zoals Nieuwsuur over scheefhuren, Stand van Nederland over de huizenmarkt voor starters en Eén Vandaag over een groep ouderen die in Abcoude een woongroep wil realiseren. In het concept voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zijn veel overeenkomsten te vinden met de doelen van de Stichting Knarrenhof zoals: • voorzieningen in de wijk: lokale buurtwinkels, centrum voor gezondheidszorg, sportschool, horeca met terrasjes, ontmoetingscentrum, • realisatie van een mobiliteitshub voor bus en later tram/lightrail, • groen en ontmoeten: meer bomen, planten en bloemen, wandelpaden, (buiten-) sportfaciliteiten, speelplekken voor kinderen en jeugd en een moes- of pluktuin. Wij vragen u dan ook nadrukkelijk om onze zoektocht naar een geschikte locatie te steunen en waar mogelijk te faciliteren.		
--	--	--	--

opmerking	antwoord	aanpassing
Geachte, zou het plan ook rekening houden met ouderen en mensen die slecht ter been zijn, rolstoelen. Stoepen en obstakels, mogelijkheid om te rusten. Ook aandacht voor de veiligheid. Kan ik als vrouw daar veilig naar toe of langsfietsen in het donker, verlichting, zichtlijnen. Komt er ruimte om mensen met de auto af te halen of weg te brengen. Wordt er ook gelet op de wind die om hoge gebouwen kan waaien, zoals nu het geval is bij de gebouwen op de hoek. Zijn er sanitaire voorzieningen? Veel succes	Bij de inrichting van de openbare ruimte houdt de gemeente rekening met mensen die minder valide zijn. Ook het voorzien in een veilig gebied is voor de gemeente erg belangrijk. De ontwikkelaars hebben ook veel aandacht voor toegankelijkheid van hun gebouwen. Voor windhinder geldt dat de ontwikkelaars een windhinderonderzoek moeten uitvoeren voordat een procedure voor aanpassen van het bestemmingsplan door de gemeente wordt gestart. Op basis van het onderzoek zullen de ontwikkelaars maatregelen nemen om windhinder als gevolg van de nieuwbouw zo veel mogelijk te voorkomen.	Geen

O.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Zoals in veel steden bestaat er ook in Haarlem een soort wensdenken rondom autoverkeer. Met het toevoegen van 1600 woningen en vele duizenden woningen elders in onze stad gaat dit verkeer groeien. Anticipeer daarop en maak er ruimte voor. HOV is prachtig als het aanvullend is op autoverkeer. Niemand gaat voor zijn lol in een bus zitten. Die moet dan ook een ijzersterk netwerk hebben en relevante routes rijden en complementair zijn aan de auto. Verder zou het mooi zijn in de plannen rekening te houden met mogelijkheden ook een echt station Haarlem Nieuw Zuid aan te leggen of aan te sluiten op de komst van een metrolijn rondom Schiphol.	Meer over het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem vindt u via www.haarlem.nl/mobiliteitsbeleid De mobiliteitshub wordt een derde Haarlemse knoop voor Hoogwaardig OV, in eerste instantie bus en in een latere fase wellicht ook light rail. Voor de ontwikkeling daarvan wordt een apart proces met een eigen planning doorlopen. Gezamenlijk met de regio wordt ingezet op een volwaardige HOV/ lightrailverbinding tussen Haarlem en Schiphol(Noord)/Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem-Hoofddorp. Op dit moment wordt de variant naar Schiphol Noord/Amsterdam-Zuid als meest kansrijk gezien. Deze wordt ook ondersteund door de gemeente Amsterdam, de provincie en de Vervoerregio Amsterdam.	Geen

P.		
opmerking	antwoord	aanpassing
De aandacht voor de afvoer van regenwater vind ik erg belangrijk. Er wordt gezegd dat het groen wordt overwogen. Groen lijkt mij een absolute voorwaarde om het gebied leefbaar te maken en te helpen afkoelen in steeds meer voorkomende hete perioden. Daarnaast is groen een vriendelijk, mooi en ontspannend gezicht. Met andere woorden: ik hoop dat meer groen niet alleen wordt overwogen, maar dat het als noodzakelijk en vanzelfsprekend wordt gezien. Wees innovatief hiermee (de groene daken en gevels bv zijn prachtig! Liefst nog veel meer van dat, ook op straat) en trek er de aandacht mee, is meteen mooie publiciteit. Succes!	Wij delen uw mening en nemen uw suggestie mee in de verdere uitwerking.	Geen, de suggesties worden meegenomen

Q.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Vermelding dat er elektrische bussen zullen gaan rijden (als dat correct is) zal het draagvlak voor dit plan vergroten	In de loop van 2021 zullen alle OV bussen in Haarlem elektrisch zijn, behalve de dubbeldekkers.	Geen

R.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Goede ontwikkeling ben nieuwsgierig naar het plan van de drie ontwikkelaars	Dank u. De voortgang van de ontwikkelingen kunt u volgen op de gemeentelijke website via www.haarlem.nl/knooppunt-haarlem-nieuw-zuid en op de websites van de drie betrokken ontwikkelaars.	Geen, presentaties ontwikkelaars worden op website gemeente geplaatst en er komt een link naar websites van de ontwikkelaars

S.		
opmerking	antwoord	aanpassing

Gezien, geen vragen.		Geen

T.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Het SPVE dat ter tafel ligt zou het resultaat moeten zijn van het consequent uitwerken van weloverwogen beleid en een zorgvuldige participatie van betrokkenen. De honderden reacties van omwonenden lijken dat laatste te bevestigen. Helaas blijken de reacties van de omwonenden niet of nauwelijks te zijn meegenomen in het concept SPVE en het weloverwogen beleid niet consequent te zijn vertaald in ruimtelijke randvoorwaarden. De conclusie zou dat ook moeten zijn dat dit concept SPVE niet als serieus discussiestuk ingediend had mogen worden, en dat er een beter concept moet komen alvorens een volgende stap in het ontwikkelproces van Haarlem Nieuw Zuid te kunnen zetten. Ik zal deze conclusie puntsgewijs onderbouwen.	Dank voor uw reactie. Bij de totstandkoming van het SPvE is gebruik gemaakt van het vigerende beleid van de gemeente Haarlem. De inbreng uit de eerdere participatieronde en de reactie van de gemeente daarop kunt u terug vinden op www.haarlem.nl/knooppunt-haarlem-nieuw-zuid	Geen
1. Het SPVE moest er komen om kwaliteit en samenhang op gebiedsniveau te kunnen afdwingen, omdat de ontwikkeling van 4 losse projecten (3 wonen; 1 busHUB) complexe vragen oproept die een integraal antwoord verdienen: stedenbouwkundige kwaliteit, afstemming in functies, bereikbaarheid en mobiliteit. De uitkomsten van een SPVE hebben dus een invloed op de losse projecten. Wat blijkt nu: de startnotities van de losse projecten hebben samen geleid tot een stedenbouwkundige visie. De suggesties van burgers en de integrale visie hebben niet geleid tot veranderde randvoorwaarden voor de losse projecten. (angst voor schadeclaim ontwikkelaars; geen enkele ruimtelijke samenhang tussen de plannen). Dat is natuurlijk de omgekeerde wereld! Onzorgvuldig bestuur en riekend naar cliëntelisme.	De drie afzonderlijke particuliere initiatieven zijn de aanleiding geweest voor het opstellen en vaststellen van de startnotities met randvoorwaarden en daar op volgend het voorliggende SPvE. Dit is in samenspraak met de grondeigenaren tot stand gekomen. Daar waar de plannen passen binnen de beleidsdoelstellingen van de Gemeente Haarlem zijn deze meegenomen in het SPvE.	Geen

2. In de (beleids)uitgangspunten staan onder meer een interactiemilieu en betere voetgangers- en fietsverbindingen centraal. Beide worden met het concept SPVE niet bediend. a. De fiets- en wandelroutes tussen Schalkwijk en het centrum van Haarlem worden niet structureel verbeterd: de routes liggen niet langs een bewoonde plint, ze zijn niet kort of rechtstreeks (haakse hoeken!), ze zijn niet sociaal veilig (tunnel, geen aanwonenden); omdat het autoverkeer niet afneemt blijft de auto dominant. Bovenal verdwijnt er een oversteekmogelijk centraal in het gebied. De routes worden langer EN sociaal onveiliger. Zorg voor verbeterde routes die direct, veilig, snel, aangenaam, comfortabel en stedelijk interessant zijn. Niet langs de bosjes van een verlaten sportveld! b. Knooppunt Nieuw Zuid zou volgens het beleid een interactiemilieu moeten worden. Een mooi streven, kennis en innovatie zo dicht bij de kwetsbare buurten. Helaas betekent dit in de praktijk blijkbaar niet zo veel: 3 werklocaties worden omgevormd tot woonlocaties (waarom trouwens geen (hoogbouw-) ruimte bieden aan ontwikkelingen buiten deze 3 locaties om?). In de plint kan nog iets gebeuren, maar dat zien we later wel. Hier wordt wel erg makkelijk beleid aan de kant geschoven voor de belangen van woningbouwontwikkelaars en de wethouder wonen. Vertaal interactiemilieu naar ingrediënten voor stedenbouw, openbare ruimte, mobiliteit en m2 verdeling in de bouwopgave. Neem je eigen beleid serieus.	a. Dank voor het advies. Het succes van routes in de openbare ruimte wordt bepaald door de mate van veiligheid, comfort en beleving. In de verdere uitwerking van de openbare ruimte zullen deze thema's voldoende naar voren komen. Een verlaten sportveld is een reden te meer om de sportvelden openbaar toegankelijker te maken. b. Het is inderdaad de ambitie om hier interactiemilieu te laten ontstaan. Of een dergelijk milieu van de grond komt hangt van meerdere factoren af. Eén van deze factoren is het ruimtelijke en functionele kader wat wordt meegegeven in het SPvE. Het functionele aspect is in de definitieve versie van het SPvE in kwantitatieve zin nader uitgewerkt. Zoals in het concept-SPvE al stond vermeld eist de gemeente per gebouw dat twee plintlagen zijn bestemd voor niet-woonfuncties. De invulling van deze niet-woonfuncties wordt getoetst aan een aantal criteria. Deze criteria zijn onder andere factoren die van belang zijn voor het ontstaan van een interactiemilieu. Het gaat dan in ieder geval om levendigheid, toegankelijkheid, het aantal arbeidsplaatsen, de relatie met de mobiliteitshub, de mobiliteitstransitie en het gebiedsconcept. Het	Geen, uw adviezen worden wel meegenomen bij de uitwerking van de OR. Geen, bewoners worden wel betrokken bij het gebiedsconcept.
--	---	--

	gebiedsconcept is bedoeld dit stukje Haarlem een identiteit te geven en in kwalitatieve zin richting te geven aan de programmatische invulling van de gebouwen en de uitwerking van de openbare ruimte. Het gebiedsconcept wordt in samenspraak met de omgeving en betrokken stakeholders opgesteld. Vervolgens vertalen we het gebiedsconcept naar een gebiedsconvenant om te kunnen sturen op de kwalitatieve ontwikkeling van Nieuw-Zuid.	
3. De komst van de BusHub hangt boven dit proces. Het is heel wel mogelijk dat hiervoor de plannen moeten wijzigen van de huidige 3 ontwikkellocaties. Dan moet het SPVE weer op de schop (hoogbouwcompensatie toestaan op de sportvelden bv.) Er ligt dus maar een half plan. Maak een integraal plan inclusief de BusHub. Anders zitten we hier over een jaar weer.	De ontwikkelingen vinden plaats binnen de private kavels. De mobiliteitshub wordt gerealiseerd in de openbare ruimte. Daarvoor wordt op een later moment een SPvE gemaakt. Uiteraard worden de SPvE's op elkaar afgestemd zodat een samenhangende gebiedsontwikkeling gegarandeerd is.	Geen
4. De kwaliteit in de openbare ruimte komt er niet zolang de auto dominant blijft. De Schipholweg wordt geen aangename verblijfsplek. Punt. De kwaliteit moet gevonden worden in de randen. Juist daar ook laat dit SPVE het afweten. Groenkwaliteit hangt af van het eventueel ooit kunnen verplaatsen van de softbalvelden, ontmoetingsplekken in beschutte stedelijke context worden niet gemaakt (wel gesloten binnenhoven, achterkanten van gebouwen) Maak een plan inclusief gegarandeerde groenkwaliteit aan de Scheg-zijde en inclusief fijne brandpunten van langzaamverkeer in een stedelijke ruimte met menselijke maat.	Dank voor uw inbreng en waardevolle aandachtspunten.	Geen, uw adviezen worden wel meegenomen bij de uitwerking van de OR
Kortom, een fraaie analyse, fijn beleid, goede uitgangspunten, maar een uitvoering/vertaling die getuigt van erg onzorgvuldig besturen en het klem zitten in de greep van de ontwikkelaars. Het zou de gemeente sieren om het proces opnieuw te starten, maar dan wel fatsoenlijk.		

--	--	--

U.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Het valt mij op dat in het hoofdstuk over Ruimtelijk Kader bij de Ambitieschets en gebruiksmogelijkheden openbare ruimte het er prachtig en aantrekkelijk uitziet. Ik zie dat er een groen plein bij komt bij Schipholweg 1, de Schipholweg wordt smaller, de Europaweg aantrekkelijker en ik zie dat de houtwal intact blijft tegenover het nieuw te realiseren pand, dus aan de kant van het Sportpark. De "mogelijkheden" die er geschetst worden in het plan over gezamenlijk sporten, groene pluktuinen en bewust bewegen zijn aan die kant echter al ruim vertegenwoordigd. Dat vind ik dus vreemd. Er wordt dus over kansen gesproken die allang aanwezig zijn. Kortom, een sigaar uit eigen doos. Het zou de ontwikkelaars en architecten sieren een deel van hun plan op te offeren en de wijk Schalkwijk meer groene allure te geven en dus niet aan de minimale eisen voor natuur en ecologie te voldoen, maar dit niveau omhoog te trekken naar precies tussen Maximaal en Minimaal in. Dan wordt de leefomgeving structureel verbeterd voor mens, plant en dier.	Het is de bedoeling de wijk meer groene allure te geven door enerzijds een groenere inrichting van de openbare ruimte en anderzijds groene daken, gevels en binnentuinen op de private kavels. Ter verduidelijking wordt er een groenparagraaf aan het SPvE toegevoegd.	Toevoegen groenparagraaf
Dan begrijp ik nog iets niet. Ik dat er in alle plannen gerept wordt van een mobiliteitshub, en dat deze ook gerealiseerd dient te worden. Dat deze voor de nieuwe bewoners aantrekkelijke verbindingsoptie gekozen wordt, is vrij logisch. Echter, in het plan wordt ook beschreven dat asfaltering verminderd wordt, en dat vergroening voorkeur heeft. Dan is het niet te rijmen met de schetsen die de optie van een mobiliteitshub aan de kant van de sportvelden verkennen. Die optie zou eigenlijk niet eens in de beschouwing meegenomen moeten worden, zeker niet omdat er een belangrijke waterweg en houtwal staat, waarin in alle seizoenen vogels en insecten hun schuilplaats hebben. Er staat	De ambities vanuit het SPVE worden mede als uitgangspunten gebruikt in het project naar de verdere verkenning van de mobiliteitshub. Dat geldt onder meer voor de ambities om tot een aantrekkelijke openbare verblijfsruimte te komen met een groene uitstraling. Daarmee wordt het binnen dat project als onderdeel van de ontwerpogave gezien en worden verschillende modellen getest op de uitgangspunten. In het SPVE zijn voorts ter concretisering groene zichtlijnen opgenomen vanaf de noordkant van de Schipholweg die relevant zijn om in de toekomst te versterken.	Geen

ook een rooilijn ingetekend op de kaart, die aangeeft dat er wel degelijk gebouwd zou kunnen worden op deze plek. Dat is niet te rijmen met het huidige groene zicht dat men heeft vanaf het pand op Schipholpoort 1, en ik zou er dan ook niet voor pleiten hier nòg een gebouw te plaatsen.		
Lichte horeca staat dacht ik niet expliciet vermeld in het bestemmingsplan, maar ik neem aan dat met "de plint" bedoeld wordt, dat er ruimte is voor een buurtbakkertje, een galerie, een koffietentje, een tweedehands kledingzaak of een theater?	Dat klopt.	Geen
Als laatste verdient het wel een compliment dat deze visie hier nu voor ons ligt. Ik ben blij dat ik mijn mening hierover mag geven. Het geeft het gevoel dat er naar de omwonenden geluisterd wordt. Maar neemt u alstublieft deze gedachten mee in het proces. Het moet een fijne plek worden om te wonen, voor de nieuwe bewoners, maar ook voor de mensen in de buurt. Er moet na de bouwperiode, die ongetwijfeld voor veel geluidsoverlast en verkeershinder gaat zorgen, wel een mooi aantal bouwwerken komen te staan, waar iedereen trots op kan zijn aan te hebben meegewerkt, meegebouwd, of meegedacht.	Wij delen uw wens.	Geen

V.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Fijn dat er van een drukke wat ongezellige weg een mooi nieuw iets wordt gemaakt. Iets van een koffietentje of bar is ook helemaal ok want deze wijk heeft dat nog niet. Wel schrik ik van de hoogtes van de gebouwen, het mooie toch wat kneuterige Haarlem wordt hiermee een mini Amsterdam en dat is nou net wat je niet wilt. Stadsidentiteit vind ik heel belangrijk om te behouden. Een voorbeeld waar dit wel gedaan is is de nieuwbouwwijk in Zaandam met de look van de zaanse oude huisjes.	Dank voor uw suggesties en opmerkingen. Ter verduidelijking van het visuele aspect van Hoogbouw wordt een aantal extra aangezichten toegevoegd aan het SPvE.	Aangezichten zijn aangepast en toegevoegd

En graag groen groen groen. Het is er zo weinig en met het veranderende klimaat zullen we echt iets moeten doen om ervoor te zorgen dat al die extra woningen überhaupt nog nodig zijn voor over een paar jaar. Ipv dat we hier een sahara klimaal hebben. Een stadstuin, huurbare vierkante meter volkstuinen (misschien een linkje naar Doetuinenhaarlem), bijen-bloemenstrook, buurt-moestuin bakken - creatieve ondernemers met cradle-to-cradle concepten - opvangen van regenwater in creatieve tonnen/oplossingen - gras om te relaxen. Kortom, wat creativiteit en vooral denkend in Haarlemse identiteit & de toekomst.	Dank voor uw suggesties en opmerkingen.	Geen

W.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Ik vind dit afschuwelijk, ik weet niet wie die architect van deze wolkenkrabbers is, maar past niet in een oude stad als Haarlem. Winkels en horeca? Waarom vraag ik mij af. Verderop heb je wc Schalkwijk . Genoeg horeca in de Mooie Oude Binnenstad van Haarlem!! Toen wisten ze nog wat mooi was. Nu moet alles snel en volgepropt uit de grond gestampt worden.! Een busstation ? Ook zoiets waarvoor. Zodat de yuppen uit Amsterdam hier in Haarlem kunnen wonen, (wat nu al heel veel gebeurt) en dan zo snel weer eventueel naar hun werk kunnen? Ik vraag mij af, wat dit oerlelijke , sciencefiction gebouwen,voor Starters en Soc, huur wel niet moet gaan kosten? En dan gek vinden, dat veel Haarlemmers hier wegtrekken? Veels	In het SPvE is een beeldkwaliteitparagraaf opgenomen met randvoorwaarden voor architectonische kwaliteit. De architecten hebben zich bij het presenteren van hun plannen aan u voorgesteld. De behoefte aan woningen in Haarlem is groot. Met deze ontwikkeling worden veel betaalbare woningen bijpassende voorzieningen gerealiseerd.	Geen

te vol en werkt benauwend, Om zo voor veel geld, de woningnood op te lossen!!		

X.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Na het bekijken van de nieuwe plannen voor schalkwijk - europawijk, vrees ik dat ik niet meer kan parkeren op de schipholpoort ter hoogte van nr 1. Ik kan niet parkeren aan de voorzijde van mijn woning daar dit verboden is. Dit vindt ik heel erg vervelend, daar ik van mijn auto afhankelijk ben om ergens heen te gaan. Het O.V. voorziet niet in deze voorziening. Gevolg dat ik niet meer ergens heen kan. Ik ben slecht ter been en heb mijn auto dichtbij nodig. En er zal ook overlast komen van mensen die de bus nemen en hun auto bij ons voor de deur parkeren. Dit gebeurt nu al dikwijls. Hoe lost u dit voor mij op??	Wij snappen uw zorgen. Het concept-mobiliteitsbeleid (dat ter inzage ligt) zegt hier het volgende over: Door de verdichting in de ontwikkelzones dient de toekomstige parkeervraag in pandig opgelost te worden in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit (zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie). Ook in de bestaande wijken moet ruimte gemaakt worden voor deze stedelijke kwaliteit. Hierom wordt stadsbreed ingezet op terugdringen van het autobezit en daarmee de ruimtevraag voor geparkeerde auto's door het gefaseerd invoeren van parkeerregulering. Op deze manier zullen minder mensen uit andere wijken de neiging hebben bij u voor de deur te parkeren.	Geen

Y.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Als gezin die in de buurt woont (Gouwstraat) maken wij ons ernstig zorgen over de voorgestelde hoogbouw. Vooral de hoogte van de 2 torens aan de Schipholweg baart ons ernstige zorgen. Als omwonenden vinden wij het geen prettig idee dat het zonlicht ons letterlijk wordt ontnomen en dat onze tuin en voorgevel definitief in de schaduw van de voorgestelde hoogbouw komt te staan.	De principiële keuze voor hoogbouw op deze plek sluit aan bij de ambitie om van de plek een hoogstedelijk leefmilieu te maken. Dit is een kans voor Haarlem die maar op heel weinig plekken in de stad kan ontstaan. Bij het creëren van een dergelijk milieu past een hoogbouwvolume met voldoende programma om een dynamisch interactiemilieu tot stand te brengen. Om een overgang te maken tussen de hoogbouw en de bestaande lagere bebouwing hebben	Geen

Daarnaast zal de hoogbouw ook invloed hebben op het windklimaat in onze buurt. Wij zouden het fijn vinden als de nieuwe bebouwing niet hoger wordt dan de huidige bebouwing die nu vervangen gaat worden.	we in het SPVE een tussenschaal opgenomen zodat de nieuwe hoogbouw niet direct aan de oude laagbouw komt te grenzen. Via de tussenschaal van 4-6 lagen wordt een soepele overgang bereikt naar de bestaande buurten met vaak lagere bebouwing. We kunnen ons voorstellen dat u bezorgd bent over zaken als voldoende zonlicht en de gevolgen van wind. Daarom hebben we in het SPVE normen opgenomen met betrekking tot windhinder en bezonning die we in het volgende stadium gebruiken bij het toetsen van de nieuwe plannen door middel van een hoogbouw effectrapportage. Deze normen kunt u openbaar raadplegen. De nieuwbouw zal effecten hebben op de bezonning van woningen/tuinen in de omgeving. In het SPvE zijn daarvoor noemen opgenomen. Voordat de gemeente een procedure start voor de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging, moet de ontwikkelaar met een bezonningsstudie aantonen dat aan de normen voldaan wordt. Zover is het nog niet. Wel heeft de ontwikkelaar al laten weten aan de normen uit het SPvE te zullen voldoen. Ook een windhinderonderzoek moet uitgevoerd worden door de ontwikkelaar. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zal de ontwikkelaar maatregelen nemen om windhinder als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen.	
Z.		
opmerking	antwoord	aanpassing
• De noodzaak voor een markante stadentree op deze plek wordt niet beargumenteerd vanuit een overkoepeld verhaal voor de hele stad. • Haarlem werkt volgens een bottom-up benadering. Voor allerlei stukjes van de stad wordt een visie ontwikkeld (o.a. voor de	De beantwoording van deze vragen vindt u terug onder A. Historische Vereniging Haarlem, werkgroep gebouw en omgeving.	

Ontwikkelzones) maar een ontwikkelingskader voor de stad als geheel ontbreekt. Straks blijkt dat de optelsom van al de afzonderlijke plannen een stad oplevert met een skyline waar niemand blij van wordt en een stad waarin het verkeer niet goed kan worden afgewikkeld. • Hoe dit past binnen een groter verhaal over hoogbouw in de stad blijft onduidelijk. Wacht op de Omgevingsvisie. • Eerder was sprake van een wijkentree bij de Europaweg. Volgens het SpvE Haarlem Nieuw-Zuid mag er nu aanzienlijk hoger gebouwd worden dan in de net vastgestelde Visie Ontwikkelzone Europaweg is aangegeven (hoogteaccenten van maximaal 40 en 60 m). De tegengestelde verhalen volgen elkaar in snel tempo op. Wat zijn de recent door de gemeenteraad vastgestelde nota's nog waard? • Deze grootschalige ontwikkeling op de grens van de historische stad wijkt sterk af van de fijnmazige omgeving en zorgt voor een ernstige verstoring. • Voordat er besluitvorming over het SPvE plaatsvindt, dient er eerst een hoogbouweffect rapportage te worden opgesteld. Uitgangspunt moet zijn dat het historisch gelaagde stadsbeeld niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast. • Bij hoogbouw moet de schaalsprong (de verknoping van de kleine aan de grote schaal) goed opgelost worden. Het effect op de aanliggende kleinschalige buurten (Slachthuisbuurt en Rozenprieel) moet nadrukkelijk worden meegewogen. Met het introduceren van een "tussenniveau" ben je er niet. • Voor de mobiliteitshub wordt in het SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid alleen een zoekgebied aangegeven. De begrenzing is precies om de bouwlocaties heen getrokken waardoor de ontwikkelmogelijkheden voor een volwaardige mobiliteitshub sterk worden beperkt. • Voordat er een besluit wordt genomen over de bouwkavels dien		
---	--	--

je de mobiliteitshub verder uit te werken. Dat kan alleen in samenspraak met de ontwikkelaars van de naastgelegen gebouwen. Immers een mobiliteitshub is veel meer dan alleen een busstation. • De doorstroming op de zuidring zal verder verslechteren. De geschetste ontwikkeling van het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zal leiden tot een zwaardere belasting van de kruisingen Schipholweg/Spaarne en Schipholweg/Europaweg. Opstopping op de zuidelijke hoofdroute voor het autoverkeer komt de leefbaarheid in de aanliggende wijken niet ten goede. • Degenen die hier (al dan niet noodgedwongen) “stedelijk” gaan wonen in kleine wooneenheden willen ook wel eens naar buiten. Zeker met kinderen is er behoefte aan groen in de directe woonomgeving. Waar is dat hier te vinden? Met een paar winderige daktuinen op grote hoogte los je dat niet op. • Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen richt zich op de inrichting van de fysieke ruimte. Maar waar en wanneer wordt aandacht besteed aan de sociale gevolgen? Hoe wordt de sociale cohesie met de omliggende buurten bevorderd en hoe wordt voorkomen dat het sociaal gezien een aparte enclave wordt? • Het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt niet opgepakt als een integraal plan. Het een beschrijving van wat er op de afzonderlijke kavels mag, maar dat levert nog geen samenhangende visie op. • Het SPvE is een onvoltooid product. Er zal nog veel uitgezocht en uitgewerkt moet worden voordat besluitvorming over een dergelijke grootschalige ontwikkeling mogelijk is.		
---	--	--

AA.		
opmerking	antwoord	aanpassing
Samengevat: Ik vind het ongewenst om de plannen in dit SPvE vast te	Het voorliggende SPvE gaat over de ontwikkelingen op private grond. De mobiliteitshub wordt gerealiseerd in de openbare ruimte.	Geen

stellen zonder de mobiliteitshub daarbij te betrekken. De hub is ruim 10.000 m²: grote impact op het hele plangebied is onvermijdelijk. Instemmen met het huidige SPvE mag er niet toe leiden dat de optie 'hub aan de noordrand Schipholweg' in praktijk vervalt, zodat het uiteindelijk ten koste gaat van groen en sportvelden aan de zuidkant. Naast ongewenst is dit ook niet goed voor de geloofwaardigheid van de inspraak. De Kruidenbuurt kenmerkt zich door ligging vlakbij uitvalswegen, centrum en dichte bebouwing, maar ook grenzend aan een zeldzaam stukje landelijk gebied binnen de Haarlemse stadsgrenzen. Opofferen aan een mobiliteitshub is een onherstelbare vergissing. Sociale veiligheid, met name voor vrouwen, is een aandachtspunt.	Bij instemming met het SPvE blijft de variant noordrand Schipholweg nog een reële optie. Voor de mobiliteitshub wordt op een later moment een SPvE gemaakt.	
<i>Specifiek:</i>		
Het is juist mooi dat je overal de Bavo nog ziet! Nieuwe bebouwing niet even hoog, maar juist wat lager maken dan de Bavo behoudt dat. Hoge bebouwing geeft geen verbinding met, maar juist afscheiding van de binnenstad.	Een kenmerk van Haarlemse hoogbouw (en dus ook de oude Bavo) is dat deze niet overal zichtbaar is. De stad heeft geen rechte lange lijnen die zich als zichtas tot aan het zichtelement uitstrekken. Een kenmerk is juist dat hoge elementen in de stad soms wel en soms niet zichtbaar zijn. Wat belangrijk is, is dat deze elementen in de toekomst vanaf de juiste plekken zichtbaar blijven, in plaats dat deze continu zichtbaar zijn. De zichtlijnen op de oude Bavo vanaf het Spaarne komen niet in gevaar door het in het SPvE voorgestelde volume. Het hoogbouwensemble dat op gepaste afstand vanaf delen van het Spaarne zichtbaar wordt, verstoort het zicht niet maar laat tegelijkertijd wel zien dat de stad achter de historische horizon verder loopt. Dit gegeven zorgt voor een verbindend element zonder dat een onacceptabele verstoring van de ruimtelijke beleving van de Haarlemse binnenstad optreedt.	Geen

Nieuwe bebouwing wordt extreem veel hoger dan overig Schalkwijk en omliggend gebied. Ca. 15 verdiepingen past veel beter in de omgeving. ‘Toren’ hoge woontorens verliezen de menselijke maat: mooi op de tekentafel, niet om mee te leven	U geeft aan de hoogbouw zou moeten aansluiten bij het huidige plafond van Schalkwijk op 12 tot maximaal 15 lagen. U gaat hierbij voorbij aan het feit dat op Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid de hoogbouw niet een toevalligheid is, maar juist heel bewust wordt ingezet om een hoogstedelijke omgeving te creëren op een van de weinige plekken in de stad waar dat mogelijk is. Daar hoort een andere expressie bij, die zich in dit geval vertaalt in een ander bouwvolume met een grotere hoogte. De torens worden niet lukraak geplaatst, maar maken deel uit van een zorgvuldig gecomponeerd ensemble. Verder vormen de hoogbouwdelen altijd onderdeel van gebouwen die op een lager schaalniveau zorgen voor een passende begeleiding van de straten en wegen waaraan zijn komen te liggen. Aanvullend hierop vormt de hoogbouw een herkenbare markering van het begin van de Stadsstraat Europaweg die eindigt bij Winkelcentrum Schalkwijk waar hoogteaccenten van ca. 70 meter hoogte de beëindiging van de stadsstraat markeren. Voorts zijn in de beeldkwaliteitparagraaf strenge regels opgenomen voor het ontwerpen en functioneren van de plinten van de nieuwe bebouwing. De combinatie van deze elementen zorgt voor hoogbouwplan met scherp oog voor de menselijke maat.	Ja, aanvullen op blz. 4 (Visie op het Gebied) ‘De hoogbouw markeert tevens het begin van de nieuwe Stadsstraat Europaweg, die hiermee zowel aan het beging als aan het eind ter hoogte van het Winkelcentrum Schalkwijk van een herkenbare beëindiging wordt voorzien door middel van hoogbouwaccenten.’
Effect van hoogte op windstoten: is met bestaande bebouwing nu al een probleem voor fietsers. Langzaam verkeer stimuleren? Dan een windtunnelonderzoek	Een hoogbouweffectrapportage maakt onderdeel uit van het vervolgproces. Onderdeel daarvan is een windonderzoek.	Geen
Ontwikkelpromen voor jongeren en studenten: beter uitgewerkt plan voor afvoer afval gewenst, er ligt nu al veel naast containers.	Dank u. We nemen deze opmerking mee bij het ontwerpen van de openbare ruimte en de verdere afspraken die worden gemaakt met de ontwikkelende partijen.	Geen
Spijtig dat kritische vragen op 4 maart niet zijn beantwoord en ook niet op de site gezet: was wel toegezegd. - Ook 4 maart: maquette voor deelnemers nauwelijks zichtbaar.	Tijdens het webinar was er geen tijd om alle gestelde vragen te beantwoorden. Zoals toegezegd zijn de gestelde vragen daarom verzameld en voorzien van een antwoord op de website geplaatst en vindt u hier terug: 3maart2021 vragen antwoorden webinar KnooppuntHaarlemNWZ	Geen
- Waarom is noordrand sportpark al onderdeel plangebied gemaakt? Hoe rijmt zich dat met de	Of een mobiliteitshub wel of niet aan de noordkant van het sportpark past, vormt onderdeel van nader onderzoek dat buiten het	Geen

bestaande bestemmingsplannen? Een hub past niet in een groene zoom.	SPVE valt. De gemeenteraad heeft besloten om drie varianten verder te onderzoeken waaronder de variant op het sportpark. Op grond daarvan is een contour opgenomen in het SPVE. In het SPVE doen we geen uitspraak over de uiteindelijke ontwerp oplossingen van de mobiliteitshub. Wel zijn de ambities uit het SPVE meegegeven als uitgangspunt voor het verder uitwerken van de hub-varianten. Voor wat betreft uw opmerking over bestaande bestemmingsplannen: geen enkele ontwikkeling in het SPVE past zonder meer in bestaande bestemmingsplan die zijn toegesneden op de huidige situatie. Voor ieder projectonderdeel zal een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen. Het SPVE biedt daartoe een kader, dat nader zal worden uitgewerkt in stedenbouwkundige plannen. Voor de mobiliteitshub zal een apart SPVE worden opgesteld nadat een keuze is gemaakt voor een variant.	
Verontrustend: op de omslag SPvE lopen diverse paden/wegen vanaf de brug het sportpark in. Dit suggereert a.s. opoffering aan zgn. 'ontwikkeling'. Waarom wel ingetekend en niet benoemd?	De diverse paden en wegen maken onderdeel uit van het zgn. dwaalnetwerk. D.w.z. een struingebied voor voornamelijk voetgangers en ook fietsers. Dit netwerk moet ervoor zorgen dat de verschillende gebieden beter met elkaar verbonden worden. De route vanaf de brug is een route die de potentie van een betere verbinding met het sportpark verbeeldt. De kaart is een ambitieschets ter illustratie.	Geen
Vreemd: de hub is maar 3 stipjes in het plan, maar in praktijk allesbepalend voor gehele plangebied.	De drie stipjes geven aan welke locaties onderzocht worden voor de mobiliteitshub. Ze zeggen niets over de omvang en de impact. Voor de mobiliteitshub wordt op een later moment een SPvE gemaakt.	Geen
- Huren bedrijfsruimtes in plinten: ook betaalbaar voor kleine buurtondernemers? Dan grote aanwinst voor omgeving, niet nog meer filiaalvestigingen grote winkelketens aub.	Dank voor de suggestie. De ontwikkelaars proberen een mix te maken van het aanbod in bedrijfsruimtes. Deze mix zal aansluiten bij de buurt enerzijds en anderzijds een bijdrage leveren aan het meer stedelijk leven rond de mobiliteitshub. De huren zullen marktconform zijn. Invulling zal deels bepaald worden door de het nog op te stellen gebiedsconcept.	Geen, bij gebiedsconcept wel participatie met omgeving.
- Ontwikkeling plangebied vs. ontwikkeling Schalkstad: aanvullend op elkaar is mooi, concurrerend is funest. Goede afstemming is een must.	Dank voor uw reactie, dit nemen wij mee in de verdere uitwerking van de plannen.	Geen

- Wie heeft hier eigenlijk om meer stedelijke reuring gevraagd? Niet de omwonenden.... - 'Tot middernacht bruisende' levendigheid: van wie? Uitgaanspubliek na stappen in Amsterdam? Met de hangjongeren en dealers die we al hebben? Geen leuk vooruitzicht....	De plek biedt een voor Haarlem unieke kans op het creëren van een hoogstedelijk leefmilieu, dat maar op heel weinig andere plekken in de stad te realiseren is. Een dergelijk leefmilieu vereist stedelijke dynamiek in de vorm van een interactiemilieu. De plek krijgt een regionale uitstraling, waar aanliggende buurten van mee profiteren. Daarom komt er behalve een woonprogramma een uitgebreid programma met voorzieningen, werkplekken en publieke functies. De insteek om de plek ook in de avond levendig te houden, hangt nauw samen met het gegeven dat ook in de avond veel mensen hier uit- of overstappen en langsfietsen richting Europaweg of de binnenstad. De beste manier om een plek veilig en aantrekkelijk te houden is te zorgen voor voldoende ogen en mensen op straat.	Geen
- Onvoldoende duidelijk hoe meer ruimte voor langzaam verkeer concreet bevorderd wordt. Er moeten meer auto's en een hub in passen: waar zit de versnelling voor fietsers en wandelaars concreet?	Door openbaar toegankelijke functies te realiseren in de plinten (begane grond en eerste verdieping) aan de Europaweg en Schipholweg wordt ruimte voor voetgangers en fietsers aantrekkelijk en noodzakelijk (interactiemilieu).	Geen
- Onderdoorgangen: architectonisch leuk, verkeerstechnisch praktisch, maar niet prettig/sociaal veilig. Geef vrouwen een doorslaggevende stem in het bepalen van de uiteindelijke looproutes!	Dank voor de suggestie, er wordt in de uitwerking rekening gehouden met (sociale) veiligheid.	Geen, sociale veiligheid wordt wel onderdeel van de uitwerking van de plannen
- Tegenstrijdigheden van de torenhoge ambities op elk vlak zijn te weinig uitgewerkt.	Dank voor uw reactie.	Geen
- Effecten uitstoot fijnstof, stank- en geluidsoverlast voor omwonenden blijft vaag.	Deze effecten worden door de ontwikkelaar inzichtelijk gemaakt t.b.v. hun ruimtelijk de procedure. Zij dienen zich daarbij te houden aan wettelijke normen.	Geen
- Minder bussen de stad in/meer eindpunten van bussen bij de brug betekent verslechtering OV-verbindingen Schalkwijk naar Centrum en Noord. Knelpunt voor o.a. scholieren en ouderen: alles fietsen is niet altijd realistisch.	Het voorliggende SPvE gaat niet over busverbindingen. Daarnaast zijn er geen plannen om de busverbinding tussen Schalkwijk en het centrum slechter te maken. Er wordt wel in gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam gekeken in hoeverre het mogelijk is een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door de binnenstad her te verdelen over de stad. Hiermee	

	wordt enerzijds de toenemende druk op de binnenstad verlicht en anderzijds worden andere delen van de stad (waaronder de ontwikkelzones) op deze manier beter bediend. Er wordt specifiek gekeken naar de routes Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest en Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan als alternatieve routes.	
- Waarom Olympia niet geïnformeerd dat deel sportpark in het plangebied valt?	Er is door de gemeente gesproken met Olympia over de ontwikkelingen m.b.t. knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Ook is Olympia per mail geïnformeerd, gelijktijdig met de andere stakeholders. V.w.b. het sportpark worden er met het SPvE geen kaders vastgesteld. Dit wordt onderdeel van de separate besluitvorming over de mobiliteitshub en binnen het nog op te starten project over de mogelijke herstructurering van het sportpark. Olympia wordt bij deze twee projecten actief aangehaakt.	Geen, Olympia wordt actief aangehaakt bij de vervolgprojecten
Kloppen de schetsen SPvE wel met het bestemmingsplan? Hier een hub met een park erom is geen groen!!	Omdat de initiatieven afwijken van het bestemmingsplan is een SPvE opgesteld. In het SPvE staan de randvoorwaarden waar de ontwikkelingen aan moeten voldoen voordat een omgevingsvergunning kan worden aangevraagd.	Geen
- Afspraken met wijkraad Europawijk: geen verlies van sportterreinen in Europawijk. Compensatie is dus nodig, maar schaars! En ook niet ten koste van groen.	In het voorliggende SPvE staan geen plannen omtrent (het verkleinen van) het sportpark.	Geen
- Sportpark is helemaal niet zo slecht bereikbaar. Doordeweeks vooral trainingen bezocht door omwonenden, in het weekend wedstrijden met bezoekers. Europawijk kan die paar auto's best aan.	Dank voor uw reactie, bereikbaarheid van het sportpark is inderdaad niet een knelpunt.	Geen

AB MyB		
opmerking	antwoord	aanpassing

Wij hebben als gemachtigd ontwikkelaar MYB bv van het perceel Schipholpoort 2, namens eigenaar Exploitatiemaatschappij Gebr. van Malsen II B.V., kennis genomen van het concept SPVE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Middels dit schrijven willen wij een zienswijze indienen. Op bladzijde 40 van het concept SPVE met als titel, “Ruimtelijk Kader” en subtitel “Ambitieschets en gebruiksmogelijkheden openbare ruimte” wordt een looppad (dagelijks blokje om) dwars door het huidig gebouw en mogelijke toekomstige ontwikkeling geprojecteerd. Graag zien wij deze looproute tussen de gebouwen geprojecteerd zoals ook op de andere plots rekening wordt gehouden met de bebouwingen en ontwikkelingen.	Het is mogelijk dat de route over de toegangsweg gaat lopen, vanuit de gedachte dat we daar een aantrekkelijk dwaalmilieu kunnen maken en de auto’s ondergronds laten parkeren. Dit houdt wel in dat het straatje minder of niet geschikt is om te parkeren, want dat doet dan weer afbreuk aan het looppad. Dit wordt op de tekening aangepast worden.	Ja, wordt aangepast op de spelregelkaart + kaart voetgangersroutes. Looproute tussen Schipholpoort 2 en 20 niet over bebouwing, maar ertussen.
--	---	--

AC Provincie Noord-Holland		
opmerking	antwoord	aanpassing
Allereerst spreken we onze waardering uit voor dit uitgebreide en rijk geïllustreerde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Binnenstedelijke woningbouw in zo hoog mogelijke dichtheden op goed bereikbare plekken juichen we van harte toe gelet op de grote woningbehoefte. De ambities in het SPvE sluiten dan ook goed aan op ons ruimtelijk en OV-knooppunten beleid.	Dank voor uw reactie.	Geen
Het in het SPvE genoemde aandachtspunt om de realisatie van het OV-knooppunt, de aangrenzende ontwikkelprojecten en de	Een gesprek over de functies in de plinten tussen de ontwikkelaars van de drie gebouwen, de gemeente en het	Geen

aanleg van een hoogwaardige openbare ruimte integraal aan te pakken, vinden wij essentieel voor het kunnen waarmaken van deze ambities en het verzilveren van de kansen voor het realiseren van een aantrekkelijk OV-knooppunt. Wij adviseren om de ontwikkelprojecten en de functies in de plinten in relatie tot elkaar, maar ook in relatie tot de omliggende openbare ruimte en de locatiekeuze van de mobiliteitshub te beschouwen. Menging van functies draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het gehele gebied en het OV-knooppunt. Bij de programmering van de commerciële en werkfuncties is het behoud van een substantieel deel van de kantoorfunctie van belang, dit in het licht van de Plabeka-afspraken over transformatie van de helft van Schipholpoort in de uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0. Verder zien wij kansen op het gebied van klimaatadaptatie.	bij de ontwikkeling van de hub betrokken ingenieursbureau heeft plaats gevonden. Voor de mobiliteitshub en inrichting van de Schipholmoment wordt op een later moment een apart SPvE opgesteld. In dit SPvE wordt de (openbare) buitenruimte aan de Schipholweg van gevel tot gevel meegenomen. Voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt de komende maanden een gebiedsconcept opgesteld. Daaruit moet ook blijken welke voorzieningen en functies in het plangebied succesvol kunnen zijn. De programmering is daarvan afhankelijk en dus ook de vraag of een substantieel deel van de kantoorfunctie op deze plek kans van slagen heeft. Bij het gebiedsconcept worden ook de bevindingen meegenomen die voortkomen uit het onderzoek van het betrokken ingenieursbureau naar de mogelijke varianten van de mobiliteitshub. Wij zullen u per brief informeren over hoe dit zicht verhoudt tot de uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0.	
Daarnaast zien wij een aandachtspunt op het gebied van mobiliteit qua ontsluiting van de ontwikkelplots in relatie tot de complexe verkeerskundige situatie. Deze integrale aanpak zien wij beperkt terug in het SPvE. Wij vragen daarbij expliciet aandacht voor de langzaam verkeersverbindingen. Daarnaast vragen wij, waar mogelijk, hiermee rekening te houden in de fasering van de ontwikkelprojecten zodat de mobiliteitshub en complexe verkeerskundige situatie integraal onderdeel worden van haar omgeving.	De realisatie van de mobiliteitshub zal nog enige jaren op zich laten wachten. De ontwikkelingen van het vastgoed gaan sneller. Er is in Haarlem een grote behoefte aan het toevoegen van woningen en daarnaast moet rekening gehouden worden met (plannings)afspraken met het Rijk aangaande de woningbouwimpuls voor de projecten in de zone Europaweg. Goede inpassing van de mobiliteitshub in het ruimtelijk programma daaromheen is voor ons een belangrijk aandachtspunt. Om de samenhang goed in beeld te brengen en keuzes te kunnen onderbouwen, zijn wij van plan een Mobiliteitsplan voor de Ontwikkelzone Europaweg op te stellen.	Geen

Daarnaast willen wij aandacht vragen voor de in het SPvE gestelde parkeernormen. Ten eerste wordt ten onrechte gesproken over CROW-normen, terwijl het om richtlijnen gaat. Ten tweede biedt de komst van de mobiliteitshub en de beoogde doelgroep die in het gebied komt te wonen kansen om de parkeernormen verder omlaag te brengen. Maar ook om de vrijgekomen ruimte te benutten voor andere functies of het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Het autobezit bij een jonge stedelijke doelgroep zoals studenten, young urban professionals en starters ligt in vergelijkbare steden lager dan 0,5. Ook zijn deelmobiliteit en/of een eigen fietsparkeerplaats voor hen veel belangrijker dan een eigen autoparkeerplaats. We kijken uit naar de verdere stappen en onze goede samenwerking in het vervolgonderzoek naar OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.	Ten aanzien van CROW-richtlijnen hebt u gelijk, wij hanteren parkeernormen gebaseerd op die richtlijnen met eigen beleidsmatige invulling. Wij beschouwen uw reactie als ondersteuning van ons beleid, waarbij wij ten aanzien van te hanteren parkeernormen maatwerk hanteren, bijvoorbeeld vanwege soort woningen, doelgroep, eventuele mobiliteitsarrangementen (denk aan deelauto's) of ligging nabij HOV. Daarbij waken wij tegen een stapeling van maatwerk, wat immers kan leiden tot te krappe parkeernormen en dus parkeerdruk elders. Aan de andere kant moet gewaakt worden tegen te ruime normen die tot leegstand in gebouwde parkeervoorzieningen kan leiden. De juiste balans willen wij vastleggen in een nieuw beleid rond Bouwen en Parkeren dat we in de loop van dit jaar willen vaststellen.	Geen
---	---	--------------------

AD Olympia Haarlem		
opmerking	antwoord	aanpassing
Wij reageren vrij laat op de ontwikkelingen rond het knooppunt en de mogelijke impact op ons sportcomplex. Dit is voor een groot deel te verklaren uit het feit dat wij als sportorganisatie niet vanaf het begin betrokken zijn bij dit traject. In het document verkenning mogelijke locaties van 29 september 2020 worden wij niet vermeld als stakeholder (pagina 14). Er is een breed scala aan vertegenwoordigers, maar de sportvereniging is op geen enkele manier in staat gesteld om tijdig haar inbreng te kunnen geven. Dit is in schrille tegenspraak met het belang van de zogenaamde sportvelden zuid ligging in de mogelijke varianten. In het document van de gemeente Haarlem Gebiedsverkenning OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt op pagina 24 het sportpark	Het voorliggende SPvE gaat over de drie gebouwonwikkelingen op private kavels. Voor de mobiliteitshub en inrichting van de Schipholweg wordt op een later moment een apart SPvE opgesteld. Planvorming rondom mogelijke toekomstige herinrichting van het sportpark is door de gemeente nog niet gestart. De intentie is daarvoor in de zomer vanuit het gebiedsmanagement Schalkwijk een project op te starten met als doel het intensiveren, toegankelijker en toekomstbestendig maken van het sportpark.	Geen, Olympia wordt wel actief betrokken bij de vervolgprojecten.

Nol Houtkamp nadrukkelijk genoemd. Het heeft de schijn dat een fors stuk van ons complex wordt opgeofferd voor de OV hub. En hoe dat wordt gecompenseerd is nog volstrekt onduidelijk Het doet ons ook zeer dat er wordt gesproken over een zeer matige uitstraling van ons complex. We praten hier over een A locatie voor de softbal waar in het recente verleden Wereld Kampioenschappen zijn gespeeld. Daarnaast is er een paviljoen met grote allure en potentie. Wij onderschrijven dat er meer mogelijkheden voor dit complex zijn, maar daar is ook een eerste stap richting open sportpark onder begeleiding van Sport Support gemaakt. Er zijn al stappen gezet om met een aantal verenigingen (en het liefst met alle verenigingen in dit gebied) samen te werken aan een voorstel. Onze vereniging heeft nu de stellige indruk dat wij voor de Bühne mogelijk nog iets in te brengen hebben, maar dat er allang buiten ons om is besloten. Wij maken ons ernstige zorgen over de overduidelijke minachting voor het belang van sport binnen de gemeente Haarlem. Er wordt over ons gesproken en niet met ons.	Er is door de gemeente gesproken met Olympia over de ontwikkelingen m.b.t. knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Specifiek voor het voorliggende SPvE is het sportpark voor het eerst op 4 januari per mail benaderd, gelijktijdig met de andere stakeholders in het gebied.	
--	---	--

AE		
opmerking	antwoord	aanpassing
Haarlem begint niet het bij Spaarne maar ter hoogte van de Prins Bernardlaan. Voor een entree bestaande uit hoogbouw, was dat de aangewezen plek geweest. De geplande hoogbouw Schipholweg 1 vormt een kolos juist waar een vrij zicht op het Spaarne en de oude stad moet zijn. Vooral de laagbouw pal achter de nieuw te bouwen hoge wanden zal	De 'entree van Haarlem' is een breder begrip dan alleen de plaatsmarkering van de overgang tussen bebouwd en onbebouwd gebied. Het gaat om het aangeven van de plek in Haarlem, waar het stedelijk leven echt begint. Hiervoor is het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid uitermate geschikt, zoals in het SPVE nader wordt betoogd. Dit is de	Geen

letterlijk in de schaduw belanden. Met name de bewoners van de zes laatste woningen van de Gouwstraat krijgen op acht meter van hun huis een zes verdiepingen tellend appartementengebouw en daar weer achter een 24 verdiepingen kolossale gebouw Schipholweg 1. In het concept-SPVE wordt de St.Bavo toren genoemd om de hoogte van het gebouw aan de Schipholweg 1 te rechtvaardigen. De toren van de St. Bavo is echter een ranke toren, die nauwelijks schaduw werpt en het uitzicht niet verstoort, terwijl de genoemde nieuwbouw niet alleen een enorme slagschaduw gaat opleveren, maar ook alle uitzicht naar het zuiden belemmert. Met de lage bebouwing van deze wijk uit de jaren dertig is in dit plan vooralsnog geen rekening gehouden. Dezelfde bewoners krijgen in dit plan ook nog eens te maken met de uit/ingang van een onderdoorgang vlak voor hun huis.	plek waar verschillende elementen Haarlem een unieke kans bieden een hoogstedelijk leefmilieu te creëren. Het benadrukken van een stadsentree met hoogbouw is niet een standaardwerkwijze, maar hangt nauw samen met de stedenbouwkundige context waarbinnen deze plaatsvindt. In voorliggend geval sluiten maat en schaal aan bij Schalkwijk en de nieuwe delen van Haarlem Oost, bij het brede profiel van de Schipholweg en de toekomstige brandpuntfunctie van de plek in de stad. Op deze plek komen straks veel functies bij elkaar, relatief centraal gelegen in de stad voor wat betreft het verzorgingsgebied en uitstekend bereikbaar door de HOV-mobiliteitshub in de toekomst. Daarmee is deze plek in de stedelijke hiërarchie een heel ander soort plek dan bijvoorbeeld de Prins Bernhardlaan. Op het lagere schaalniveau van de aanliggende buurt zijn we ons bewust van de ruimtelijke impact van nabije hoogbouw op bestaande woningen. Met het introduceren van meerdere volumes met verschillende hoogte beoogt de ontwikkelaar (met de architect) bij Schipholweg 1 juist een bepaalde mate van luchtigheid en doorlaatbaarheid te bewerkstelligen. Meerdere slanke torens zijn daarbij gunstiger voor de omgeving dan een grotere, dikkere, toren. Als overgang naar de lagere bestaande buurten wordt een tussenschaal van 4-6 bouwlagen gehanteerd. In het SPvE zijn normen opgenomen ten aanzien van bezonning en windhinder. Daarmee worden de effecten van de nieuwbouw op de bezonning van woningen/tuinen in de omgeving beperkt. De ontwikkelaars zullen een bezonningsstudie maken die moet aantonen dat wordt	
--	---	--

	voldaan aan de gestelde normen. Ook een windhinderonderzoek moet door de ontwikkelaars worden gedaan. Op basis van dit onderzoek moeten zij maatregelen nemen die er voor zorgen dat geen windhinder ontstaat als gevolg van de nieuwbouw. De genoemde onderzoeken moeten door de ontwikkelaars worden aangeleverd voordat de gemeente een procedure voor het wijzigen van het bestemmingsplan start.	
Binnen nu en vier jaar zal het bewonersaantal op dit relatief klein plangebied verveelvoudigd zijn. Er worden zo'n 1600 woningen gebouwd, naast de bouwblokken 6 t/m 8 aan de Schipholweg, 300 woningen. Zullen de nieuwkomers integreren of gaan zij de bestaande wijk slechts gebruiken om bijv. hun auto('s) te parkeren?	Met de nieuwe woningen en bewoners ontstaat een nieuwe dynamiek in de omgeving met kansen voor interactie tussen oude en nieuwe bewoners, Zo kunnen er in de omgeving voorzieningen bijkomen die er nu niet zijn. Voor wat betreft parkeren. Het uitgangspunt is dat de bewoners en gebruikers van de nieuwe vastgoedontwikkelingen op eigen terrein parkeren en dat de ontwikkelaars de parkeervoorzieningen daarvoor aanbrengen. Mocht er sprake zijn van parkeeroverlast in de naastgelegen wijk, dan kan het verder invoeren van gereguleerd parkeren in de toekomst een optie zijn.	Geen
In de gebouwen Schonenvaert en Schipholpoort zijn 1360 appartementen voor "starters" voorzien. Deze starters zullen vanwege de geringe afmeting van de appartementen willen doorstromen naar een grotere woning. Hierdoor zal het verloop groot zijn, hetgeen ten koste zal gaan van de samenhang tussen de bewoners.	Er komen veel starters in beide projecten en de woningen zijn dan ook bedoeld voor mensen die een eerste stap naar een eigen woning zetten. De appartementen voorzien in diverse oppervlakten, grootte en prijs. het is goed mogelijk dat starters ook binnen het wooncomplex doorstromen. De in de wooncomplexen aanwezige voorzieningen zijn gericht op de doelgroep starters, zoals ontmoetingsruimten, gamerooms, fitness e.d. waardoor het contact maken gemakkelijk is. Deze veelal jonge starters zijn dit ook gewend. Er is in elk project een beheerder die toezicht houdt en zorgt dat het beheersbaar en leefbaar blijft. De woningen zijn ook bedoeld voor studenten, net afgestudeerden en beginnende jonge werkende. Dat deze	Geen

	wellicht op termijn gaat samen wonen en elders een woning zoeken is uiteraard ook te voorzien.	
De Schipholweg is en blijft ook in het concept-SPVE een barrière. Het is en blijft een verkeersader en zal door het realiseren van de zog. OV-hub alleen maar meer verkeersbewegingen opleveren. Bovendien zal er 24/7 “altijd wat te beleven zijn” en zal er dus ook altijd verlichting moeten zijn. Dit levert extra lichtvervuiling op. Er gaat een fietsers-oversteek verdwijnen, terwijl er juist meer voetgangers/fietsers komen te wonen die de Schipholweg moeten oversteken.	Het beter verbinden van Haarlem Oost en Schalkwijk en het verminderen van de barrièrewerking van de Schipholweg zijn ambities die we neerleggen in dit SPVE. U geeft terecht aan dat het verdwijnen van een oversteek niet bijdraagt aan de ambitie. We zien de opgave van het beter verbinden van de stadsdelen met elkaar als een grotere opgave op langere termijn die we nader moeten onderzoeken. Daarom is het van belang dat we deze ambities nu opnemen in het SPVE, zodat hier in de toekomst uitvoering aan kan worden gegeven. Een voorbeeld van hoe deze ambitie doorwerkt in andere projecten is dat de ambitie is opgenomen als uitgangspunt in project voor het uitwerken van de verschillende varianten van een mobiliteitshub op de Schipholweg. Het beter verbinden van langzaam verkeerroutes is daarin als belangrijk uitgangspunt opgenomen in het ontwerpproces.	Geen
Er wordt gesuggereerd dat hitte-stress kan worden tegengegaan door bomen te planten. Een gering aantal bomen zullen weinig effect sorteren. Met zoveel asfalt en grote aaneengesloten bouwblokken kunnen we rustig spreken van een nog sterker versteend gebied dan nu al het geval is. In de reeds gerealiseerde openbare ruimte van de eerste 3 grote bouwblokken staan bedroevend weinig bomen. Dat dit gebied een groene oase gaat worden is derhalve een farce. Als het de bedoeling van de Gemeente Haarlem is om een verkeersader met aan weerskanten bouwblokken/woonkazernes te realiseren, dan is het nieuwe plan geslaagd. Wil de Gemeente	Er is in de huidige situatie geen of weinig groen. Met deze ontwikkelingen wordt wel degelijk groen toegevoegd. In de nog toe te voegen groenparagraaf wordt de kwantitatieve groenambitie aangeduid. Tevens wordt het huidige aantal bomen en m2 groen benoemd. Er zal ook aangegeven worden hoeveel groen wegens bouwontwikkeling moet wijken. Daarnaast zullen kansrijke groenplekken aangeduid worden voor groencompensatie.	Toevoegen groenparagraaf aan SPvE

Haarlem voor de toekomstige generaties een leefbaar gebied nalaten, dan zal een andere wijze van bouwen voorrang moeten krijgen.		
--	--	--

AF		
opmerking	antwoord	aanpassing
IK HEB EEN PDF MET DAARIN EEN UITGEBREID VERHAAL OVER WAT WIJ ALS BEWONERS VAN DE KRUIDENBUURT DENKEN OVER HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN VAN EISEN. DAT DOCUMENT KAN IK HIER NIET KWIJT. IK STUUR HET OP NAAR HET EMAILADRES VAN HET KNOOPPUNT.	Zie beantwoording onder H. Bewoners Kruidenbuurt	Geen