



Bestuurlijk opdrachtgever Robbert Berkhout

Datum 26 september 2022

1. Aanleiding

Waar auto's nu nog een belangrijke plek in nemen op de Europaweg, verandert het over een aantal jaar in een brede stadsstraat met meer groen, ruimte voor fietsers en voetgangers, meer levendigheid op straat en een minder anonieme uitstraling door de voorkanten van huizen naar de straat toe te keren. Deze transformatie draagt bij aan de duurzame mobiliteitstransitie (ruimte voor voetganger, fietser, HOV en ketenmobiliteit) en geeft een flinke impuls aan de leefbaarheid van het gebied met meer woningen en stadsnatuur. De Europaweg vormt daarmee tevens de verbindende factor tussen de herontwikkelingsprojecten (vooral aan de Oostkant).

In deze startnotitie staat een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project in de definitiefase. Een schets van de verschillende profielen en de overwegingen en keuzes op basis van de verschillende uitgangspunten.

Met deze startnotitie wordt de initiatieffase (eerste fase) afgerond. Na het vaststellen van de startnotitie door B&W gaat de startnotitie ter bespreking naar de commissie Beheer en ter vaststelling naar de Raad. Vervolgens zal de volgende stap worden gezet naar de definitiefase.

2. Probleemstelling

In het Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) 2020-2025 en de Ontwikkelvisie Europaweg (vastgesteld 21-11-2019) is besloten dat het noordelijk deel van de Europaweg wordt geherstructureerd en getransformeerd naar een stadsstraat. In de beleidsstukken wordt nog geen definitieve inrichting van een stadsstraat gegeven.

Deze startnotitie met bijbehorend schetsontwerp geven daar richting aan.

3. Beoogde Stadsstraat Europaweg

De Europaweg wordt de centrale verbinding met de binnenstad voor een fors toenemend aantal nieuwe gebruikers: fietsers, OV-reizigers en bewoners. Met aan de oostzijde voorkanten van gebouwen ('adressen') aan de straat met op de begane grond voorzieningen en woningen voor meer levendigheid en bedrijvigheid. De Europaweg wordt straks en levendige stedelijke ruimte met meer interactie, activiteit, verblijf, ontmoeting en sociale controle. Brede trottoirs met veel groen en fietspaden geflankeerd door bomen bieden fietsers en voetgangers straks een aantrekkelijke prettige route naar het centrum van Haarlem.

Een aantrekkelijk gebied voor voetgangers en fietsers zorgt voor een mobiliteitstransitie met (veel) minder ruimte voor autoverkeer.

Als stadsstraat heeft de Europaweg minder rijstroken nodig terwijl de weg verkeerskundig goed blijft functioneren voor een toenemend aantal gebruikers. De smalle rijweg en goede oversteekbaarheid zorgen dat de Europaweg geen barrière meer is. Het HOV-systeem wordt optimaal gebruiksvriendelijk gemaakt, bushaltes zijn goed te bereiken.

Het nieuwe profiel zorgt voor minder ruimte voor verkeer én meer ruimte voor bomen, waterberging en ecologie.

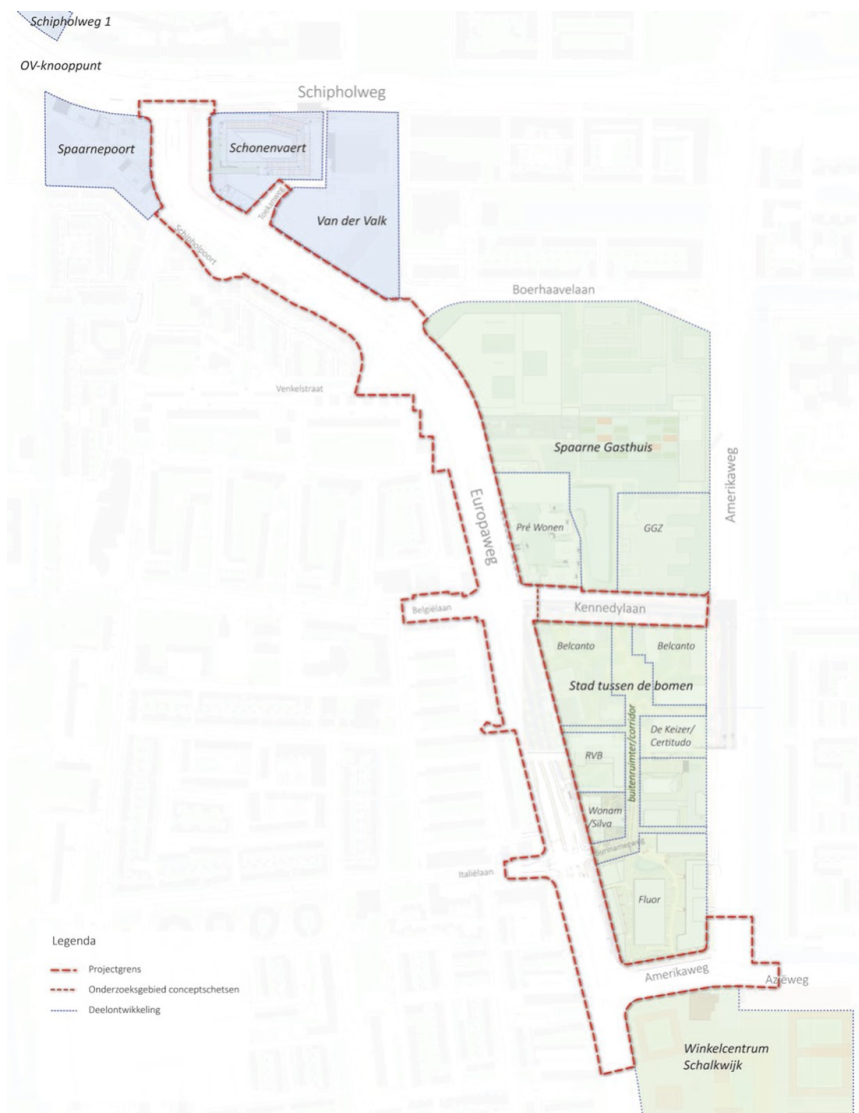


4. Doel

Het uiteindelijke doel is te komen tot een levendige stadsstraat met een inrichting voor bewoners en gebruikers die tot stand is gekomen volgens de uitgangspunten van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR).

5. Scope

In onderstaande kaart is de scopegrens van het project weergegeven met een rode stippellijn.





6. Aanpak en afwegingsmethodiek

Afweging ruimteclaims

Het proces om te komen tot een definitie van een stadsstraat kan worden voorgesteld als een trechter. Met als startpunt de vastgestelde Ontwikkelvisie Europaweg (2019) met referentiebeelden en verschillende verkennende dwarsprofielen voor de nieuwe stadsstraat.

Parallel is een inventarisatie van de verschillende ruimteclaims gemaakt.

De vier meest realistische dwarsprofielen zijn uitgewerkt en beoordeeld op basis van het Mobiliteitsbeleid en het afwegingskader uit de SOR.

De volgende 12 hoofdkeuzes uit de SOR zijn afgewogen:

1. verblijfskwaliteit
2. recreatieve mogelijkheden en routes
3. ruimte voor stadsnatuur
4. gezonde straatbomen
5. klimaatadaptatie
6. ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes
7. de fiets binnen de stad
8. duurzame mobiliteit
9. de auto te gast in het centraal stedelijk gebied
10. het versterken van de HOV-corridor
11. ketenmobiliteit.

Profielenstudie

A. Profiel Huidige situatie

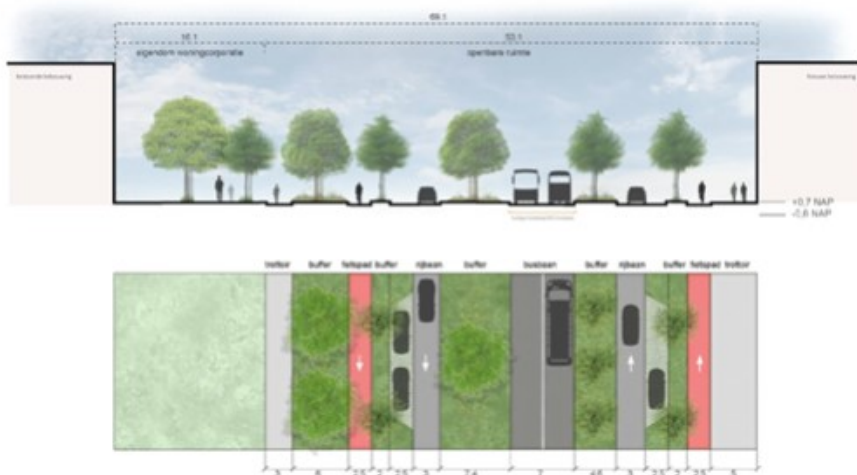
Breed (auto)verkeersprofiel met fiets- en voetpad aan één zijde, anonieme en daardoor onprettige openbare ruimte, geen verblijfskwaliteit, veel groen maar zonder gebruikswaarde, veelal onbereikbaar groen in de middenberm.





B. Profiel Ontwikkelvisie 2019

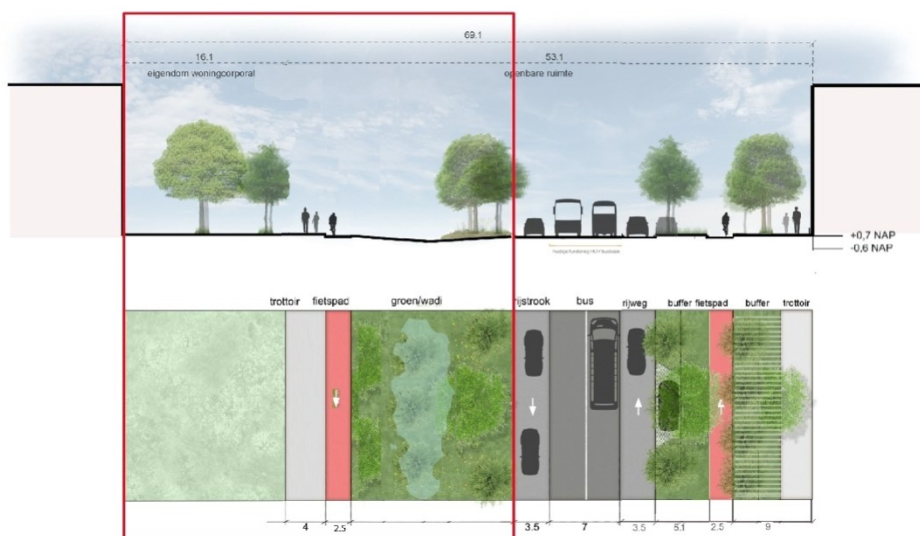
Voorkanten aan de straat, breed verkeersprofiel versmald, meer groen toegevoegd ten koste van asfalt, waterberging in de vorm van wadi's. Veel ruimte voor bomen. Veel groen in middenbermen, weinig gebruikswaarde.



C. Profielvarianten Studie stadsstraat 2021

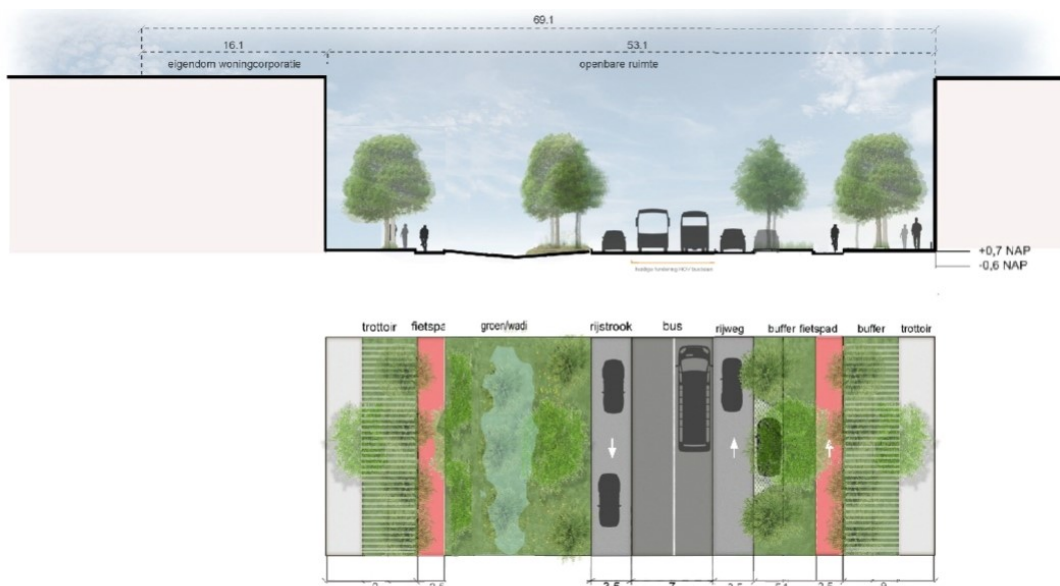
Voorkanten aan de straat, verkeersprofiel gebundeld geeft optimale groen- en langzaam verkeerszone aan buitenzijde, groen nabij woningen en voorzieningen, bereikbaar en beleefbaar. De oostzijde biedt duidelijke kaders voor de aangrenzende ontwikkelingen terwijl de westzijde nog flexibel in te richten is. Het profiel biedt maximaal ruimte om bij te dragen aan de wateropgave in Schalkwijk. Het profiel biedt daarom mogelijkheden voor een groen-blauwe reservering (water, waterberging, ecologie) en potentiële extra ontwikkelingsruimte westzijde.

Basisprofiel Stadsstraat met flexibel in te richten westzijde, mogelijkheden voor waterberging en potentiële ontwikkelruimte conform Ontwikkelvisie (2019)

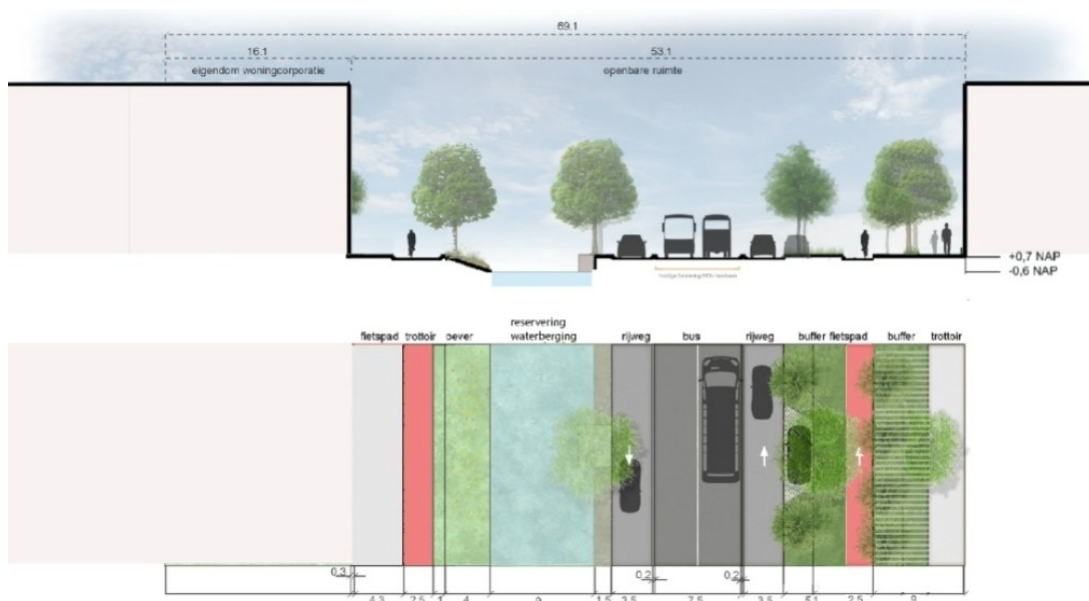




Basisprofiel Stadsstraat met benutte ontwikkelruimte conform Ontwikkelvisie (2019)



Basisprofiel, variant met reservering brede watergang





D. Extra ontwikkeling westzijde (2022)

Stadsstraat wordt versmald ten opzichte van de Ontwikkelvisie naar 48 meter.

Flexibiliteit inrichting westzijde wordt ingeperkt, waterberging voor de Europaweg zelf en enige overcapaciteit om bij te dragen aan de wateropgave van de bestaande wijken, op enkele ontwikkellocaties verplaatsing kabels en leidingen westzijde noodzakelijk, fietspad dichtbij rijweg ten behoeve van bijvoorbeeld sociale veiligheid.

Schetsstudie lengteprofiel, discussiepunten en afgewogen keuzes



Schetsstudie lengteprofiel, discussiepunten en afgewogen keuzes

Parallel aan de Profielenstudie is een Schetsstudie in het lengteprofiel verricht met een afweging van de varianten. Hierbij zijn onder meer de volgende aspecten bekeken:

- Wat levert de herprofilering concreet op aan extra groen, ruimte voor langzaam verkeer routes met kwaliteit en verblijfsruimte.
- Samenhang en continue karakter in het lengteprofiel.
- Voetgangersruimte.
- Fietsveiligheid.
- Bestaande bomen.
- Bereikbaarheid Schalkwijk Centrum voor langzaam verkeer.
- Reservering waterberging (blauw-groene zone) ten behoeve van afdoende klimaatadaptieve maatregelen
- Verkeersknoopen en doorstroming (kruispunten en rotondes).
- Bussen, bushaltes, doorstroming OV, oversteekbaarheid.
- Afval.
- Ontwikkelruimte westzijde.
- Aansluiting oostzijde aan de diverse ontwikkelingen.
- Aansluiting bij de OV-knoop Nieuw Zuid/ Schipholweg.



Met een vergelijken van de profielen spelen een aantal aspecten een rol bij het maken van keuzes én bij het aansluiten van de uitgangspunten uit het Mobiliteitsbeleid en de SOR.

We gaan hieronder verder in op de keuzes en overwegingen voor:

1. Positie busbaan
2. Verharding en terugbrengen groen
3. Extra potentiële ontwikkelruimte
4. Kruispunten en rotondes

1. Positie busbaan

a. Positie busbaan blijft gelijk

- Voordeel: goedkoper, efficiënt, duurzaam
- Nadeel: Minder schuifruimte om profiel optimaal in te richten

b. Positie busbaan mag schuiven

➔ *Keuze: positie busbaan blijft gelijk.*

Hier wordt gekozen voor efficiëntie, kostenbesparing en duurzaamheid. Uit de profielstudie blijkt dat er mogelijkheden zijn om de transformatie naar een stadsstraat met voldoende ruimtewinst voor de beoogde mobiliteitstransitie te behalen bij het laten liggen van de busbaan.

2. Principe verharding terugbrengen en bundelen om groen en water te concentreren.

a. Wel bundelen

- Voordeel: creëert meer ruimte voor bereikbaar en beleefbaar groen en verblijfskwaliteit aansluiten aan de nieuwe woningen. Prettigere langzaam verkeersroutes (mobiliteitstransitie, ambities Omgevingsvisie)
Levert maximale ruimte voor klimaatadaptie en waterberging.
- Nadeel: complete verschuiving van rijbanen = extra kosten

b. Niet bundelen

- Voordeel: groene middenberm, aanleg is goedkoper.
- Nadeel: middenberm is onbereikbaar kijkgroen, er wordt minder bereikbaar groen gemaakt voor verblijven en langzaam verkeer, het beheer van de middenbermen is duurder.

➔ *Keuze: wel bundelen.*

Een belangrijk doel om de Europaweg om te vormen naar een stadsstraat is om de mobiliteits-transitie tot stand te brengen. De stadsstraat biedt ruimte aan verblijfsplekken en prettige groene langzaam verkeersroutes waar het aantrekkelijk is om als fietser of voetganger doorheen te bewegen. Het groen en de verblijfsplekken zijn veilig bereikbaar.

Dit kan alleen door het autoverkeer te bundelen en voldoende ruimte te winnen aan de buitenzijden bij de trottoirs, fietspaden, woningen en voorzieningen.



3. Extra potentiële ontwikkelruimte (2022) of handhaven ontwikkelreservering Ontwikkelvisie (2019) met reservering waterberging westzijde

- a. Extra potentiële ontwikkelruimte bieden aan de westzijde.
Een groen/blauwe strook biedt ruimte om waterberging te organiseren voor Europaweg zelf. Gebouwen en verkeersruimte aan de westzijde van het profiel moeten maximaal de Europaweg kunnen benaderen.
Het profiel wordt 48 meter breed.
 - Voordeel: Maximaal inzetten op levendigheid stadstraat, extra ontwikkelruimte. Gemeentegrond inzetten voor woningbouwontwikkeling en herstructurering. Meer sociale veiligheid door ligging fietspad nabij rijweg.
 - Nadeel: Waterbergingscapaciteit van de Europaweg is geringer dan in het brede profiel. Er is voldoende voor waterberging Europaweg zelf, maar er is geen extra ruimte om flexibel te reageren op toekomstige wateropgave/klimaatadaptatie ten behoeve van bestaande buurten en de algemene wateropgave in Schalkwijk. Minder ruimte voor ecologie. Voor ontwikkeling afhankelijk van derden (deels corporaties / deels eigenaar-bewoners).
- b. Ontwikkelen eigendom corporatie westzijde (Ontwikkelvisie 2019).
In het profiel opnemen van een groen/blauwe reserveringstrook (hier geen verharding, ondergrondse infra of bomen plaatsen). In deze reservering kan later (buiten de financiering van dit project) benodigde ruimte voor bergen en verplaatsen van hemelwater worden gevonden (profiel is flexibel om alle vormen van water incl. oppervlakte water te kunnen opnemen). Deze extra prestatie ten behoeve van de wateropgave in Schalkwijk moet ergens een plaats krijgen. Hierin kan de Europaweg een bijdrage leveren.
Het profiel wordt 53 meter breed.
 - Voordeel: Flexibel om ruimte naar gelang opgave klimaatadaptief in te richten. De ruimte is nog steeds potentieel te benutten als ontwikkelruimte > toekomstbestendig, faseerbaar. Kansen voor (natte) ecologie.
 - Nadeel: Kleine inperking flexibiliteit in de ontwikkeling van de westzijde. Profiel wordt niet maximaal versmald er wordt dus niet maximaal ingezet op een levendige stadsstraat. Een reservering die ruim genoeg is voor een eventuele watergang met ruimtelijke kwaliteit (beleefbaar, onderhoudbaar etc.) heeft een behoorlijke maat nodig en betekent iets voor de situering van verkeersruimte, ondergrondse infra etc. Minder sociale veiligheid door ligging fietspad ver af van de rijweg.

➔ Keuze: het fietspad wordt zo dicht mogelijk langs de rijbaan aan gelegd, zodat deze locatie toekomstbestendig is. Aan weersijden ervan komt een groen/blauwe zone. Hierdoor is ruimte om in de toekomst eventueel aan de westzijde van het fietspad te ontwikkelen, waarbij de westelijke groen/blauwe zone komt te vervallen.



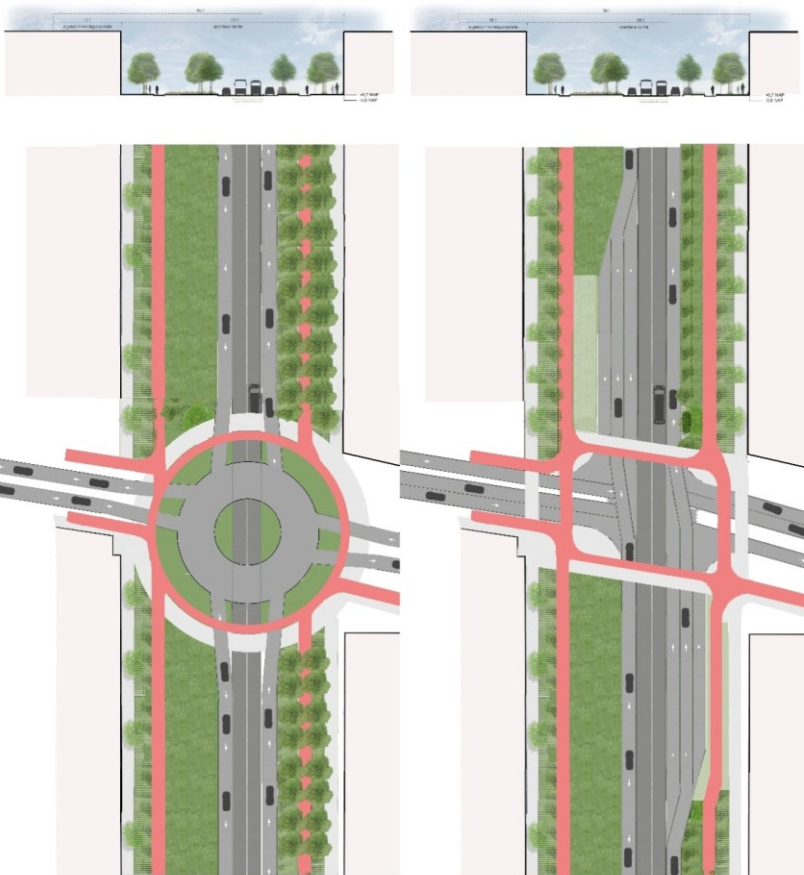
4. Kruispunten of rotondes

a. Kruispunten:

- Voordeel: tijdswinst voor auto door meer opstelruimte voor de auto bij afslagen, fietspaden tweerichtingen aan weerszijden van de weg.
- Nadeel: fietsers geen voorrang, meer verhard oppervlak, minder kwalitatieve ruimte voor fietser en voetganger, klimaatadaptatie, ecologische verbindingen. De weg trekt meer autoverkeer, gevolg woonkwaliteit en beoogde mobiliteitstransitie wordt niet behaald.

b. Rotondes:

- Voordeel: minder verharding, meer groen en verblijfsruimte (kwaliteit routes, ecologische verbindingen, klimaatadaptatie, fietsers hebben voorgang,
- Nadeel: fietspaden in twee richtingen over de rotondes is potentieel onveilig, autocapaciteit van de weg is kleiner.





➔ Keuze: rotondes

De Europaweg wordt een centrale verbinding met het centrum. Een belangrijk doel daarbij is het verkrijgen van prettige groene langzaam verkeersroutes waar het aantrekkelijk is voor fietsers of voetgangers. Het groen en de verblijfsplekken zijn veilig bereikbaar. Ruimte voor autoverkeer moet daarom zo compact mogelijk zodat er voldoende ruimte is aan de buitenzijden voor (continu aaneengesloten) trottoirs en fietspaden, en voldoende ruimte voor groene verblijfsruimte.

Vooraf bij de kruisingen zou deze essentiële ruimte voor langzaam verkeer en verblijven in het geding komen. Goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer vanuit de (nieuwe en oude) wijken in de zone is essentieel. Bij het model rotondes is deze ruimte wel inpasbaar. In het ontwerpproces is het uitgangspunt dat aan beide kanten van de Europaweg een fietspad in twee richtingen wordt aangelegd.

5. Snelheidsregime

- a. Maximum snelheid van 30 km/uur, dit is een aanscherping van het Mobiliteitsbeleid waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur de norm is.
 - Voordeel: Maximaal inzetten op mobiliteitstransitie > creëren optimale kwaliteit langzaamverkeersroutes (essentieel voor realiseren stadstraat), verhogen woonkwaliteit, langsparkeren is verkeersveiliger, minder verharding, mogelijk flexibeler inspelen op varianten Hub. Verminderen barrièrewerking en inrichting als stadsstraat, verbeteren van de verkeersveiligheid op conflictpunten vanwege lagere snelheid, verminderen autoafhankelijkheid van het gebied.
 - Nadeel: Europaweg is in het Mobiliteitsbeleid opgenomen als één van deze uitzonderingen, druk op de Amerikaweg neemt toe.
- b. Maximum snelheid van 50 km/u, Mobiliteitsbeleid waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur de norm is, met uitzondering van een aantal gebiedsontsluitingswegen waar 50 km/uur de norm is. Europaweg is in het beleid opgenomen als één van deze uitzonderingen.
 - Voordeel: dit past het beste bij de hoeveelheid motor-voertuigen per etmaal (6.500 op het zuidelijk deel en 12.000 op het noordelijk deel). De vuistregel voor een 30 km/u weg bedraagt circa 3.500 motorvoertuigen per etmaal.
 - Nadeel: minder kwaliteit, want meer geluid, trillingen, stikstof, veiligheid, oversteekbaarheid. De autoafhankelijkheid van het gebied wordt beperkt verminderd door de auto nog steeds op alle ontsluitingswegen te faciliteren in plaats van autoafhankelijkheid te verminderen.

➔ Keuze: een maximum snelheid van 50 km/uur, dit is in de lijn van het Mobiliteitsbeleid.



6. Bushaltes stadsbus en HOV

a. Bushaltes stadsbus aan de busbaan

- Voordeel: minder verharding (minder haltes, smallere rijbaan, autoweg makkelijker 30 km/uur), betere doorstroming stadsbus, meer ruimte voor langzaam verkeer en groen en oversteekbaarheid.
- Nadeel: meer afstemming busverkeer, bushalte alleen bereikbaar door oversteken en haltekommen nodig aan HOV busbaan.

b. Gescheiden bushaltes stadsbus en HOV

- Voordeel: bushalte stadsbus bereikbaar vanaf trottoir, geen afstemming busverkeer.
- Nadeel: meer verharding, minder doorstroming stadsbus, minder ruimte langzaam verkeer en groen. Haltekommen nodig aan stadsstraat.

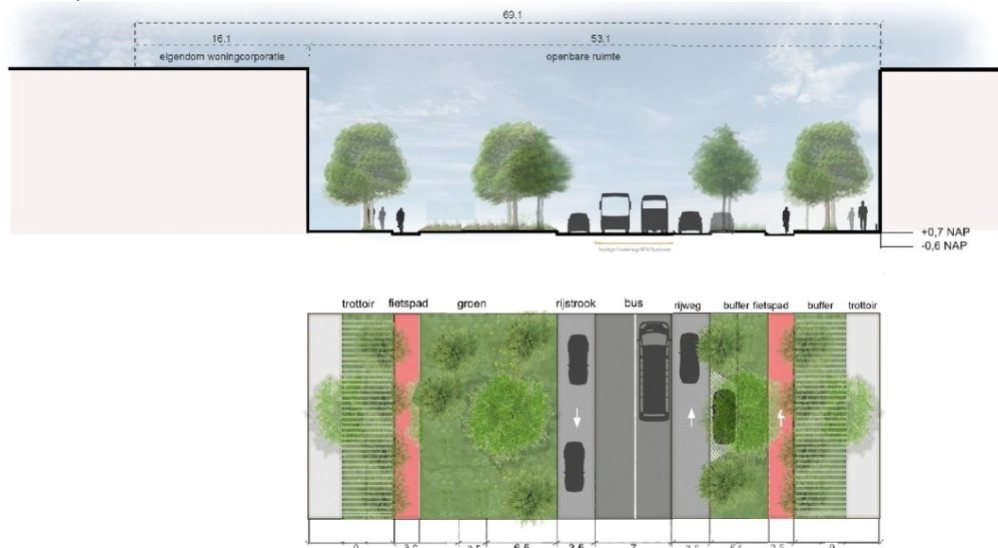
➔ Keuze: gescheiden bushaltes



7. Conclusie Voorkeursprofiel

Op basis van de afwegingen en keuzes wordt voorgesteld om:

1. Het Stadsstraatprofiel (profiel C) als voorkeursprofiel verder uit te werken in de ontwerpfase.



2. Uit te gaan van handhaving van de bestaande busbaan.
3. Te kiezen voor terugbrengen en bundelen van verharding omwille van de mobiliteitstransitie, bruikbaar en beleefbaar groen aan de buitenzijde, verblijfskwaliteit en klimaatadaptatie.
4. Een breder profiel met ruimte voor een groen/blauwe reservering t.b.v. omliggende buurten en Schalkwijk én toekomstige ruimte voor meer programma en een levendiger stadsstraat
5. Te kiezen voor een inrichting met rotondes.
6. Te kiezen voor een inrichting met snelheidsregime 50 km/u conform mobiliteitsbeleid.

Deze keuze levert de volgende kwaliteiten op:

- Door de compacte bundeling van verkeers- en parkeerruimte kan in dit profiel het meest worden geprofiteerd van de mobiliteitstransitie. De ruimtewinst die het terugbrengen van de verkeersruimte oplevert kan optimaal worden aangewend voor:
 - Direct vanaf de woningen en het trottoir bereikbare en beleefbare vergroening.
 - Het toevoegen van veel bomen.
 - Klimaatadaptieve inrichting, ruimte voor waterberging.
 - het versterken van de ecologische waarde van het gebied.
 - Ondergrondse ruimte voor de energietransitie.
- Aan de buitenzijden van het profiel ontstaat bovendien ruimte om de Europaweg aantrekkelijk, prettig en verkeersluw in te richten voor voetgangers en fietsers.
- Bewoners worden optimaal verleid om te fietsen en te wandelen. Dit profiel biedt de mogelijkheid de OV-voorzieningen veilig bereikbaar in te passen en tweerichtingen fietsen toe te passen (nog niet in schets getekend).



8. Resultaat

In het Uitvoeringsprogramma SOR 2020-2025, maatregel 23, is de doelstelling als volgt omschreven: De Europaweg is een belangrijke en drukke toegangsweg voor Schalkwijk en vanuit Schalkwijk naar het centrum. Om aan de doelstellingen van de SOR te voldoen moet de Europaweg worden geherstructureerd en getransformeerd naar een stadsstraat. De maatregel is gerelateerd aan het realiseren van een OV-knooppunt Buitenrust (Nieuw-Zuid, maatregel 20) en aan de gebiedsontwikkelingen in waarin langs de Europaweg veel woningen worden toegevoegd. In de SOR (2017) is deze maatregel onderdeel van het sleutelproject Europaweg.

Het eindresultaat van de reconstructie van het noordelijk deel van de Europaweg tot stadsstraat wordt gedefinieerd als "Een aantrekkelijke en klimaatadaptieve straat in Schalkwijk, waar maatwerk leidt tot trefpunten van functies met een prettige verblijfskwaliteit en menselijke schaal, maar waar ook lokale verkeerstromen gewaarborgd zijn.

9. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Bij het opstellen van het schetsontwerp zijn de volgende beleidskaders gehanteerd:

- Visie ontwikkelzone Europaweg (24 september 2019, gemeente Haarlem)
- Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (21 december 2017, gemeente Haarlem)
- Nieuwe Mobiliteitsbeleid
- Vastgestelde Ontwikkelvisie Europaweg 21 november 2019
- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Schalkwijk, 2015
- Coalitieprogramma Duurzaam Doen
- Integraal Waterplan Haarlem 2014
- Parkeerbeleid Haarlem
- Ecologisch beleidsplan Haarlem 2013-2030
- Ov-beleid Provincie
- Toekomstbeeld OV 2020-2040
- Anterieure overeenkomsten met projectontwikkelaars grenzend aan de Europaweg

De Ontwikkelvisie Europaweg Stadsstraat geeft evenals andere beleidskaders een groot aantal uitgangspunten mee. Een aantal belangrijke uitgangspunten die in deze stukken zijn opgenomen bestaan uit:

- Behouden ecologische verbindingen en maken nieuwe verbinding langs Europaweg
- Aanhelen van hoofdbomenstructuur langs de Europaweg.
- Toevoegen van bomen bij herontwikkelingen.
- Openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen.
- Stimuleren spelen in de openbare ruimte.
- Stimuleren ontmoeten in de openbare ruimte.
- Klimaatadaptief ontwerpen voor zone en omgeving.
- Stimuleren bewegen en langzaam verkeer door aantrekkelijke, toegankelijke en praktische routes.
- Toegankelijkheid minder validen.
- Realiseren van veilige langzaam verkeersroutes gescheiden van autoverkeer.
- Stimuleren OV gebruik door beter bereikbare en gebruiksvriendelijke OV-voorzieningen.
- Verminderen autogebruik.



- Beperken overlast automobilititeit (parkeren en verkeer).
- Schalkwijk verbinden met de rest van Haarlem.

10. Risicoanalyse

In november 2020 is binnen het procesteam een eerste risicosessie gehouden. Deze sessie heeft geleid tot een inventarisatie van de risico's met bijbehorende beheersmaatregelen. Maandelijks wordt de risicotabel gemonitord en geüpdatet. De top 10 risico's zijn weergegeven in bijlage 3.

11. Proces en planning

Het project doorloopt de fases van het Haarlems Civiel Planproces (HCPP). Voorheen werd de startnotitie in de initiatieffase opgesteld, in de recente aanpassing van het HCPP wordt de startnotitie echter in de definitieffase opgesteld. Aangezien dit project al enige tijd loopt en de Europaweg een geheel nieuwe inrichting krijgt wordt voorgesteld om deze startnotitie nu vast te stellen waarmee de initiatieffase afgerond worden. In de definitieffase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning gereed
Initiatieffase	• Startnotitie • Schetsontwerp	• B&W	Q4 2022
Definitieffase	• NOK Ingenieursbureau • KES, PVE en varianten	• Raad	Q4 2022 Q1 2023
Ontwerpfase	• Voorlopig Ontwerp (VO) • Definitief Ontwerp (DO)	• B&W • B&W	Q1 2023 Q4 2023
Voorbereidingsfase	• Aanvragen vergunningen • Opstellen uitvoeringscontract • NOK Aannemer • Uitvoeringsontwerp (UO) • Faseringsplan		Q1 2024
Realisatiefase	• Start uitvoering		Q1 2025



12. Participatie en inspraak

Voor dit project is een Participatie- en Inspraakplan (PIP) opgesteld.

De impact van het project op de omgeving is groot. De Europaweg wordt een levendige stadsstraat waarbij verblijfskwaliteit en de verkeersfunctie van de weg tegelijkertijd geborgd zijn. Doel is dat mensen graag gebruik willen maken om via/langs de Europaweg te fietsen, wandelen, parkeren en winkelen.

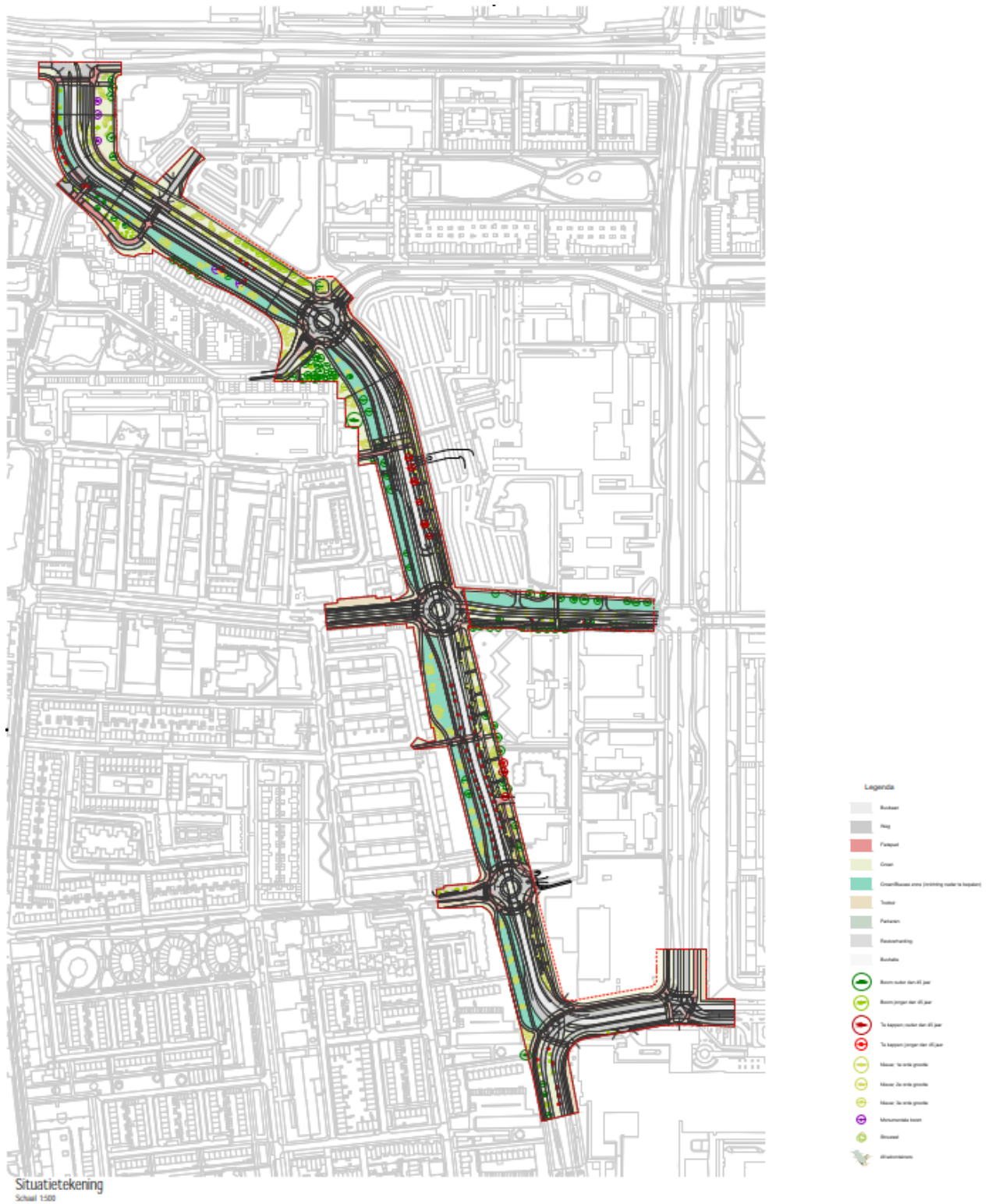
In de Ontwerpfase wordt een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld dat tot stand komt na participatie waarbij stakeholders en belanghebbenden hun input leveren. Het VO heeft betrekking op een goede inpassing gebaseerd op de gedefinieerde uitgangspunten voor een levendige stadstraat voor Europaweg-noord.

13. Bijlage

1. Schetsontwerp Europaweg Stadsstraat
2. Risicotabel met top-10 risico



Bijlage 1. Schetsontwerp Europaweg stadsstraat





Bijlage 2. Risicotabel met top 10 risico's

ID	Risicon naam	Omschrijving	Oorzaak	Gevolg	Invalshoeken	Totaal RISMAN	Beheersmaatregel/Actie
Risk-0001	Ontwikkelvisie Europawegzone en voorkeursvariant	Startnotitie met uitspraak over voorkeursvariant strookt niet meer met de ontwikkelvisie Europaweg Stadsstraat.	Het bestuur wijkt af van de reeds vastgestelde ontwikkelvisie Europawegzone vanwege nieuwe ontwikkelingen of voortschrijdend inzicht.	De binnen het project opgestelde startnotitie met daarin uitgesproken voorkeur voor één van de varianten past niet meer binnen de ontwikkelvisie.	Politiek Bestuurlijk	70	BM: De voorkeursvariant die aan het bestuur wordt voorgelegd, dient goed te worden onderbouwd in de startnotitie (zowel AG als gemeente schrijven stukken met politieke bril, voorgaande besluiten beredenering meenemen, processtappen benoemen)
Risk-0014	Projectontwikkelaars	Projectontwikkelaars bieden weerstand tegen ontwerpkeuzes Europaweg Stadsstraat	Ontwikkelaars zijn het oneens met de ontwerpkeuzes binnen de Europaweg Stadsstraat	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: heldere communicatielijnen naar projectontwikkelaars opzetten om zorgvuldig te kunnen informeren.
Risk-0014	Projectontwikkelaars	Projectontwikkelaars bieden weerstand tegen ontwerpkeuzes Europaweg Stadsstraat	Ontwikkelaars zijn het oneens met de ontwerpkeuzes binnen de Europaweg Stadsstraat	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: alle partijen (procesmanagers en ontwikkelaars) dienen naar ons te communiceren, zodat wij op de hoogte zijn wanneer nodig. bijvoorbeeld middels meenemen in de cc, wij doen dit andersom ook.
Risk-0014	Projectontwikkelaars	Projectontwikkelaars bieden weerstand tegen ontwerpkeuzes Europaweg Stadsstraat	Ontwikkelaars zijn het oneens met de ontwerpkeuzes binnen de Europaweg Stadsstraat	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: Luisteren naar projectontwikkelaars door aangedragen suggesties serieus te overwegen: kijken wat er wél kan.
Risk-0014	Projectontwikkelaars	Projectontwikkelaars bieden weerstand tegen ontwerpkeuzes Europaweg Stadsstraat	Ontwikkelaars zijn het oneens met de ontwerpkeuzes binnen de Europaweg Stadsstraat	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: Luisteren naar projectontwikkelaars door aangedragen suggesties serieus te overwegen: kijken wat er wél kan.
Risk-0014	Projectontwikkelaars	Projectontwikkelaars bieden weerstand tegen ontwerpkeuzes Europaweg Stadsstraat	Ontwikkelaars zijn het oneens met de ontwerpkeuzes binnen de Europaweg Stadsstraat	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: procesafspraken over communicatie met projectontwikkelaars maken
Risk-0015	Draagvlak organisaties uit PIP	Onvoldoende draagvlak voor afwaardering en ontwerpkeuzes Europaweg bij wijkraad/fietsersbond/Platform Groen/verkeerspolitie/overige stakeholders PIP	Stakeholders uit het PIP zijn het oneens over afwaardering en ontwerpkeuzes binnen het project.	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp. Tevens inspraak bij Commissie Beheer en persoonlijk contact met Raad.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: Projectontwikkelaars betrekken ter voorkoming weerstand tegen afwaardering Europaweg/ andere ontwerpkeuzes (o.a. ontwerpateliers). BM: periodiek stakeholders informeren en keuzes toelichten middels nieuwsbrief.
Risk-0015	Draagvlak organisaties uit PIP	Onvoldoende draagvlak voor afwaardering en ontwerpkeuzes Europaweg bij wijkraad/fietsersbond/Platform Groen/verkeerspolitie/overige stakeholders PIP	Stakeholders uit het PIP zijn het oneens over afwaardering en ontwerpkeuzes binnen het project.	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp. Tevens inspraak bij Commissie Beheer en persoonlijk contact met Raad.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: Keuzes positief verwoorden naar stakeholders in het PIP en communiceren naar de partijen ter voorkoming van onvoldoende draagvlak voor ontwerkeuzes Europaweg. Wijkraad betrekken in PIP.
Risk-0015	Draagvlak organisaties uit PIP	Onvoldoende draagvlak voor afwaardering en ontwerpkeuzes Europaweg bij wijkraad/fietsersbond/Platform Groen/verkeerspolitie/overige stakeholders PIP	Stakeholders uit het PIP zijn het oneens over afwaardering en ontwerpkeuzes binnen het project.	Weerstand, bezwaarprocedures tegen vergunningen en ontwerp. Tevens inspraak bij Commissie Beheer en persoonlijk contact met Raad.	Maatschappelijk - PIP	60	BM: strategie informeren en betrekken wijkraad opnemen in PIP